

PRUEBA DEL VOLVO 340 DIESEL

A FONDO
NUEVO MASERATI BITURBO

SEMANAL Motor 16



19 de octubre 1985

Núm. 104 • 175 ptas.

CINCO PUERTAS A MILLON

COMPARATIVA

CITROËN VISA 11RE
952.154 ptas.



RENAULT 5 GTL
966.162 ptas.



PEUGEOT 205 GR
1.008.746 ptas.



OPEL CORSA GL 1.2
961.545 ptas.



EXCLUSIVA



MALAGA FAMILIAR

Viaje a la luz de la seguridad



Valeo

Faros Halógenos

Los Faros Halógenos Valeo son Equipo Original, creados y desarrollados por Valeo, el líder mundial que le ofrece la tecnología más avanzada. ¡Garantizándole el doble de luz!

Sea cual sea el modelo de su coche, hágase instalar unos Faros Halógenos Valeo. De cualquiera de sus marcas: Cibié, Kinby, Marchal, Ducellier y Elma.

Viaje a la luz de la seguridad. Los Faros Halógenos Valeo lo hacen posible.



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 Brío (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 Asnar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jurgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Victor 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 byre 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.



SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
8	LO ULTIMO	El Málaga, más familiar
11		Mazda XR-7
19	MERCADO	Ofertas de la semana
20		Precios de coches nuevos
22		Precios de coches usados
23		Precios motos
27	A FONDO	Volvo 340 GL Diesel
34	FRENTE A FRENTE	Opel Corsa/Renault-5 /Peugeot 205/Citroën Visa
42	A FONDO	Maserati Biturbo Quattroporte
51	COMPRAR Y VENDER	
56	CUENTENOS SU CASO	
57	AGENDA	
58	ACTUALIDAD	Equipauto 85
60	OCIO	Mad Max: insectos de metal
63	MOTOS	Grandeur a la japonesa
67	DEPORTE	Rallye San Froilán
70		Euroturismos en Estoril
73	CATALUÑA EXPRESS	
74	JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	



Un día en las carreras

El piloto catalán Salvador Serviá, con toda seguridad, es desde el pasado domingo un ferviente devoto de San Froilán, patrón de las buenas gentes de Lugo. Con el «santo de cara» este deportista ha visto, al fin, hecho realidad el sueño de proclamarse campeón de España de Rallyes. La Escudería Miño, con una organización impecable, supo escoger bien los ingredientes de esta apasionante prueba, que tuvo como escenario las bellas y siempre difíciles carreteras gallegas.

Pero la buena mano del santo lugoense no fue exclusivamente para el piloto catalán. La insensatez de gran número de aficionados, situándose en los tramos de mayor peligro del recorrido, obligó al santo a hacer un esfuerzo, para evitar males mayores. Es necesario, una vez más, alertar a los responsables del deporte automovilístico de los numerosos peligros que se ciernen siempre que se celebra una prueba de este tipo. Es necesario buscar soluciones, para no tener que lamentar mañana una tragedia que parece anunciada. Todo el esfuerzo que se haga en este sentido será poco, porque el peligro es casi permanente. Urge sensibilizar a los aficionados, para que se sitúen adecuadamente en las curvas, para que no invadan la calzada cuando el tramo está cerrado. El papel de «ángel de la guarda» le ha tocado, en esta ocasión, al bueno de San Froilán. Y esto no es justo. Los organizadores, con la inestimable ayuda de los agentes de Tráfico, son los auténticos responsables



de la seguridad de la prueba. Seguridad que no es en exclusiva para los pilotos y que debe de extenderse también a los aficionados. El público, sin embargo, se merece una sonora felicitación. Millares de aficionados, sin hacer reparos a la hora, la climatología o las dificultades del terreno, son fieles seguidores de este tipo de pruebas. Está claro que el deporte del automóvil crea primero curiosidad y luego hábito. Sin embargo, nada de esto sería posible sin la aportación de las marcas, auténticos impulsores de esta especialidad deportiva, que dedican grandes cantidades de dinero para que las máquinas se vean la cara, unas veces sobre asfalto y otras sobre tierra. Con su colaboración y la de numerosas firmas comerciales, que apuestan por la bravura y belleza de este deporte, es posible ofrecer este apasionante espectáculo a los aficionados.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

Fémur roto

TORMO, DE NUEVO EN EL QUIROFANO

CUANDO en el circuito de Karting de Alcira, Ricardo Tormo en compañía de sus amigos Aspar y Campos iba a dar unas vueltas con un kart vio como su



LADRONES CON PERRO

UNA nueva modalidad delictiva ataca al automobilista. Los ladrones, no satisfechos con llevarse el automóvil, robar los autorradios, accesorios y cuanto se lleve de valor en el

coche, han puesto en práctica un nuevo sistema para conseguir sus propósitos. El atraco ahora lo consuman con la feroz ayuda de perros adiestrados en el ataque. Además, mientras los perros

cumplen su «misión», el ladrón raja las ruedas del coche para inmovilizarlo. Así que ya están advertidos, desconfíen del auto que se acerque al suyo si lleva perros en su interior.

pierna herida se le quebraba nada más sentarse. Ello es debido a que ya no tenía un

clavo que en su día le colocaron y en un mínimo esfuerzo se la rompió. Ingresado en la Residencia del Valle de Hebrón, de Barcelona, ha sido operado por el doctor Collado Fábregas. Le han reforzado el fémur con metal y le han mejorado la movilidad de la rodilla. Tras la operación que se desarrolló perfectamente Tormo se sentía optimista y ve su futuro con esperanza.

ANC

CARRETERAS A EXAMEN

ORGANIZADA por la Asociación Nacional de la Carretera —ANC— se celebró la pasada semana en la Escuela de Ingenieros de Caminos la XV Semana de la Carretera, que por primera vez ha tenido carácter in-

GORBACHEV AL VOLANTE

TRAS la reciente visita a París del líder soviético Mijail Gorbachev, las autoridades francesas y soviéticas han rubricado un contrato de 470 millones de francos por el que Renault modernizará una de las fábricas de automóviles Moskvitch situada en las afueras de Moscú. El contrato también contempla la

venta de bienes de equipo para la fábrica de Azhk donde se montará un nuevo modelo del Moskvitch. Lo curioso del caso es que en esa visita de Gorbachev a tierras galas, el «premier» soviético visitó las instalaciones de Peugeot-Talbot en Poissy y, cómo no, se puso al volante de un flamante 309. Cosas de la diplomacia.



ternacional. La semana estuvo centrada en el análisis de la financiación, planificación y gestión de carreteras y fue inaugurada por el presidente de la Comunidad Autónoma de Madrid, Joaquín Leguina, a quien acompañaron el director general de carreteras del MOPU, Enrique Balaguer, el concejal de Transportes y Comunicaciones del Ayuntamiento de Madrid, Valentín Medel, y el presidente de la ANC, Manuel Vázquez.



Papamóvil

DE MERCEDES AL CIELO

LA flota de «papamóviles» se ha visto aumentada con un nuevo Mercedes 500 SEL de color negro y carrocería alargada. El coche fue entregado al Papa Juan Pablo II por el presidente del consejo directivo de Mercedes-Benz, profesor Werner Breitschwert.

Naturalmente, el vehículo dispone de un equipamiento especial, con el asiento papal sobre una plataforma elevable y un amplio techo practicable. El primer Mercedes que entró en el Vaticano fue para el Papa Pío XI y se trataba de una versión «R» especial de 1930.

Transporte

LAS LEYES NO SALEN

EL sector del transporte está que trina. Después de tres años esperando, sigue sin salir adelante el proyecto de ley de Ordenación del Transporte, pieza básica en el entramado legislativo del sector a medio plazo.



Automóviles

DISEÑOS INEDITOS

EL mundo del automóvil también está representado en la primera exposición del diseño español que se celebra estos días en el Museo Español de Arte Contemporáneo. Entre las 37 obras

inéditas que se exhiben se encuentra el diseño de un vehículo Saab que Paco Podadera realizó en el Art Center College of Design de Pasadena durante su curso de especialización en diseño de automóviles. También el vehículo urbano biplaza Comuter de José María Orengo y las originales balizas de circulación de Alvaro Martínez son una muestra de la creatividad de los diseñadores españoles.



Verde y Rojo

No es frecuente que una concesionaria de autopista haga descuentos a sus usuarios. Este es el caso de la Vasco-Aragonesa, que ha puesto en marcha un plan de descuentos de hasta el 40 por 100 en los trayectos de regreso realizados en cuarenta y ocho horas. Los usuarios, como es lógico, encantados.

La red de emisoras estatales de Radiodifusión Española están llevando a cabo un notable esfuerzo por popularizar el deporte del automóvil. A la retransmisión en directo de los Grandes Premios, que realiza Emilio Alonso, hay que añadir un buen programa del motor, los domingos a las doce de la mañana, conducido por Olga Hernández.

El Ayuntamiento de Barcelona no es capaz de resolver los problemas de evacuación de agua en el Cinturón de Ronda/plaza Cerdá. En la última ocasión tuvieron que acudir no sólo los bomberos, sino hombres-rana con botes salvavidas, para rescatar a los pasajeros de un autobús atrapado en un gigantesco charco.

Con una sentencia en contra de los tribunales de justicia y sin el respaldo de muchos miembros de la asamblea general, el presidente de la Federación Española de Motociclismo, Antonio López, no sólo no dimite (y convoca nuevas elecciones), sino que está dispuesto a aprobar unos estatutos en los que ya casi nadie cree.

¿La razón? Por un lado, los cambios registrados en el Ministerio correspondiente tras la crisis de julio último. Por otro —y según fuentes del sector—, «el abandono a que nos está sometiendo el Gobierno en pleno, más ocupado en otros temas legislativos». El caso es que el sector está comenzando a hartarse y anuncia un enfrentamiento abierto con el Gobierno si sigue la paralización.



Bocinazos



¿Por qué la mayoría de los fabricantes no tiene una política informativa clara sobre los precios de los coches y sus opciones?

¿Hay alguna razón por la que numerosos semáforos españoles se estropeen cuando caen cuatro gotas de agua?

¿Por qué TVE no retransmitió la menor información sobre los Sels Días Internacionales de Enduro?

¿A quién se le ocurrió por primera vez la idea de señalar los pasos de peatones regulados por semáforos como «pasos cebra»?

¿Alguna vez se acabarán los abusos de muchos «aparcacoches» en los alrededores de los restaurantes y discotecas de moda?

¿Por qué tardan tantas semanas en enviar el nuevo permiso de conducir, una vez cumplidos todos los trámites de renovación?

¿Cómo es posible que aún no se hayan sustituido todas las señales de stop por las nuevas?

¿Cuándo se pondrán de acuerdo las comunidades autónomas para arreglar al mismo tiempo las carreteras comunes?



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 dm³ 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 15

MALAGA

Desde 1.019.800 Ptas. (precio final, impuestos incluidos)



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

PROYECTO SEAT EL MALAGA, MAS FAMILIAR

SEAT, aunque no ha hecho demasiado hincapié en estas variantes, ha tenido siempre una buena oferta de familiares. La tuvo con los 1400, posteriormente con los 1500 y la ha continuado con los 124/1430 y los 131. Pero con la desaparición de este último modelo, su oferta se ha quedado reducida a únicamente el Volkswagen Variant Turbodiesel, quizá demasiado grande y caro para poder atender a una amplia demanda de este tipo de coches.

Por este motivo el centro de diseño y sus colaboradores ha estudiado la posibilidad de ampliar la gama del Málaga que tan buena acogida popular ha tenido y ofrecer una versión familiar o break.

El coche tendría exactamente las mismas medidas

exteriores que la berlina puesto que el voladizo posterior es suficiente para poder ofrecer una buena superficie de carga.

El trabajo de diseño ha sido realizado por Astesa, una marca que ya ha colaborado con Seat realizando los interiores del Ronda y del Málaga, en colaboración con el centro técnico de Martorell. En lo que se refiere a las características técnicas, las diferencias serían mínimas. La suspensión trasera será reforzada —concretamente la ballesta transversal—, se montarían neumáticos de mayor sección y se acortaría un poco los desarrollos para compensar el aumento de diámetro de la rueda.

Como puede apreciarse todo está a punto para que pudiera entrar en producción inmediatamente, pero

todavía no hay luz verde por parte de la alta dirección de la marca, a la expectativa del resultado final de las conversaciones INI-Volkswagen, que debe condicionar en gran manera el futuro de la gama Seat actual.

Si bien es cierto que el número de piezas especiales para esta variante sería escaso —estampación de un nuevo techo y de los laterales traseros, además de la fabricación de un portón trasero que sería en material plástico—, todo esto supondría una inversión lo suficientemente importante, sobre todo teniendo en cuenta que las ventas de familiares de esta categoría son sólo el uno por ciento del mercado. Concretamente, contando los R-18, los R-12, los 131 y los GSA, en 1983 se matricularon 3.038, y en 1984, 4.884 unidades. Dependerá en gran manera de los resultados de la prospección que se está haciendo en el mercado de exportación para poder justificar una producción mínima de entre doce mil y quince mil unidades al año.

Ahora todo depende de lo que pueden decidir los nuevos jefes de Volkswagen, una marca que si bien no tiene en su gama ningún competidor directo del Málaga Break o Familiar —el Jetta no tiene todavía una varian-

La versión Familiar del Málaga está a punto y pendiente de la decisión del departamento comercial. La unificación de piezas con la berlina es casi total. El piso vale completamente. Sólo habría que estampar el techo y los laterales traseros. El portón se encargaría a una industria especializada en plásticos, para su fabricación, siguiendo la línea de Citroën y Fiat. Esta pieza en plástico permite, además, ganar en peso.



dría aplicársele y el alto grado de nacionalización.

En el mejor de los casos, el coche no podría estar en la calle antes del verano del 86. Y eso a costa de un gran esfuerzo. Lo malo es que para entonces la oferta en ese tipo de coches habrá aumentado con la aparición de los BX Familiar y Break, los Fiat Regata Weekend, los R-19, etcétera.

te de este tipo—, a lo mejor preferían vender las versiones más bajas de sus Passat o Variant. Frente a ellos, lo que sin duda el Málaga podría ofrecer es un precio de venta menor por la mayor economía de escala que po-



Un detalle tan pequeño
hace a una innovación tan importante.

Electrodo central 99,9% de Platino.

Una revolucionaria tecnología:
El Platino, por su alto punto de fusión
(1.796°C), permite sinterizar
directamente el electrodo central en el
cuerpo cerámico de la Bujía: Sin fugas.
Esta técnica evita desviaciones
innecesarias del flujo térmico y hace
posible prolongar el pie aislante hacia
el interior de la cámara de combustión.
El resultado:



La Bujía Bosch Platino alcanza su
temperatura de autolimpieza, pocos
segundos después del arranque.
Consiguiendo una marcha redonda
y suave del motor, en caravana o ciudad,
teniendo el mejor comportamiento
tanto en el arranque como en el
consumo de combustible.
Todo lo que Vd. puede hacer en
favor del motor, del medio ambiente
y del consumo de combustible,
lo puede conseguir con la nueva
Bujía Bosch Platino.
A un precio razonable.



BOSCH
Así de seguro.

Lo ULTIMO

NUEVO RX7 CON MOTOR ROTATIVO

CONTRA PORSCHE, MAZDA



EN Japón hablar del Mazda RX 7 es hablar de uno de los deportivos de más prestigio. En los siete años que lleva este modelo en el mercado se ha ganado una reputación que lo hace comparable a los Porsche 944 o los Nissan ZX. Ahora la casa de Hiroshima ha lanzado un nuevo RX 7 con todo un paquete de novedades tecnológicas que lo hacen uno de los modelos más apetecibles de la producción japonesa.

Exteriormente tiene una línea parecida a la de los Porsche de las últimas generaciones (924 y 944), y aprovechando el estudio aerodinámico que han realizado los ingenieros de Mazda sobre el prototipo MX02, el CX del RX 7 es de 0,32. Opcionalmente se puede disponer de un kit que comprende unos spoilers delantero y trasero y unos deflectores laterales que permiten bajar todavía más este coeficiente y dejarlo reducido a 0,30. El habitáculo está concebido

como un 2+2, es decir, dos plazas delante y una banqueta trasera con capacidad para albergar a dos niños o circunstancialmente dos adultos.

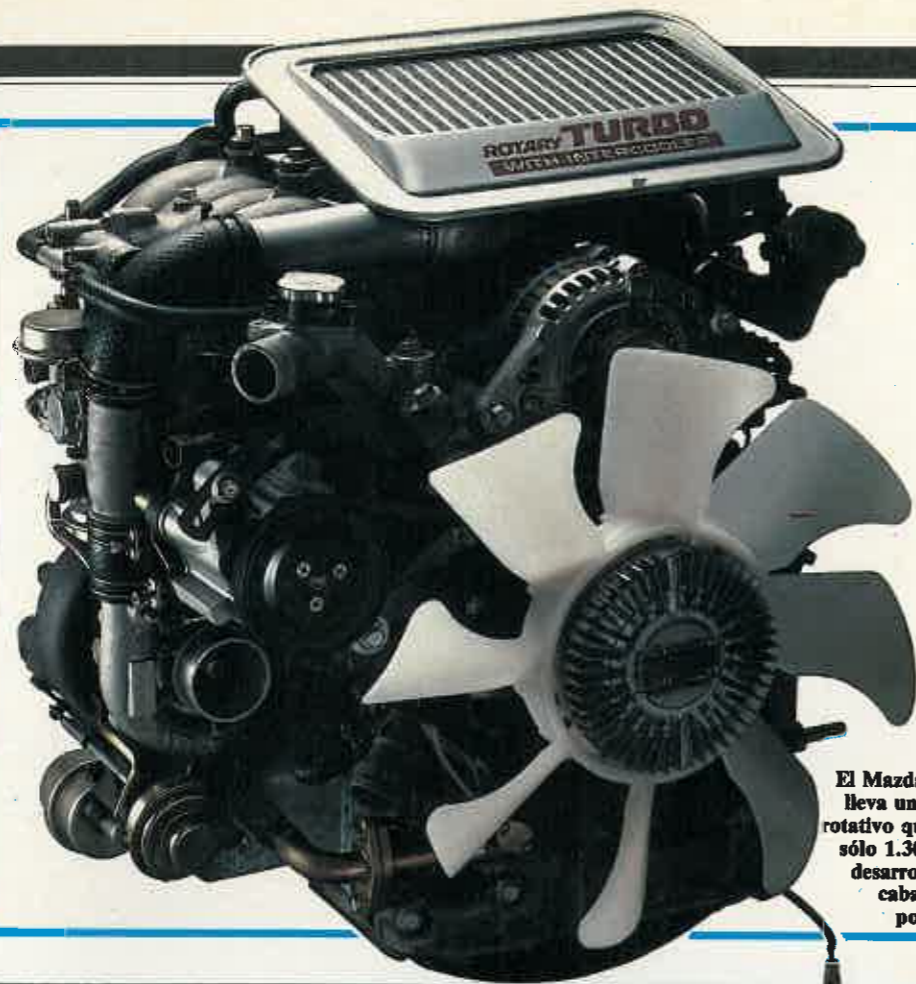
Como es habitual en la marca, al nuevo RX 7 se le ha dotado de un motor rotativo de dos rotores con una cilindrada total de 1.308 centímetros cúbicos. La alimentación está encargada a un sistema de encendido Denso Bosch comandado electrónicamente y que emplea dos inyectores por ro-

tor. Para aumentar la potencia se ha desarrollado un turbocompresor que funciona en dos fases. La tobera de los gases de escape está dividida en dos conductos separados, uno de ellos, el más fino, está permanentemente abierto, por lo que a bajas revoluciones los gases pasan más deprisa e inciden en ángulo recto con los alabes de la turbina. Cuando el motor alcanza un régimen de 2.500 revoluciones por minuto, la compuerta que cerraba el otro conducto se

abre y permite la entrada a plena presión de los gases de escape en la turbina. De esta forma se consigue crear el mismo efecto que si se dispusiera de dos turbo compresores. También monta un intercambiador de calor para enfriar el aire a presión. Con todo esto la potencia del motor es de 185 caballos, capaces de empujar los 1.200 kilos del Mazda a una velocidad próxima a los 230 kilómetros por hora.

La transmisión puede ser manual de cinco marchas o automática de cuatro con bloqueo de embrague para utilización deportiva.

Otra peculiaridad del modelo reside en la suspensión. Mientras que delante es un sistema Mac Pherson convencional, detrás lleva unos brazos semiindependientes cuya geometría (*Dynamic Tracking System*) ha sido estudiada para mantener la inclinación de la rueda en cualquier situación de carga.



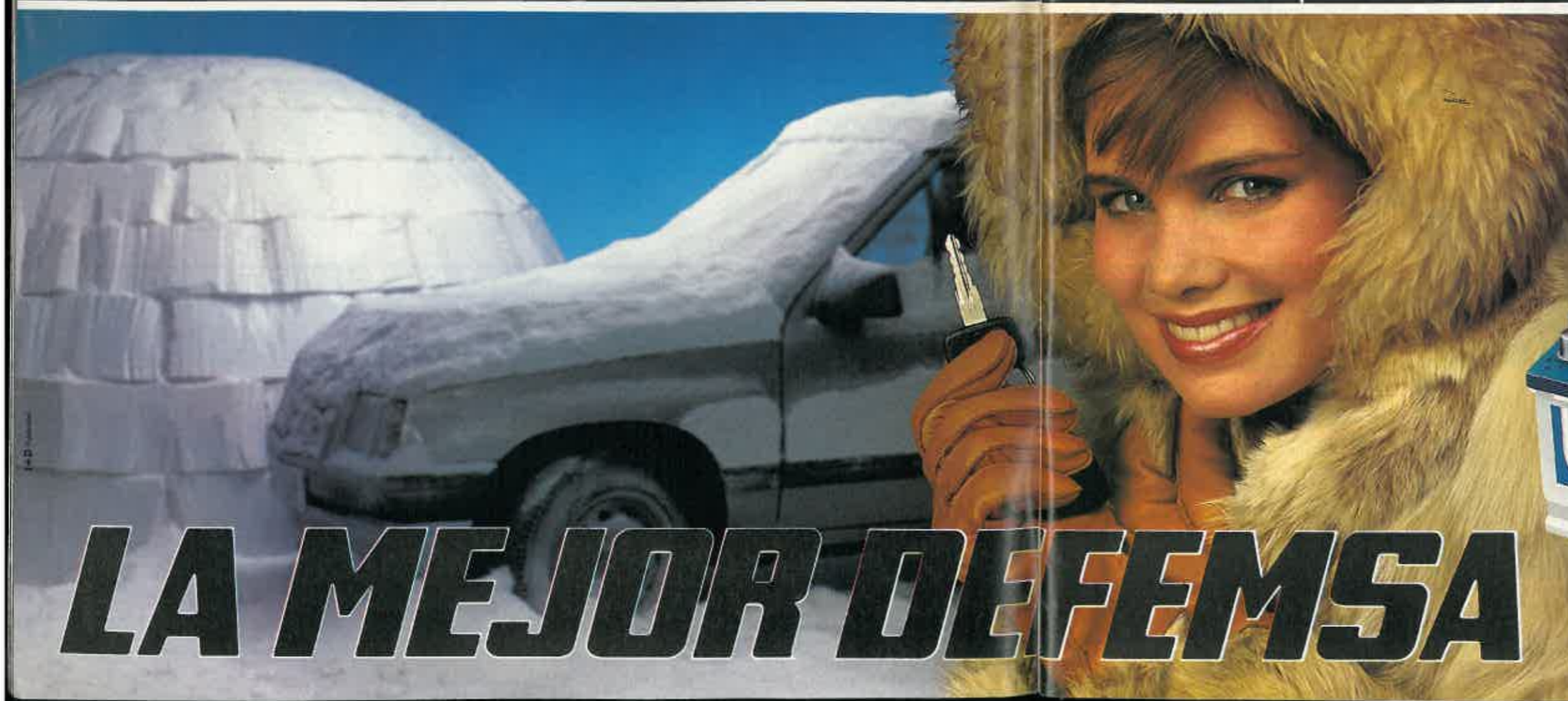
El Mazda RX 7 lleva un motor rotativo que, con sólo 1.308 c.c., desarrolla 185 caballos de potencia.



En cuanto a los frenos, son de discos ventilados delante, y discos detrás. Opcionalmente se puede montar un sistema ABS antibloqueo.

En el apartado puramente constructivo hay que destacar que la construcción de la carrocería es modular y se emplean paneles de acero soldados para dar mayor rigidez al conjunto. También se ha intensificado el uso de piezas de aleación ligera para que el peso no sea excesivo. Los paragolpes son de material plástico deformable, rellenos de una especie de espuma plástica y reforzados con una banda de acero. De esta forma absorbe los golpes pequeños sin sufrir daño.

Mazda espera vender 6.000 unidades al mes en todo el mundo, de las cuales 1.000 se quedarían en el mercado japonés, mientras que la mayoría de las restantes irían a Estados Unidos. En Japón el precio del nuevo Mazda RX 7 es de 2.300.000 pesetas.



LA MEJOR DEFENSA

Su mejor defensa para arrancar al instante, en cualquier situación, es instalar una batería energética, potente e infatigable: Batería FEMSA, con toda energía.

UNICA CON DOBLE TECNOLOGIA

Su especial estructura, de plomo-calcio y plomo-antimonio, hace que esté cargada de ventajas para obtener el máximo rendimiento durante todos sus años de uso.



Batería FEMSA

DOBLE TECNOLOGIA

¡GANE SU VIAJE PARA DOS PERSONAS A LOS MUNDIALES DE MEXICO!
Exija su papeleta de sorteo al comprar su Batería FEMSA.
Hasta el 30 de Marzo de 1984



CEE: FORD URGE A LA UNIÓN

Que en el ámbito de la Comunidad Económica Europea no existe un verdadero «mercado común» se ha repetido hasta la saciedad. Ahora, Ford Europa ha iniciado una campaña en pro de un continente más unido interiormente y más competitivo frente a terceros en materia de automoción. Estas son sus propuestas.

EUROPA Occidental se ha convertido en uno de los mercados de automóviles más competitivos del mundo, con un gran número de participantes que tienen cuotas relativamente parecidas y que luchan por ampliarla. Sin embargo, la enorme batalla que libran estos competidores está oscureciendo el principal problema con el que se encuentra la industria europea del automóvil: un sustancial exceso de capacidad que se deriva de factores tales como el lento crecimiento de la demanda; la irrupción de las marcas japonesas, y la existencia de instalaciones poco o nada rentables. Ello ha dado como resultado que se disparen los costes y que los fabricantes dejen de obtener beneficios, estimándose que el «cash-flow» (beneficios más amortizaciones) negativo del conjunto de la industria será durante la década de los ochenta de 20.000-30.000 millones de dólares.»

Este es el sombrío panorama que



Fabricantes, Gobiernos y Comisión Europea, emplazados por Ford para atajar el «peligro japonés».

describe la dirección de asuntos gubernamentales de Ford Europa en un amplio informe que ha distribuido entre los miembros de la Comisión Europea, informe que viene a ser un contundente llamamiento a la adopción de medidas que atajen el deterioro que está sufriendo el sector y por la consecución de una Europa unida, formando frente común a la competencia que Japón ha establecido no sólo en el viejo continente, sino en mercados de exportación dominados tradicionalmente por los europeos.

En el informe, al que ha tenido acceso esta revista, se denuncia la lentitud del «establecimiento en Europa de un verdadero mercado común», debido principalmente a las dispares políticas gubernamentales y los mecanismos de intervención. «Algunas de las distorsiones que existen en la CEE —dice el informe— son ya históricas, como las referidas a la normativa del automóvil, legislaciones nacionales y requisitos de

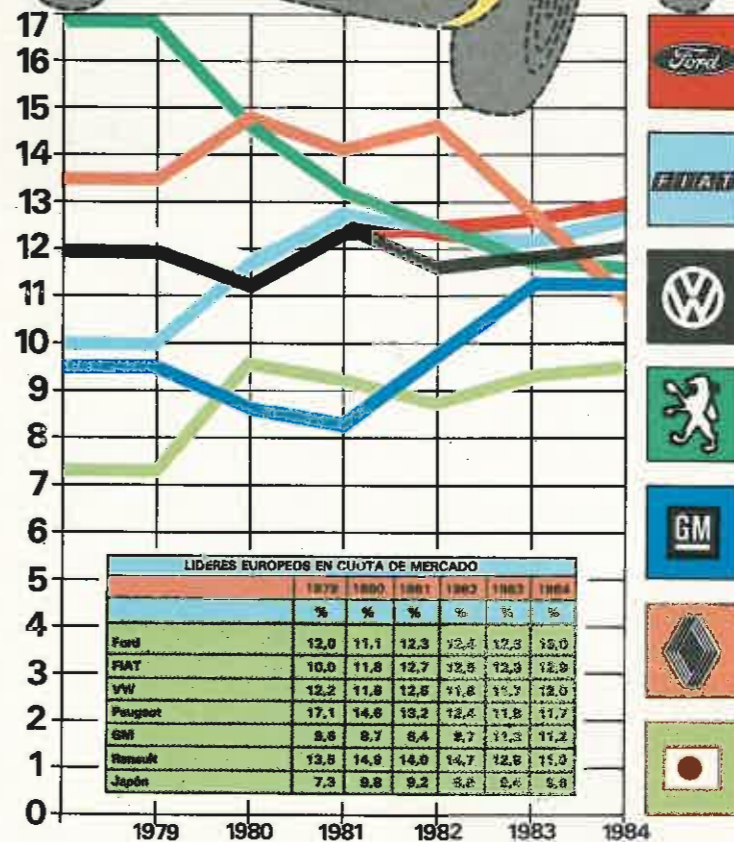
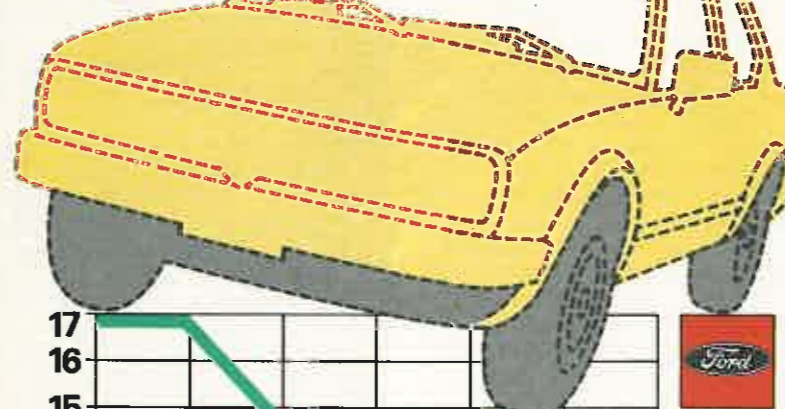
homologación. En el proceso de normalización queda aún mucho camino que recorrer.»

Pero una de las cosas que desespera aún más a los autores del informe es la «ayuda financiera selectiva que algunos Gobiernos europeos conceden a sus «campeones nacionales» dentro de la industria del automóvil. Esta ayuda crea distorsiones en el mercado al permitir que algunas industrias de este tipo pongan precios que están totalmente fuera de ese mercado, y que se mantengan abiertas instalaciones antieconómicas. A las empresas que no reciben estas ayudas —generalmente son las más productivas— se las coloca en una situación muy delicada».

Otro conjunto de distorsiones que se dan en el ámbito comunitario proceden de los Estados miembros que, teniendo

como objetivo fines más amplios, afectan directamente al sector del automóvil. El informe de Ford pone como ejemplos «los controles de precios en Bélgica y Francia para combatir la inflación; un impuesto del 200 por 100 sobre el automóvil en Dinamarca para frenar las importaciones; el bloqueo del Gobierno francés de los planes de reestructuración y/o cierre de plantas por razones de política social; la amenaza de Alemania Federal de establecer unilateralmente normas de control de los gases de escape por razones ambientales, o la distinta normativa sobre el automóvil en cada país respecto a la altura del suelo, alumbrado, gasolina sin plomo, etcétera...». Todas estas políticas —dice el informe— sólo provocan el mantenimiento de unos precios en niveles no económicos, agravando aún

La batalla de Europa



Citroën pide ayuda. Citroën Hispania ha solicitado a la Administración ayudas por un importe valorado en 21.000 millones de pesetas a fin de poner en marcha su nuevo plan industrial. Estas ayudas se desglosan en 3.377 millones en subvenciones derivadas del gran área de expansión industrial de Galicia; 4.381 millones, en concepto de exenciones de cuotas a la Seguridad Social y prestaciones de desempleo, y el resto, en créditos oficiales para indemnizaciones e inversiones productivas. El compromiso de la empresa se centra en una producción anual



de 160.000 unidades (115.000 actualmente); la introducción de un nuevo modelo y la fabricación en exclusiva de la furgoneta C-15.

Multinationales al copo. El sector de automoción sigue acaparando los primeros puestos del «ranking» por cifra de ventas de las empresas multinacionales establecidas en España. Según los últimos datos, de las siete primeras compañías, seis pertenecen al sector (FASA-Renault, General Motors, Ford España, Citroën Hispania, Talbot y Michelin, por este orden), ocupando el segundo lugar IBM.

Japón: Más fábricas en USA La futura fábrica que Mitsubishi y Chrysler van a montar en Bloomington (Illinois) incrementará aún más la penetración de los japoneses en el sector automovilístico de los Estados Unidos, que puede llegar al 40 por 100 de las ventas totales en ese país en 1990. Se prevé la fabricación de 180.000 coches al año a partir de 1988, vehículos que llevarán la marca Mitsubishi, según ha confirmado el propio presidente de Chrysler, Lee Iacocca.

ESTA SEMANA

Rota la boda del año

Al final no habrá boda. Después de un año largo de noviazgo, Ford y Fiat no han podido consumar la unión. «No es realizable una operación de "joint venture", de creación de una empresa conjunta, en este momento», dice el comunicado conjunto emitido por ambas sociedades. «Sin embargo —añaden— segui-

La fórmula ambiciosa, que de haber tenido éxito habría supuesto la aparición de una empresa que dispondría de la cuarta parte del mercado europeo del automóvil, se ha ido al traste. Aunque las razones últimas no han sido desveladas, en algunos círculos se apunta que la ruptura ha tenido su origen en la negativa de Fiat de ceder el control de la nueva sociedad a Ford, firma que pretendía dirigir la gestión, el área financiera y la producción. También se afirma que no gustaba a Ford la estructura accionarial de la nueva empresa: un 49 por 100 del capital a Fiat, otro tanto a Ford y el 2 por 100 restante al Banco de inversiones Lazard Frères, entidad que mantiene una estrecha relación con la firma de Turín.

Otras reticencias en Europa venían de la relación que Ford Motor mantiene con firmas japonesas, concretamente Mazda, lo que no parecía muy lógico de cara a las negociaciones Ford-Fiat que tenían en su punto de mira atajar la lenta invasión de vehículos japoneses.

Pero lo que sin duda ha tenido una influencia no despreciable en la no conclusión de estas negociaciones es la disparidad de base de compañías muy distintas en cuanto a su estructura y su forma de ser dirigidas, con mentalidades totalmente diferentes y con legislaciones que tampoco ayudan mucho a la concentración. El viejo Agnelli tendrá que esperar aún más para encontrar un socio con el que plantar cara al peligro que viene del Extremo Oriente.

remos estudiando otras fórmulas de cooperación.»

Los contactos entre las dos compañías pretendían lograr la plena fusión de las actividades de producción y comercialización de ambas organizaciones. Inicialmente se manejaron tres fórmulas para ello. Por un lado, la más modesta, llegar a un acuerdo para producir en común algunas piezas de automóviles. Otra fórmula, la más ambiciosa, crear una nueva y única sociedad bajo el control de las empresas «madres»; así, Ford Motor Corporation y Fiat Holding conservarían sus propias autonomías. Y la última, una solución intermedia, sería fabricar un coche en común para ir creando gradualmente una sociedad productiva.

más las dificultades financieras de las empresas.

No se olvida el informe de recoger el efecto negativo sobre la industria europea de Japón, «cuyos fabricantes parten de unos costes considerablemente más bajos que los nuestros. Esta ventaja japonesa ha sido el resultado de factores tales como un mayor volumen de producción con un mercado tradicionalmente cautivo, un sistema comercial que tiende a eliminar las limitaciones financieras a las empresas y una política gubernamental que permite que su moneda, el yen, esté depreciado respecto a la potencia exportadora de Japón».

El informe recoge a continuación una serie de acciones y propuestas para avanzar en la creación de un auténtico mercado común europeo, que se puede sintetizar en cuatro aspectos generales: la armonización de los tipos

impositivos sobre el automóvil; la supresión de los controles nacionales de precios, permitiendo así la formación de precios interiores en toda la CEE; que todos los Gobiernos se opongan a las presiones para subvencionar a sus «campeones nacionales», y una cooperación más profunda para reducir el grado y la frecuencia de las fluctuaciones de los tipos de cambio de las divi-

A mejora de la competitividad pasa por una flexibilización del mercado de trabajo»

sas. En política social, los expertos de Ford consideran imprescindible, aparte de armonizar las legislaciones nacionales, la eliminación de requisitos sobre trabajos eventuales, horarios y despidos; la eliminación de restricciones legales sobre movilidad en el empleo; la suavización de las restricciones en cuanto a las contrataciones temporales, y la reducción de la carga que supone para los empresarios su contribución a la Seguridad Social, salarios mínimos obligatorios y otras prácticas de ese tipo. En fin, una mayor flexibilidad en el mercado del trabajo como único medio de mejorar la competitividad.

Respecto a Japón, el informe se muestra aún más contundente al recomendar una reducción efectiva de las exportaciones japonesas hacia la CEE en un número de zonas sensibles y una presión comunitaria para una mayor liberalización del mercado financiero japonés, ampliando el papel del yen en el sistema monetario internacional. Para



Sin un verdadero mercado común, difícilmente la industria europea del automóvil podrá mantener su rentabilidad.

ello se solicita un mayor control sobre las importaciones japonesas de coches y camiones tanto respecto a volumen como sobre cuota de mercado, y que los productos procedentes de industrias japonesas en terceros países se deberán considerar como no japoneses, a efectos de las importaciones en la CEE, sólo si se llega al 80 por 100 de valor incorporado local, definido con el máximo rigor, y si los componentes «nobles» (motores, transmisiones, ejes) no son japoneses ni de diseño ni de origen.

El corolario al que llegan los expertos de Ford Europa es muy simple: sin un verdadero mercado común, sin actitudes sociales que supongan una mejora de la competitividad y sin una política comercial eficaz frente a Japón, la industria europea del motor difícilmente podrá seguir manteniendo la progresión de las dos últimas décadas.

Raúl R. Sáez

ESTAS SON LAS TARJETAS DEL BANCO POPULAR. CUENTE VD. CON ELAS.

Son tarjetas que se tienen en cuenta. En España y en todo el mundo. Como la American Express, con la que Vd. puede hacer compras sin límite de dinero. Y la Visa que le permite, si lo desea, comprar a crédito. O la Master Card si así lo prefiere. Y la 4B, la más nueva del Banco Popular, con la que Vd. puede disponer de dinero en efectivo y hacer otras operaciones a cualquier hora del día o de la noche. En más de 650 puntos de España.

BANCO POPULAR ESPAÑOL

(*) Sujetas a la legislación de cambios para las compras en el exterior.



Descubra la diferencia



Acérquese a la tecnología de los japoneses.

Suba a su nivel, sienta la fuerza de que es capaz la lógica aplicada a la técnica.

Arranque con el nuevo espíritu de los camiones EBRO.

Rentabilice al máximo su trabajo.

Con un camión EBRO fabricado por NISSAN-MOTOR IBERICA se asegura más de 600 puntos de asistencia en toda España.

Disfrute de la diferencia

Olvídense de los problemas técnicos.

Con un camión EBRO en sus manos Ud. posee la tecnología más rentable que existe en el mercado.

Y además, cuenta con la garantía de 1 año sin límite de Kms. Venga y compruébelo en su concesionario más próximo.



Los Japoneses.

Mercado

OFERTAS DE LA SEMANA



Atentos los próximos compradores de pequeños deportivos (R-5 GT Turbo, Kadett GSi, Golf GTI, 205 GTI, Visa GTI, Metro Turbo y algún que otro más), porque el precio al que van a vender el Fiat Uno Turbo es verdaderamente competitivo. Hemos podido conocer que por 1.360.000 pesetas, precio final matriculado, podremos disponer de un coche que supera los 200 kilómetros por hora.

AUSTIN ROVER

Siguen vendiéndose con gran éxito los Rover 213 y Austin Montego. Precisamente de este último no tardará en hacer aparición la versión familiar, mientras que, por el contrario, la versión turbo no parece que vaya a importarse a medio plazo. En cuanto a los Rover grandes, desmentir informaciones anteriores en las que se decía que iban a dejar de importarse. En la actualidad, está en oferta la versión turbodiesel, y se vende muy bien el Vitesse y el Vandenplass.



PEUGEOT

El próximo día 21 se presentarán los nuevos Peugeot 505 fabricados en Vigo por Citroën. Como ya hemos publicado en varias ocasiones, las modificaciones afectan fundamentalmente al interior y a algunos detalles de carrocería, como los pilotos traseros, sin que las motorizaciones sufran cambios sustanciales.



VOLKSWAGEN

La publicación la semana pasada de un suelto en el que nos extrañábamos de la tardanza en la aparición de los Passat Variant de gasolina ha servido para que se nos confirmase su ya muy próxima fabricación en España y consiguiente comercialización. Así pues, los familiares Passat (en versiones gasolina) estarán disponibles a primeros de diciembre.

OTRAS OFERTAS

- En el concesionario de Ford de Valencia, *Mercasauto* (carretera de Cogullada, km. 0,5. Tel. 39 80 15), se pueden conseguir todavía algunas unidades de la serie X del Ford Granada 2.8i, la última de esta berlina antes de ser sustituida por el Scorpio. Lo más atractivo de esta oferta es el precio, ya que se han congelado desde las tarifas del 84: tres millones de pesetas en números redondos.
- Un precioso coupé Alfa Romeo GTV-6 2.5 absolutamente nuevo, sin estrenar, en color gris metalizado, lo vende Luis González por 2.250.000 pesetas franco fábrica: 300.000 pese-

- tas más barato que el precio de tarifa. Teléfonos 245 26 82 (noches) y 450 60 01 (oficina).
- El concesionario Alfa Romeo de San Sebastián, *Imola Motor* (Paseo de Colón, 34. Tel. 27 00 48), ofrece un Mercedes 300 GD con capota de lona y en impecable estado, con 39.000 kilómetros recorridos, por un precio de 3.100.000. Su precio nuevo es superior a los cuatro millones.
- Un Ford Granada con 62.000 kilómetros, revisado y con garantía de noventa días, lo podemos encontrar

- en el concesionario Ford de Zaragoza, *Automóviles Sánchez* (carretera de Logroño, 32. Tel. 33 40 58). Su precio final es de 780.000 pesetas, y el vendedor nos ofrece una financiación muy atractiva.
- En Barcelona, *Automóviles Brunells* (C/ Rosellón, 183. Tel. 239 97 45) vende un Lancia Beta Coupé, de los que fabricó Seat en España, en perfecto estado, con aire acondicionado y dirección asistida, al interesante precio de 675.000 pesetas. Es un coche que en pocos años pasará a ser un objeto de colección, y hoy sigue siendo un excelente automóvil.

Mercado

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

KTM

250-MKT	250	46	—	492.800
250-03	250	44	—	487.600
250-MC	250	46	—	493.300

LAMBRETTA

125	121	0	87	172.577
150	148	7,6	87	179.398
200	198	10,7	107	185.120

LAVERDA

RSS-1000	981	88	219	1.105.000
----------	-----	----	-----	-----------

MONTESA

Cete 242	233,3	—	—	272.230
Cete 248 Trial	240,0	—	—	270.290
Cete 290	240,6	—	—	283.240
Enduro 80 H7	74,0	—	82	220.540
Enduro 250 H7	246,3	—	118	321.440
Enduro 300 H7	343,6	—	130	242.220

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

MORINI

250 Bialvechia	238,5	26,9	130	341.181
350 Turismo	344,1	35,6	160	464.000
500 Sport	472,8	43	170	501.000
500 Camel	473,6	—	—	168.000

MOTO GUZZI

V 50 III	490	47	170	506.948
V 50 Monza	490	46	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 65	643,4	52	185	683.660
V 65-SP	643,4	52	180	770.305
V 65-Custom*	643,4	52	184	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
Le Mans II	844	61	220	1.003.934
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.665
1000-Coverlet	948,8	—	—	819.280
California II	948,8	—	—	1.076.846

MZ

ETZ 250	247	21	130	250.000
---------	-----	----	-----	---------

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

OSSA

250 TE	244,2	—	130	271.350
250 Clav	242,2	160	160	343.350
303 Trial	302,2	—	—	332.130
350 Tri-Ye	350,0	—	—	297.390

PUCH

Cobra M 82-TT-AD	73,3	12	95	222.300
Cobra M 82-Cross	73,3	14	70	193.900
Cobra M 82-TD	73,3	10	90	246.600

RIEJU

Strada	74	8,5	—	183.000
Marathon MR-80	75	14	—	264.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.500
Marathon Cross	80	30	—	307.000

SUZUKI

GSX 550 ES	572	65	196	791.284
GSX 750 ES*	747	87	210	950.733

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

Ketana GSX 1100*

1.074	108	231	1.150.724
-------	-----	-----	-----------

VESPA

70 Junior	74,0	4,0	90	178.500
75 Elet.	75,0	4,4	90	196.865
125 Elet.	123,3	8,2	100	200.630
125 Elet.	123,3	8,2	100	212.240
125 NC	123,3	8,2	100	186.498
150 Ite	146,6	8,2	100	211.320
200 DN	198,0	10,2	110	226.661
200 Ite	198,0	10,2	110	254.860

YAMAHA

DT 80	—	—	—	217.650
SR 250	239	17,0	115	358.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.060
XJ 400	399	46,5	175	585.200
XJ 600	589	72,0	200	839.600
XJ 800	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA



VILLOTA A PORSCHE

DESDE el pasado 1 de octubre Emilio de Villota ocupa el cargo de director gerente de la filial de Porsche España. Emilio Villota es licenciado en Ciencias Económicas

y conocido por su dedicación durante años al deporte del automóvil, participando en pruebas de velocidad internacionales, obteniendo en 1980 el título de campeón británico de Fórmula 1. Antes de pasar a trabajar para Porsche España dirigía una agencia oficial Renault en Madrid.

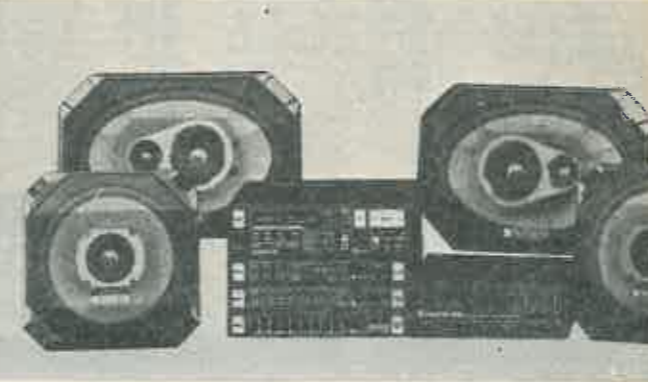
TAQUES VALEO PARA EUROPA

VALEO, Stanadyne Inc.—fabricante americano de componentes metálicos de precisión y productos de grifería— y Fraymon S. A., a través de su subsidiaria la empresa Covertor, S. A., han firmado un acuerdo para la producción, comercialización y suministro

de taqués mecánicos e hidráulicos para la industria del motor en Europa. Con este acuerdo que facilitará la distribución y venta de taqués mecánicos Fraymon-Covertor en todo el mundo, Valeo refuerza su implantación en España ante la entrada en la Comunidad Económica Europea y ante el creciente interés en Europa de taqués hidráulicos para motores con árbol de levas en cabeza.

PEQUEÑO Y COMPLETO

PENSANDO en los automovilistas Fujitsu Ten ha lanzado el 581 Component System, un equipo de alta fidelidad ideado para adaptarse a los más pequeños espacios. Este equipo, a pesar de su pequeño tamaño, reúne inmejorables cualidades de calidad, facilidad de manejo y un atractivo diseño, que le convierten en un completo y avanzado equipo de sonido para coches.



CAMION DE PLASTICO

UNO de los problemas habituales que afecta a los vehículos que realizan la pulverización y fumigación agrícola, consistente en los efectos corrosivos de los agentes químicos sobre la carrocería, ha sido eliminado en el nuevo camión Atom 2000 Turbo, cuya carrocería, de futurista diseño, ha sido íntegramente realizada en material plástico reforzado con fibra de vidrio, según informa el Cen-

tro Español de Plásticos. El nuevo vehículo reduce además el consumo de combustible y está preparado para recibir todos los dispositivos empleados en las labores agrícolas.

TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastin español le informa sobre todas las camadas disponibles, crianza de cachorros, trámites, etcétera, en los teléfonos 232 38 57 y 261 16 26.

CASIO PB-100 F La programación al alcance de todos



Por 9.600 ptas. tu ordenador personal de bolsillo, un sencillo manual de instrucciones y un curso completo de Basic.



El BASIC es la llave de tu futuro. Es básico para los que se inician en la informática. Por eso es el único lenguaje que se habla en los cinco continentes. Ahora CASIO pone a tu alcance la oportunidad de entrar en este mundo apasionante. ¡Y de la forma más fácil! Con la PB-100 F la informática no tiene secretos. Sin apenas darte cuenta y en muy poco tiempo, te convertirás en un auténtico experto en programación. No pierdas esta oportunidad.

PB-110 Mismas características PB-100 F incorporando la función Data Bank

65 FUNCIONES

- Display de 24 caracteres alfanuméricos
- Memoria de 2 K bytes ampliable a 4 K bytes con el OR-2
- 3 lenguajes de programación (BASIC, NUMERICO y ENSAMBLADOR)
- Almacenaje de fórmulas (FUNCTION MEMORY)
- DATA BANK

27 FUNCIONES

- Display de 12 caracteres alfanuméricos
- Programable en BASIC
- RAM PACK de 2 K bytes ampliable a 4 K bytes con el RC-4
- DATA BANK

66 FUNCIONES

- 10 constantes físicas
- Display de 24 caracteres alfanuméricos
- RAM PACK de 4 K bytes, ampliable a 8 K bytes con el RC-8
- Programable en BASIC
- Estadísticas y regresión en dos variables

CASIO
FLAMAGAS SA

Exija la garantía CASIO / FLAMAGAS SA
Sales y Ferrer, 7 - 08026 - Barcelona

MICHELIN

Serie M



los neumáticos fuera de serie

MX

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

MXL

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

MXV

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

MICHELIN



A FONDO VOLVO 340 D LENTO PERO SEGURO



VIRTUDES DEFECTOS

Comportamiento

Dirección pesada

Frenos

Recuperaciones y aceleraciones

Consumos bajos

Baja velocidad máxima

Caja de cambio

Cambio de tacto duro

El Volvo 340 D es un instrumento de trabajo, ideal para aquellos usuarios adinerados y tranquilos que buscan un coche representativo, con una marca de prestigio en su frontal, usuarios que no tienen, sin embargo, la menor preocupación ni por las prestaciones, ni por nervio de la mecánica. El 340 D es un coche caro que sale al mercado por ca-

si dos millones trescientas mil pesetas y cuyos argumentos favorables hay que buscarlos en la economía de consumo, en la eficacia de los frenos, en el sensacional agarre a la carretera, en la terminación del conjunto y en la buena capacidad del espacio habitable o el maletero; por el contrario, el Volvo tiene una dirección dura, un cambio que requiere algún esfuerzo para su manejo y

una mecánica perezosa, casi desesperante, en la que es imposible encontrar la menor muestra de brío incluso cuando se acelera a fondo y con rabia, cosa habitual en el momento de adelantar en carretera a uno de esos monstruos que ruedan sin problemas a más de cien kilómetros por hora.

El Volvo 340 D se dirige a personas que necesitan la imagen proporcionada



Línea ya conocida de la serie 3 de Volvo, que no tiene diferencias con sus hermanos de gasolina.

por un coche de importación y que, al mismo tiempo, buscan la máxima economía de consumo; todo eso, además de la imagen de seguridad a toda prueba, lo proporciona el coche sueco, pero a su volante hay que despojarse de cualquier inclinación deportiva o de cualquier arrebatado velocístico; el 340 D no tiene fuerza en su mecánica y esa falta de empuje se pone de manifiesto no sólo en carretera, sino también en ciudad, donde es necesario estar cambiando casi de continuo.

Para probar el más pequeño de los Volvo Diesel hay que ponerse en la piel de ese usuario maduro que considera el coche como un simple útil de trabajo, un útil cómodo y que no da problemas, en el que se olvida todo lo que significa diversión al volante. Desde ese punto de vista, como simple herramienta de trabajo, el coche sueco cumple a las mil maravillas, pero para eso no hace falta gastarse más de dos millones de pesetas en un vehículo importado, hay modelos más modestos, no tan representativos, que cubren el expediente con la misma dignidad.

MECANICA



Al volante de este modelo hay que tomarse las cosas con mucha calma, olvidar cualquier tipo de fiebre de velocidad y conducir con vista y previsión, ya que, en carretera, un sencillo adelantamiento a un camión puede ser una maniobra larga y penosa, metidos de lleno en el carril de la izquierda.

El motor del Volvo es un viejo conocido de los usuarios españoles, ya que es el mismo cuatro cilindros diesel que utilizan los Renault 9 y 11, es una me-

cánica poco brillante, salvo en lo que hace referencia a economía de consumo.

Los 55 caballos que desarrolla son bastante escasos para empujar con soltura los casi mil kilos que pesa el coche

en vacío, y con una energía casi nula cuando funciona a bajo régimen. Mientras que otros diesel sorprenden por la fuerza con la que tiran cuando marchan casi al ralenti, este diesel se muestra bastante holgazán y sólo abre el frasco de sus esencias si se conduce con mucha alegría.

La caja de cambio no tiene nada que ver con la lentitud del motor; su personalidad es casi deportiva y hace todo lo que puede para extraer de la mecánica unos rendimientos aceptables... Los consumos son buenos, muy buenos, pero las prestaciones, sobre todo la velocidad punta, son decepcionantes; hay que ser un usuario muy tranquilo para llevar en la mano un coche de más de dos millones de pesetas con la misma mentalidad con la que se conduce un utilitario modesto, en el que queda prohibido soñar con adelantamientos rápidos o con medias elevadas.

La palanca de cambio del 340 Diesel se maneja con una precisión impresionante; los recorridos entre las distintas posiciones son muy cortos y no es posible equivocarse de marcha. El accionamiento de la palanca no es demasiado suave y en caso de reducir de quinta a cuarta hay que ser enérgico, si no se quiere correr el riesgo de dejar el coche en punto muerto.

Este Volvo hace gala de un tiempo de arranque bastante reducido, incluso con temperaturas bajas y motor frío; en tales circunstancias hay que esperar de ocho a nueve segundos para la puesta en marcha, un tiempo que es bastante prudencial. Cuando el motor está caliente, el arranque es casi instantáneo. La emisión de humos es siempre mínima, y el 340 D es uno de los coches más limpios en este sentido.

El Volvo es un modelo bastante si-

lencioso en todas las circunstancias, si se exceptúa, claro está, los primeros momentos tras la puesta en marcha, es entonces cuando sale a relucir el castañeteo tipo «Lola Flores», que caracteriza a todos los diesel y que se oye más en el exterior que en el interior del coche.

COMPORTAMIENTO



El Volvo 340 Diesel es un coche que da confianza y seguridad a la persona sentada a su volante; además del resistente caparazón que caracteriza a los coches de la firma sueca, el 340 hace gala de buenas soluciones, que dan al coche una estabilidad estupenda y un agarre sorprendente. El 340 D tiene una base mecánica preparada para soportar con holgura las exigencias de un motor de más de ciento veinte caballos de potencia, todos los elementos del Volvo pequeño están sobredimensionados para hacer frente al empuje de 55 caballos bastante escuálidos.

El Volvo se mueve con soltura en to-

SONORIDAD



Al ralenti	52,7
A 60 km/h.	64,6
A 90 km/h.	68,8
A 120 km/h.	73,2
A 140 km/h.	77,1
A tope	78,5

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



Sobriedad y buen acabado es la tónica de los interiores del Volvo. Los asientos son confortables.

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES: Llantas de aleación, 120.000 pesetas. Radio cassette, 150.000 pesetas.

do tipo de terrenos; en carreteras rectilíneas y en autopistas no da problemas, el coche se mantiene siempre en su trayectoria, incluso cuando hay ráfagas violentas de aire transversal o cuando se cruza con camiones de gran tamaño. En carreteras de tipo *Redia*, con suelo bien asfaltado y curvas muy amplias, el coche va siempre sobre raíles y muestra un equilibrio prodigioso, no se va ni de morro ni de popa y se mantiene en su camino sin desviarse.

Pero la manejabilidad de este Volvo se pone particularmente de relieve en carreteras de montaña con el piso baheado y curvas de diferentes tipos; las suspensiones borran todas las irregularidades y se puede ir bastante deprisa, todo lo deprisa que permita la mecánica, sin correr ningún riesgo; el conductor del 340 D nota tan sólo cierta pereza del morro en el momento de entrar

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,1
A 100 km/h.	34,5
A 120 km/h.	53,0

en la curva, pero esto se soluciona con girar un poco más el volante, en el buen sentido. Esta sensación la causa en buena parte la dirección, que, como ya veremos, es un poco lenta. La parte trasera del 340 D siempre va por la trayectoria ideal y no hay ni bandazos ni reacciones raras; tan sólo la rueda posterior, que queda más descargada, llega a patinar un poco. Los pasajeros sí notan, sin embargo, las fuertes inclinaciones que toma la carrocería en las curvas más cerradas.

Los frenos son otro de los capítulos destacables del más pequeño de los diesel comercializados por Volvo. El sistema es clásico, con discos delante y tambores detrás, pero su efectividad es excepcional. El pedal permite dosificar las retenciones con toda exactitud. El sistema sabe demostrar una energía impresionante y, cuando es necesario, el coche se para en unas distancias mínimas, sin patinazos extraños. La eficacia del sistema de frenos es constante y no tiene bajones ni en los casos más extremos, como puede ser en el descenso de un puerto de montaña.

La dirección desmerece un poco del conjunto porque es pesada, sobre todo en maniobras de aparcamiento o cuando se circula a baja velocidad, y además bastante lenta, ya que se necesitan más de cuatro vueltas para llevar las ruedas de un extremo a otro. El 340 D



Los asientos delanteros son amplios. Disponen de regulación de apoyo lumbar



Los reposacabezas son muy duros. La climatización es uno de sus puntos fuertes



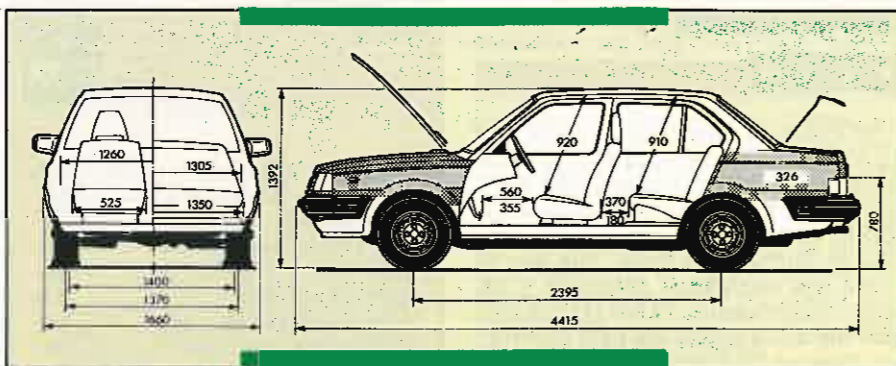
aerodinámico y la veteranía del diseño se nota, sin ir más lejos, en el valor del coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el CX, que es de 0,39, un valor demasiado alto para lo que ahora mismo se consigue en modelos de aspecto y características similares.

El interior es espacioso en sentido longitudinal, pero no es nada del otro mundo en cuanto se refiere a anchura libre, tanto a nivel de los hombros como de las caderas. Cinco adultos viajan con ciertas aperturas.

La accesibilidad al interior del Volvo es otro de los puntos fuertes del coche sueco; las puertas son grandes y tie-



Las llantas son de chapa. Opcionalmente se ofrecen en aleación



tiene un problema al callejear, ya que sus ruedas delanteras tienden a quedarse en los extremos y la dirección no retorna al centro de forma automática. Uno de los detalles más sorprendentes de este Volvo es su capacidad para aparcar en un espacio pequeño: el coche se aparca en un ladrillo porque el diámetro de giro es mínimo, pero el problema es para los músculos de la persona sentada en los mandos, que debe tirar del volante con bastante fuerza.

CARROCERÍA



El Volvo 340 es un coche grande que, sin embargo, no da esa impresión al primer vistazo. La carrocería, de tipo clásico, no es un prodigio en el aspecto

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA (Km/h.)	133,3
ACELERACIÓN (seg.)	
400 m. salida parada	23,0
1.000 m. salida parada	42,6
De 0 a 100 km/h.	22,9
RECUPERACIÓN (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	22,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	42,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	24,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	46,0
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	21,5
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	33,8

CONSUMO	
CIUDAD	
A 28 km/h. de media	7,3
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	5,0
En conducción rápida	8,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	6,3
A 140 km/h. de cruceo	8,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Consumo medio ponderado	6,5
Recorrido (kilómetros)	640



TAMBIEN SU COCHE GANARA CON SHELL

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

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

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

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

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



Lubricantes Shell

Lideres Mundiales.

Photo: Bassat, Ogilvy & Mather



La línea del coche no es moderna, pero su clasicismo le impide ser tachada de antigua.



La variante tres volúmenes ha quedado bien equilibrada, algo que no todos los fabricantes han conseguido.

nen un buen ángulo de apertura, no aparecen, además, obstáculos que entorpezcan las maniobras de entrada o salida; la buena altura del piso facilita, aún más, las operaciones de acceso, incluso a las personas menos ágiles.

Los asientos del Volvo 340 Diesel son casi perfectos y permiten realizar grandes viajes sin que aparezca la menor muestra de cansancio; las butacas delanteras son amplias, tienen buena forma anatómica, tanto en la base como en el respaldo, y recogen el cuerpo con firmeza, sin oprimir en ningún momento. Las dos butacas llevan un tercer mando regulador en su respaldo que permite adaptar la forma de la zona lumbar a las necesidades de cada usuario, es un detalle digno de todo elogio; hay que hacer, sin embargo, una crítica fuerte a los apoyacabezas delanteros, que son tan duros que da miedo golpearlos con ellos. El asiento posterior es comodísimo; el ángulo entre la base y el respaldo es muy agradable, y lo

El motor 1,7 diesel de Renault se queda un poco corto en recuperaciones, aceleraciones y velocidad punta. Lástima que no se haya intentado adaptar el 2 litros.



mismo puede decirse del grado de mulido de ambos elementos.

La postura al volante del Volvo 340 es buena y las personas de talla media, aquellos usuarios de estatura compren-

dida entre 1,65 y 1,75 metros, no encuentran el menor problema para adaptarse a los mandos del coche sueco.

El cuadro de mandos es demasiado sencillo, ya que sólo tiene tres cuadran-

tes que proporcionan datos, el cuarto es un reloj horario, mientras que el resto de las informaciones están encomendadas a indicadores ópticos. Las lecturas se hacen con toda facilidad.

La climatización del Volvo es uno de los puntos fuertes de este coche. Hay cuatro reguladores que permiten dosificar la temperatura y el caudal de aire que entra en el interior. La calefacción es estupenda.

El acabado del 340 D es de gran calidad y la mayor parte de los elementos dan esa impresión de solidez habitual en los coches de la marca.

FRENTE A SUS RIVALES

El Volvo 340 D es un coche atípico. No hay ningún otro en el mercado que tenga la misma relación entre sus características y su precio.

De todas formas, puestos a buscar alternativas, las hay y en cantidad. Tomando como referencia su motor, tenemos el Santana CX D (54 caballos y 1.782.159 pesetas), el Opel Ascona (54 caballos y 1.700.412 pesetas) y el Fiat Regata D (58 caballos y 1.527.737 pesetas). Esto sin descender a vehículos nacionales como el R-9, del que el Volvo ha tomado el motor (55 caballos y 1.246.159 pesetas), el Ford Orion (54 caballos y 1.387.015 pesetas) o el Seat Málaga D (55 caballos y 1.243.828 pesetas). Frente a este grupo, el Volvo, además de su exclusividad, tiene también a su favor el ser más amplio, con la única excepción del Santana, que es el más amplio de todos.

Con respecto al precio, las alternativas son el Citroën CX D (75 caballos y 2.053.773 pesetas), el Citroën CX RD Turbo (95 caballos y 2.553.312 pesetas), el Ford Sierra 2,3 GL D (67 caballos y 2.050.527 pesetas), Opel Rekord LS TD 2,3 (86 caballos y 2.296.054 pesetas), el Peugeot 505 GTD Turbo (95 caballos y 2.435.208 pesetas), el Renault 25 GTD (64 caballos y 2.431.500 pesetas) y el Volkswagen Santana GX TD (70 caballos y 2.108.877 pesetas). Frente a estos coches, los argumentos del Volvo se reducen a sólo el prestigio de su marca, pues todos ofrecen una mayor habitabilidad y prestaciones en virtud de una mayor potencia.

Queda mencionar toda una serie de modelos intermedios en precio, como el



Aunque no lo parece, el coche es muy amplio. El maletero tiene una gran capacidad. El interior es espacioso, aunque algo justo de anchura libre a nivel de hombros y caderas.



Citroën BX, el Talbot Solara, los R-18, Opel Kadett o las versiones más baratas de los Peugeot 505 Diesel, que, si bien por precio, bien por prestaciones, se sitúan dentro de este grupo de coches con motor diesel.

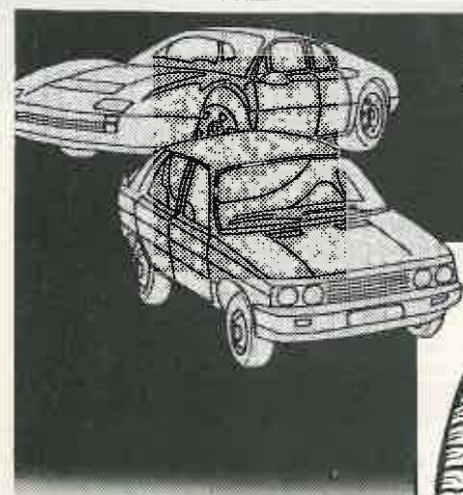
Esta soledad actual del Volvo 340 D debería terminar con la aparición del

BMW 324, que tendrá una igual relación precio-prestaciones que el coche sueco. Será más potente, pero también será más caro. De todas formas, cuanto menos le queda mes y medio de soledad.

Angel Marco

Fotos: Ramón Rodríguez

Motor 16 / 33



¡Se ha demostrado!

En Neumáticos para Automóviles...

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

¡FIRESTONE llega más lejos!

S-211



HS-1



S-660



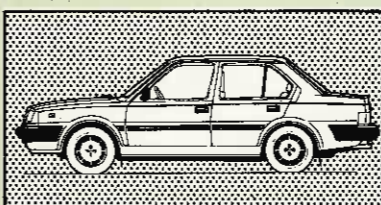
Firestone



En huellas Normal Ancha y Superancha.

VOLVO 340 GL D 2.298.678 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.596 c. c. Potencia: 54 CV a 4.800 rpm. Peso: 1.685 kg. Velocidad máxima: 133 km/h. Consumo medio ponderado: 6,5 l/100 km. Capacidad del maletero: 326 litros.



FRENTE A FRENTE

**CITROËN VISA, OPEL CORSA,
PEUGEOT 205 Y RENAULT-5
CINCO PUERTAS
A MILLON**

ESTOS cuatro modelos que enfrentamos pertenecen al llamado segmento medio-pequeño del mercado nacional. Son los auténticos vehículos polivalentes, en el más amplio sentido de la palabra, puesto que se ofrece con todo tipo de variantes: tres o cinco puertas (excepto el Visa, que sólo existe en versión cinco puertas), motores tranquilos y de pocos caballos o mecánicas elaboradas para uso deportivo; equipamientos completos o terminaciones baratas; incluso, dos de ellos (el Visa y el 205), con motores de gasóleo. Sumadas las ventas de estos modelos en nuestro país, nos encontramos con que uno de cada cuatro coches que se compran en España es un Corsa, un 205, un Renault 5 o un Visa. Este último, se queda algo más descolgado que el resto de sus rivales en aceptación, pero cualquiera de los otros tres se encuentra en

los primerísimos lugares de las listas de ventas, en todos los meses del año. Hemos dejado, a propósito, fuera de esta prueba, otros coches de características similares, como el Fiat Uno 55 o el Austin Metro, por ser automóviles de importación y no estar, por el momento, sus cifras de ventas a la altura de estos cuatro modelos.

La variante de las cuatro puertas laterales más portón trasero, en los pequeños utilitarios, es una solución que casi todos los fabricantes están considerando válida.

El Citroën Visa fue el primero de los cuatro en aparecer y es, además, el único de ellos que no dispone de un hermano con tres puertas. Después lo hizo el Peugeot, con la particularidad de que sacaron la carrocería de cinco puertas antes que la de tres. Opel presentó en abril este mismo año la variante de cinco puertas del Corsa y Renault aca-

Cuestión de puertas

SI analizamos las ventas de las distintas versiones (en tres o en cinco puertas) de estos cuatro modelos nos aparecen algunos datos un tanto extraños.

En principio, de estos datos no podemos extraer la consecuencia de que la demanda se incline hacia una u otra solución. En cada caso concreto nos enfrentamos a resultados distintos:

PEUGEOT 205. La aparición en primer lugar de la versión 5 puertas no nos permite analizar las cifras de ventas acumuladas en lo que va de año. En los últimos tres meses el reparto es de un 20 por 100 para los 3 puertas y un 80 por 100 para los 5 puertas. Esta proporción es prácticamente igual en las versiones gasolina y diesel.

RENAULT 5. Las ventas de las versiones 5 puertas del Supercinco aún no aparecen reflejadas, dada su inmediatez. Podemos extrapolar estos valores por la anterior versión del R-5, en que las ventas del 5 puertas significaban el 45 por 100 de las ventas totales del R-5 y hay que tener presente que no existía la versión 5 puertas del TS, por lo que no es descabellado pensar que en el caso del Supercinco las ventas van a estar muy próximas al 50 por 100.

OPEL CORSA. Hay que diferenciar claramente las versiones de dos y tres volúmenes. Mientras en el pequeño dos volúmenes los 5 puertas apenas suponen el 20 por 100, en el TR (maletero separado) prácticamente se igualan ambas versiones, con tendencia a que los 5 puertas superen a los 3 puertas a corto plazo.

CITROËN VISA. Sólo existen en el mercado versiones 5 puertas.





Opel Corsa 1.2 GL
Precio en la calle:
961.545 ptas.

VIRTUDES

- Calidad de acabado.
- Rendimiento bueno.
- Consumo ajustado.

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

DEFECTOS

- Frenos justos.
- Transmisión inadecuada.
- Volante inclinado.

ba de hacer lo propio con su Supercinco hace un mes escaso.

El Citroën Visa tiene su mejor argumento en la nobleza de comportamiento y es, también, el más barato de todos, aunque con una diferencia despreciable. El Corsa es un coche muy homogéneo que puede competir de tú a tú con cualquiera de sus rivales sin desmerecer en absoluto, aun en los apartados en que es superado por alguno de ellos. El Peugeot es el vehículo de concepción más moderna entre los que probamos y el Supercinco destaca sobre todos los demás por un confort, equipamiento y terminación de gran calidad.

La mecánica del Corsa tiene, en general, un buen rendimiento. Los desarrollos de la transmisión son un poco largos y hacen que la palanca de cambio deba usarse con bastante frecuencia.

Renault 5 GTL
Precio en la calle:
966.162 ptas.

VIRTUDES

- Terminación cuidada.
- Confort y suavidad general.
- Equipamiento alto.

Fecha presentación:
 Septiembre de 1985.
Fabricante: F-Renault
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.350.
Plazo de entrega: Inmediato.

DEFECTOS

- Motor algo ruidoso.
- Balanceo de la carrocería.
- Reflejos en el cuadro de mandos.

Aunque la carrocería del Renault 5 se inclina en exceso al abordar una curva, su comportamiento no presenta problemas. El confort de marcha y la facilidad de conducción son dos de sus cualidades.



Peugeot 205 GR
Precio en la calle:
1.006.746 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento excelente.
- Consumo ajustado.
- Dirección suave.

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

DEFECTOS

- Acabado mejorable.
- Iluminación insuficiente.
- Equipamiento justo.

más espacioso en la parte delantera, seguido a corta distancia, en este caso, por el Peugeot 205.

En el apartado de los asientos las diferencias son más claras. Aquí, el vehículo de Renault es quien se lleva el gato al agua. Los delanteros tienen unas excelentes formas anatómicas y recogen bien el cuerpo. De todas maneras, les falta anchura a la altura de los hombros y tampoco les vendría mal un poco más de dureza para reducir la fatiga al cabo de muchos kilómetros. También los asientos delanteros del Corsa y del 205 son buenos, aunque los del primero carecen de apoyo lumbar y los del

Citroën Visa 11 RE
Precio en la calle:
952.154 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento noble.
- Transmisión adecuada.
- Precio ajustado.

Fecha presentación:
 Mayo de 1981.
Fabricante: Citroën Hispania, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 866.
Plazo de entrega: Inmediato.

DEFECTOS

- Consumo elevado.
- Posición de conducción.
- Presentación pobre.

La nobleza de comportamiento es una de las virtudes que primero se ponen de manifiesto al hacer unos kilómetros por carretera con el Citroën Visa. Lo peor es su postura de conducción, muy incómoda.

segundo tienen una banqueta muy corta y sujetan poco el cuerpo. La pega más importante del Visa estriba en que sus dos butacas anteriores son muy bajas y blandas, con lo que la visibilidad se reduce y la posición de conducción se dificulta. En los asientos traseros hay mayor igualdad; todos son pequeños y un adulto no podrá encontrar fácilmente la postura adecuada.

El equipamiento más completo lo lleva el Supercinco, que es, además, el segundo coche más barato, detrás del Citroën. El Corsa se mantiene también en un nivel alto para esta categoría de turismos, mientras que el Peugeot queda en un plano bastante discreto. La versión que probamos del Visa, que por

FICHA TÉCNICA



	VISA	CORSA	205	R-5
MOTOR				
Disposición	Delantera transversal	Delantera transversal	Delantera transversal	Delantera transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.124 c.c.	1.196 c.c.	1.204 c.c.	1.237 c.c.
Distribución	En cabeza	En cabeza	Lateral	Lateral
Alimentación	Carburador	Carburador	Carburador	Carburador
Compresión/combustible	9,2 a 1/Super	9,2 a 1/Super	9,5 a 1/Super	9,25 a 1/Super
Potencia máx./régimen	57 CV/6.250 rpm.	54 CV/5.600 rpm.	63 CV/6.000 rpm.	55 CV/5.250 rpm.
Par máx./régimen	8,2 mkg/3.000 rpm.	9,2 mkg/2.200 rpm.	10,4 mkg/3.000 rpm.	9,1 mkg/2.750 rpm.
TRANSMISION				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Número de marchas	5	5	5	5
Veloc. 1.000 rpm. en 4. ^a /5. ^a	23,7/29,5 km/h.	29,5/37,1 km/h.	27,1/34,7 km/h.	26,8/32,6 km/h.
DIRECCION Y FRENO				
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,4	3,9	3,8	3,8
Diámetro de giro	9,9 metros	9,3 metros	9,9 metros	9,8 metros
Frenos delanteros/tras.	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES Y RUEDAS				
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Semiindependiente	Independiente	Independiente
Ruedas	De chapa, de 4,5 x 13	De chapa, de 4,5 x 13	De chapa, de 5,5 x 13	De chapa, de 5 x 13
Neumáticos	135 SR 13	145 SR 13	165/70 SR 13	155/70 SR 13
PESOS Y CAPACIDADES				
Peso en orden de marcha	810 kg.	735 kg.	803 kg.	760 kg.
Capacidad depósito combust.	40 litros	42 litros	50 litros	43 litros

**INTERIORES:
 APURAR EL ESPACIO**

El acceso al interior de estos vehículos es francamente bueno, teniendo en cuenta su reducido tamaño. Las cuatro puertas laterales facilitan mucho la entrada al habitáculo, que a su vez ha sido aprovechado de forma sorprendente en todos los modelos. El Citroën Visa es el que dispone de menos espacio interior, mientras que los demás se encuentran en unas medidas muy parecidas. El Opel Corsa y el R-5 ganan en anchura de las plazas posteriores, aunque el coche alemán tiene un asiento algo mayor. El Supercinco vuelve a ser el



Los pequeños detalles escasean. El Visa tiene la instrumentación más pobre



LA FORMULA DE LA EFICACIA



Los asientos delanteros del Corsa son duros, pero bastante cómodos. Los traseros, sin embargo, tienen un tamaño muy reducido.



Tanto en las butacas delanteras como en las traseras del 205 se encuentra uno a gusto, a pesar de la falta de sujeción delante.



Sin duda, los asientos del Renault son los mejores, sólo se le echa en falta algo más de dureza delante.



motorización y precio es la que debe competir con los restantes modelos, tiene un equipamiento más escaso que los otros tres.

AL VOLANTE: EL SURTIDOR ES EL JUEZ

La economía es uno de los principales argumentos de estos utilitarios de cinco puertas; el Renault 5 es mejor que el Opel Corsa y el Peugeot 205, mientras que el Citroën Visa se queda detrás por culpa de su consumo en ciu-

dad. El R-5 es el más ahorrativo en tráfico urbano, mientras que el Opel y el Peugeot ganan con claridad en carretera y autopista, terreno en donde ambos modelos gastan casi un litro menos cada cien kilómetros con respecto al R-5, y casi dos litros menos con respecto al Visa. En prestaciones no hay, sin embargo, tantas diferencias; el 205 es el más rápido y el Visa el más lento, pero la separación es casi nula, otro tanto sucede en cuanto a aceleraciones y recuperaciones.

El Renault 5 y el Peugeot 205 son los que mejor se portan en la circulación

por ciudad, ya que sus mecánicas son muy elásticas y no requieren frecuentes cambios de marcha. El Corsa tiene un motor enérgico a bajo régimen, pero se ve penalizado por unos desarrollos de la caja de cambios excesivamente largos. La mecánica del Visa es, en este caso, la más perezosa de los cuatro modelos enfrentados.

El comportamiento es similar en los cuatro modelos, pero es posible establecer una jerarquía; el 205 y el Visa son los que más se agarran en todas las circunstancias, mientras que el R-5 y el Corsa están algo detrás porque sus sus-

CONSUMO



	Visa	Corsa	205	R-5
CIUDAD				
Litros/100 kms.				
A 25,0 km/h. de media	10,3	9,8	9,9	8,8
CARRETERA				
A 90 km/h. de cruceo	7,6	5,1	5,0	6,0
En conducción rápida	10,8	8,8	10,4	9,5
AUTOPISTA				
A 120 km/h. de cruceo	8,1	6,6	6,1	7,2
A 140 km/h. de cruceo	9,3	9,4	9,7	8,9
AUTONOMIA				
Consumo medio ponderado ...	9,3	8,1	8,1	7,8
Recorrido (kilómetros)	430	520	620	550

PRESTACIONES



	Visa	Corsa	205	R-5
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)				
...	146,8	148,9	150,3	148,3
ACELERACION				
400 m. salida parada	20,6	20,4	20,1	19,8
1.000 m. salida parada	38,9	37,6	36,9	36,9
De 0 a 100 km/h.	17,1	14,6	14,7	14,9
RECUPERACION (seg.)				
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	22,9	22,4	21,3	21,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	24,4	24,9	24,4	23,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	44,2	40,0	39,6	39,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	8,1	44,7	43,3	43,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	6	15,8	16,6	15,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	2	21,1	19,4	20,7

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



LA FUERZA EN RUTA

LA FORMULA DE LA EFICACIA: DR 340 T

Lo que usted pide a su flota es eficacia. Por eso hemos buscado la fórmula para unir de la forma más rentable y segura: potencia (340 C.V. según normas CEE 80/1269), agilidad (hasta 18 velocidades) y confort (super-equipamiento en cabina). Este es el resultado: La nueva tractora DR 340 T. La fórmula de Renault. Para que su flota y su servicio de transporte sea eficaz.

EN TODOS LOS CONCESIONARIOS RENAULT V.I.

La nueva tractora DR 340 T está a su disposición en los Concesionarios Renault Vehículos Industriales. Si quiere conocer de cerca todas sus posibilidades y ventajas venga a verla. Su concesionario le está esperando para informarle.



RENAULT
Vehículos Industriales
Fabricante Nacional

Recorrido (kilómetros)	430	520	620	550
------------------------------	-----	-----	-----	-----

De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	5	15,8	16,6	15,9
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	2	21,1	19,4	20,7



La posición de conducción no es buena en el Visa debido a lo bajo que se encuentran situados los asientos delanteros.



pensiones, demasiado enfocadas hacia la comodidad, tienen reacciones menos previsibles cuando las carreteras se hacen más difíciles, ya sea por curva, por baches o porque aumenta el ritmo de marcha. El 205 es un coche que se maneja con un dedo y siempre da impresión de seguridad, la impresión que siempre se tiene cuando las cuatro ruedas están bien pegadas al suelo; el Visa también reproduce esa sensación, pero los pasajeros pueden quejarse por las inclinaciones que toma la carrocería en las curvas complicadas.

El R-5 también mueve su carrocería de una forma bastante escandalosa, mientras que el Corsa da poca confianza cuando el suelo está muy bacheado; la blandura de las suspensiones del Opel hace que el conductor pierda confianza porque parece que las ruedas no tocan el suelo y hay que recorrer muchos kilómetros para comprobar que tal sensación es falsa.

SONORIDAD



	Visa	Corsa	205	R-5
Al ralentí	51,4	56,1	47,7	42,2
A 60 km/h. . .	68,2	67,4	67,9	67,4
A 90 km/h. . .	73,1	68,4	70,9	70,0
A 120 km/h. .	76,4	71,2	74,6	78,7
A 140 km/h. .	77,7	73,7	76,0	80,6
A tope	—	—	—	—

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

FRENTE A FRENTE

El Corsa y el R-5, son los coches que tienen más distancia entre las dos puertas traseras a la altura de los codos.



El asiento posterior del Peugeot, más adelantado que el de sus rivales, plantea alguna dificultad en el acceso a las plazas traseras.



El nuevo R-5 cinco puertas es seis centímetros más largo que su homónimo de tres puertas, con lo que el espacio interior aumenta.



El Visa es el modelo más pequeño de los que se analizan. A diferencia de los demás sólo se ofrece en versión cinco puertas.



FRENTE A FRENTE

BALANCE FINAL



	Visa	Corsa	205	R-5
Velocidad máxima	4.º ***	2.º ***	1.º ***	2.º ***
Aceleraciones	4.º ***	3.º ****	1.º ****	1.º ****
Recuperaciones	4.º **	3.º ***	2.º ***	1.º ***
Consumo	4.º **	2.º ****	2.º ****	1.º ****
Transmisión	1.º ****	4.º ***	3.º ****	2.º ****
Caja de cambio	3.º ***	3.º ***	2.º ****	1.º ****
Frenos	2.º ****	4.º **	3.º **	1.º ****
Dirección	3.º ***	3.º ***	1.º ****	1.º ****
Comportamiento	2.º ***	3.º ***	1.º ****	3.º **
Aptitudes urbanas	4.º ***	2.º ***	1.º **	1.º ****
Autonomía	4.º ***	3.º ****	1.º ****	2.º ****
Habitabilidad	4.º ***	2.º ****	1.º ****	3.º ****
Maletero	3.º ***	2.º **	1.º ****	3.º **
Confort	4.º ***	2.º **	1.º ****	1.º ****
Posición conductor	4.º ***	3.º ***	1.º ****	1.º ****
Sonoridad	3.º ***	1.º **	2.º **	3.º **
Equipamiento	4.º **	2.º ***	3.º **	1.º ****
Calidad-precio	4.º ***	3.º ****	1.º ****	2.º ****

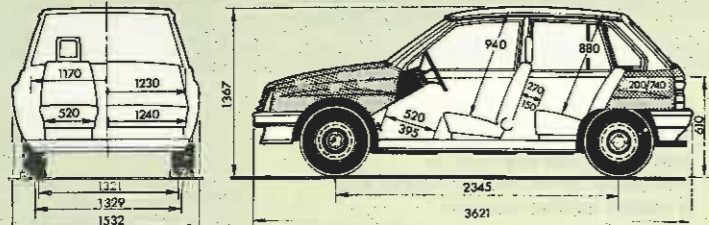
**** Excelente *** Bueno ** Normal * Regular * Malo

EQUIPAMIENTO

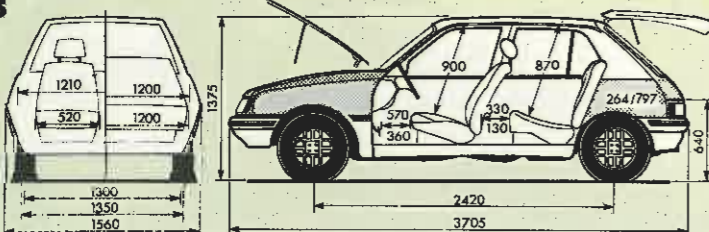


	Visa	Corsa	205	R-5
Cuentarrevoluciones	NO	SI	NO	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	NO	SI	NO	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	NO	NO	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	OP.	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO	SI
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI	SI	NO
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI	SI
Elevavinas eléct. (del./tras.)	N/N	OP./N	N/N	N/N
Cerraduras centralizadas	NO	OP.	NO	NO
Luz lectura mapas	NO	NO	NO	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI	NO	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO	NO
Preequipo de radio	OP.	SI	SI	SI
Limpia-lava luneta trasero	OP.	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	OP.	NO	SI	NO

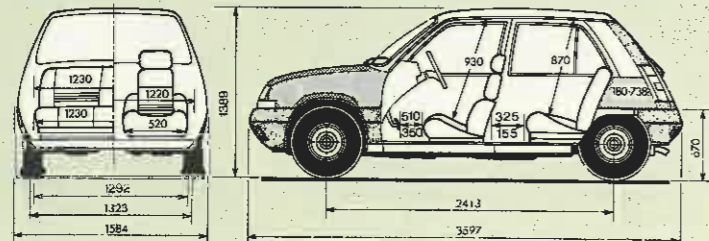
OPEL CORSA



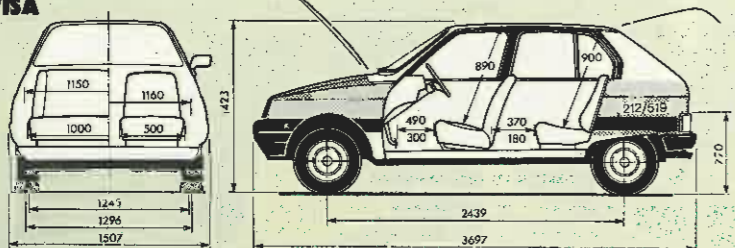
PEUGEOT 205



RENAULT 5



CITROËN VISA



**CONCLUSIÓN:
LOS JOVENES POR DELANTE**

Como suele ocurrir en cualquier otra categoría de automóviles, los modelos de diseño más reciente tienen una serie de ventajas; aunque sólo sea por aprovecharse de las experiencias de los más veteranos. En el caso de los coches que analizamos en esta ocasión no es diferente: el 205 y el R-5 se benefician de esta modernidad.

El Peugeot es el más homogéneo de los cuatro que enfrentamos, con unas cualidades ruterías inimaginables hace tan sólo unos años. El Renault 5 es el más confortable, el más equipado y el que ofrece una mejor terminación. El Opel Corsa ya no es tan reciente, pero se sitúa en un nivel muy parecido al de los anteriores. En cuanto al Citroën Visa, acusa el paso inexorable de los años.

Jaime Hernández
Fotos: Ramón Rodríguez

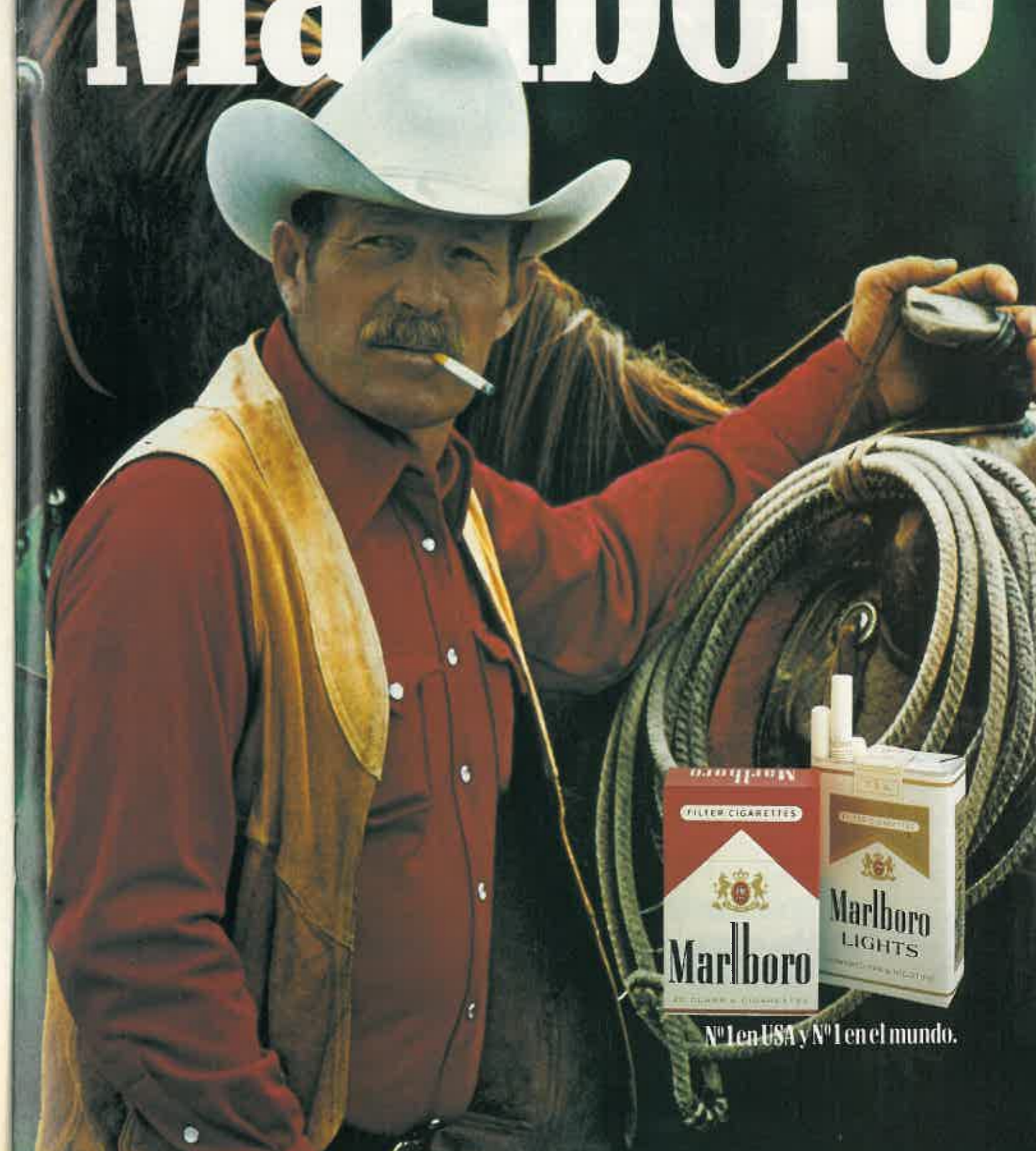
FRENOS



**DISTANCIA DE FRENADO
(en metros)**

	Visa	Corsa	205	R-5
A 60 km/h.	11,2	18,5	13,0	13,4
A 100 km/h.	34,2	48,3	39,8	32,9
A 120 km/h.	56,8	70,0	57,1	53,7

Venga al sabor de Marlboro



Nº 1 en USA y Nº 1 en el mundo.

A FONDO

MASERATI BITURBO QUATTROPORTE

LA LEYENDA CONTINUA

POR segunda vez en lo que va de año, un Maserati Biturbo es objeto de una prueba a fondo por parte de MOTOR16. Hace seis meses aproximadamente —número 71, del día 2 de marzo— habíamos probado el coupé, bajo el título «Un tridente de leyenda». Ahora la leyenda continúa con la versión Quattroporte ó 425, según la denominación de catálogo. Entre ambos las diferencias no se reducen únicamente a la apertura de una puerta más en cada lateral. Hay también una mejora de motor, que pasa a disponer de 200 caballos en vez de 185, sin que esto haya supuesto cambios en el mismo.

Compacto de formas, bien presentado y con un cuidadoso acabado, el Maserati Biturbo Quattroporte es una de las más rápidas berlinas del mercado. Su comportamiento es irreprochable, sin que esto haya supuesto mermas en el apartado del confort. La mecánica, digna de la tradición de la marca, acusa de todas formas la ausencia de la electrónica, cosa que en este momento es imprescindible para estar en punta en tecnología del automóvil. Por otro lado, la marca acusa en su imagen los últimos diez años, en los que sus dificultades de supervivencia tuvieron en España la consecuencia de una falta de servicio comercial y de posventa organizado.

MECANICA



El motor que emplea Maserati para el Biturbo es el seis cilindros en V a 90 grados, de dos litros y medio de des-

plazamiento, con dos árboles de levas en cabeza, uno por cada lado de la V. Es, por tanto, un motor de concepción moderna.

La alimentación del mismo se realiza por medio de un carburador de doble cuerpo, sobre el que soplan dos turbocompresores. El resultado es una potencia de 200 caballos, que no está mal en relación a la cilindrada. El motor es muy elástico. Se recupera perfectamente desde regímenes bajos, siendo a partir de las 2.500 revoluciones por minuto cuando, bajo los efectos del soplado de los dos turbos, empieza a desencadenar toda la potencia, impulsando al coche hacia delante con una fuerza impresionante.

Así pues, no hay la más mínima crítica a hacer en cuanto al funcionamiento de este motor, pero sí a la solución mecánica adoptada —carburador soplado—, no tanto por su eficacia, sino por lo delicado de su funcionamiento. Maserati no es la única que ha optado por una solución de este tipo. También Renault lo ha hecho con sus R-5, R-9/R-11 y R-18 Turbo. Pero en la marca francesa hay una necesidad de abaratar costos al máximo que no debería existir en Maserati, que está clamando por un sistema de inyección con el que seguramente no mejorará prestaciones —aunque es seguro que bajará consumo—, pero sí conseguirá que sus motores se mantengan a punto durante mucho más tiempo.

Por lo demás, el motor transmite escasas vibraciones y su rumor, que comunica una sensación de potencia, no llega a hacerse molesto en ningún momento.

VIRTUDES DEFECTOS

<u>Prestaciones</u>	<u>Dirección lenta y pesada</u>
<u>Confort</u>	<u>Maletero pequeño</u>
<u>Comportamiento</u>	<u>Acceso a la parte trasera</u>





Impecable comportamiento del Maserati Biturbo, que alcanza 215 km/h. Los frenos están a la altura de esta velocidad máxima, pero la dirección es demasiado lenta

Las prestaciones se ajustan a lo prometido por el fabricante con diferencias mínimas. Los consumos no son bajos, pero tampoco son exagerados. Además, en un coche con este tipo de concepción, siempre que no alcancen cifras disparatadas, tienen una importancia menor.

Mención especial merece la caja de cambio, bien adaptada por sus desarrollos al motor a fin de que se puedan obtener brillantes aceleraciones y recuperaciones. Asimismo, el mecanismo en sí tiene un funcionamiento tan agradable que en ocasiones se cae en la tentación de hacer cambios; no del todo necesarios, por el simple hecho de manejar la palanca de cambio, culminada por un pomo de madera barnizada, en el más rancio estilo de los coches deportivos italianos.

Para completar el buen conjunto de la transmisión hay que hacer mención de los muy progresivo y suave que resulta el embrague.

COMPORTAMIENTO



El comportamiento del coche es impecable. La suspensión representa un muy acertado equilibrio entre la estabilidad y el confort, manteniendo al coche en constante contacto con el suelo a través de sus cuatro ruedas, sea cual fuere la calidad del pavimento. El coche se inscribe con facilidad en las curvas, por cerradas que éstas sean. Si se rueda fuerte, puede llegar a aparecer un suave deslizamiento del eje trasero que colabora a que se termine de negociar el viraje. Sólo si se pisa con brusque-

dad el acelerador y se hacen comparecer de golpe los doscientos caballos, este derrapaje del tren trasero se hace

FICHA TÉCNICA



MASERATI BITURBO QUATTROPORTE

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V a 90°. Cilindrada: 2.491 c.c. (91 x 63,0 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: 2 árboles de levas en cabeza, accionados por correa. Alimentación: Carburador doble cuerpo y doble turbocompresor IHI. Compresión: 7,8 a 1. Tipo de carburante: Extra 98 octanos. Capacidad del depósito: 80 litros. Potencia máxima: 200 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 30,8 mkg. y 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.º, 8,9 km/h.; 2.º, 15,7 km/h.; 3.º, 22,0 km/h.; 4.º, 30,5 km/h.; 5.º, 35,1 km/h. Embrague: Mando.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 11,7 metros.

FRENOS Sistema: Discos en las 4 ruedas.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las 4 ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.275 kg.

brusco, sin que ello quiera decir de todas formas que sea incontrolable. En autopista, a alta velocidad —180 kilómetros por hora de cruce—, se pasa cualquier tipo de curva si nel mayor problema.

Además del noble comportamiento, prácticamente insensible al viento lateral, da también seguridad el saber que se dispone de unos frenos excelentes, como es el caso de este Biturbo. Unos frenos, los cuatro de disco, que son fáciles de dosificar a gusto del conductor. El alumbrado es también muy bueno.

En cambio, la dirección no nos ha gustado. Desentona con el conjunto del coche el que no sea asistida, lo que la hace particularmente pesada en manobras a coche parado, cosa que lo hará odioso a las mujeres. Por otro lado, como además el mecanismo, para que sea mínimamente utilizable, es muy desmultiplicado, supone un hándicap a la hora de rodar rápido en carreteras de montaña o incluso mientras se calleja en una ciudad, pues el conductor se ve obligado a manotear excesivamente sobre el volante para poder girar. Para colmo, los anchos neumáticos de perfil 60 transmiten todas las irregularidades del pavimento a las manos del conductor, lo que resulta particularmente desagradable cuando se conduce rápido sobre pavimentos ondulados.

Afortunadamente, esta hipersensibilidad de la dirección no la siente más que quien conduce. Para el resto de los ocupantes, el confort de marcha del coche es francamente bueno, sea por el buen trabajo de amortiguación que realiza la suspensión como por el nunca molesto ruido del motor y la calidad de los asientos.



El salpicadero da sensación de riqueza y elegancia. La instrumentación es completa. El volante en plástico desentona con el aspecto interior

CARROCERIA



Los asientos tienen buena forma y recogen bien a sus ocupantes. Se les puede hacer la crítica del tapizado del respaldo, a base de unos rodillos transversales que cuesta un poco de aplastar. A pesar de todo, resultan acogedores, lo mismo que todo el conjunto del habitáculo, capaz para que cuatro adultos viajen cómodamente.

El acceso al interior es bueno a las plazas delanteras y sólo regular a las traseras. Y no es porque la puerta sea pequeña o abra poco, sino porque el borde del asiento queda demasiado adelantado y el espacio que queda para pasar las piernas hacia el interior es reducido. Una vez en el interior, el espacio para las piernas de los ocupantes del asiento posterior no es escaso. No lo era en el coupé, mucho menos, por tanto, en éste, que se beneficia de un

aumento de nueve centímetros en la distancia entre ejes.

La presentación es francamente buena, a base de simil-piel de buena calidad y aspecto, tejidos del tipo de la Alcántara, planchas de madera barnizada y tapicerías y moquetas agradables y bien conjuntadas. En medio del salpi-

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES:
Pintura metalizada 186.000 ptas.

SONORIDAD



Al ralentí	49,2
A 60 km/h.	65,0
A 90 km/h.	68,3
A 120 km/h.	71,2
A 140 km/h.	72,1
A tope	81,1

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



Buenos asientos. Sobran los rollos transversales

cadero, un reloj analógico, que da un toque de distinción (además de ser un reclamo de ladrones). Desentona en este conjunto el volante —la dirección sigue siendo el garbanzo negro del coche—, en material plástico fundido.

En el salpicadero, frente al asiento del pasajero, hay una pequeña guantera, cuya utilidad se reduce casi únicamente a llevar los documentos del coche. El cuadro de instrumentos es completo. Tiene diferente formato que el del coupé, pero los mismos relojes. El equipo de serie contiene elevallas eléctricos, cierre centralizado, reglaje eléctrico de los asientos delanteros y aire acondicionado.

El acabado es bueno, no hay fallos apreciables, y a modo de confirmación

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)	
A 60 km/h.	12,6
A 100 km/h.	33,8
A 120 km/h.	52,5



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

de esta cuidada calidad de construcción es que los ruidos de carrocería cuando se rueda por adoquinado o asfalto muy ondulado y parcheado son mínimos.

Queda hablar del maletero, que, como el depósito de gasolina, se abre pulsando una tecla en el salpicadero; tiene un volumen un poco justo para cuatro pasajeros.

FRENTE A SUS RIVALES

Dos coches aparecen como los más directos rivales del Maserati Biturbo Quattroporte: el BMW 535 M y el Mercedes 190 E 2,3-16. Ambos son berlinas de cuatro puertas, de un precio aproximado y gran prestigio. Sobre el Maserati, ambos utilizan la electrónica con profusión, a fin de conseguir sacar



Muy bueno el alumbrado
En cruce la luz es suficiente



el máximo partido de cada gota de gasolina. Gracias a esa tecnología refinada —además de una culata de cuatro válvulas por cilindro—, Mercedes consigue una relación cilindrada-potencia semejante a la que obtiene el Maserati con ayuda de dos turbocompresores.

El BMW es el más barato de los tres. Es ligeramente más amplio y tiene un mayor maletero. El motor tiene tres litros y medio y desarrolla 218 caballos. Es ligeramente más rápido que el Biturbo, pero esta diferencia es mínima. En cambio, el confort de suspensión es mejor el del coche italiano. En lo demás, tanto monta, monta tanto.

El Mercedes 190 E 2,3 de 16 válvulas tiene un motor más pequeño y es el

El despegue en España

HASTA la aparición del modelo Biturbo, a finales del 81, Maserati mantenía unas cifras de producción muy escasas, y de un modo muy artesanal. Por esta razón, en el mercado español no puede decirse que existiese una importación regular. En Barcelona, Auto París, y en Madrid, Lezauto, no dejaban que se apagase definitivamente la llama del tridente.

Cuando el Biturbo ha permitido a Maserati formar toda una red comercial internacional y alcanzar cifras de producción del orden de los 6.500 coches al año, se creó en Es-

paña Auto Barajas, S. A., que es en la actualidad el importador oficial, manteniendo el concesionario de Barcelona su actividad en la región catalana y de influencia. Maserati dispone de ocho concesionarios en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao, Málaga, Vigo y próximamente Granada, con 12 puntos de venta. En los próximos meses se alcanzarán los 15 concesionarios, con 20 puntos de venta.

A lo largo de este año 85 se han vendido 19 Maserati con placa definitiva, todos ellos correspondientes al Biturbo 2500.



PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km./h.)	215,2
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	15,7
1.000 m. salida parada	29,0
De 0 a 100 km/h.	7,1
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	17,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	19,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	30,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	32,4
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	6,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	8,5

CONSUMO

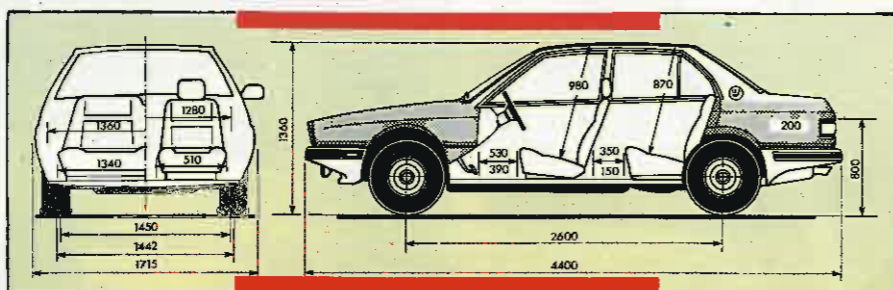


	l/100 km.
CIUDAD	
A 26,8 km/h. de media	14,1
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	9,0
En conducción rápida	18,7
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	11,2
A 140 km/h. de cruceo	13,6
A 180 km/h. de cruceo	16,1
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	12,3
Recorrido (kilómetros)	590



menos potente. Sin embargo, gracias a una muy cuidada aerodinámica, consigue tener una velocidad máxima prácticamente idéntica que la del BMW y, por tanto, superior a la del Maserati. En cambio, los interiores son algo más angostos, no a lo ancho, pero sí a lo largo. Se toma la revancha en lo que a maletero se refiere, que es bastante grande. El Mercedes tiene buen confort de suspensión y se tiene bien en curvas rápidas. Sin embargo, se muestra menos manejable que el Maserati o que el BMW, a causa de una fuerte tendencia a tirar de frente en las curvas cerradas.

Son 200 los caballos que desarrolla el motor del Biturbo Quattroporte gracias al carburador a doble cuerpo. Un sistema de inyección haría más duradero su buen funcionamiento y reduciría los consumos sensiblemente.



ESCOBILLAS BOSCH.

Ver para vivir.

Con doble seguridad.

En condiciones climatológicas adversas, la vista es la vida.

Por eso, BOSCH ha desarrollado el doble microcanto, para limpiar, desde el primer barrido, las gotas más finas.

La perfección del corte de las gomas del limpiaparabrisas es de 10/1.000 mm. Un logro que sólo BOSCH ha conseguido para obtener la mejor visibilidad

con lluvia, barro o nieve.

Para su comodidad, son adaptables a cualquier marca o modelo de vehículo, simplemente con la presión de un dedo.

Las Escobillas Limpiaparabrisas BOSCH proporcionan visibilidad perfecta y profunda ante cualquier situación. Ver para vivir.



BOSCH
Así de seguro.



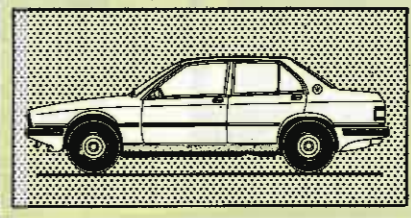
El acceso a las plazas traseras es justo. El asiento trasero está muy adelantado.



Un detalle de distinción. Reloj tipo joya en el salpicadero.

MASERATI BITURBO 6.888.922 ptas.

Motor: Delantero, longitudinal V-6. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.491 c. c. Potencia: 200 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.275 kg. Velocidad máxima: 215 km/h. Consumo medio ponderado: 12,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 200 litros.

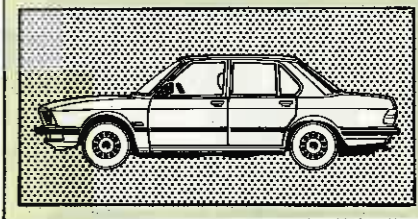


En lo que se refiere a la presentación, el Maserati resulta más atractivo que sus dos rivales alemanes, excesivamente sobrios.

Sergio Piccione
Fotos: A. J. Nieto

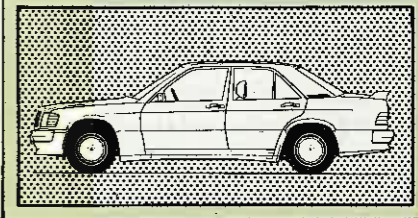
BMW 535 M 5.656.763 ptas.

Motor: Delantero, longitudinal de 6 cilindros. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.430 c. c. Potencia: 218 CV a 5.200 rpm. Peso: 1.390 kg. Velocidad máxima: 220 km/h. Consumo medio ponderado: 10 l/100 km. Capacidad del maletero: 340 litros.



MERCEDES 190 E 2,3-16 6.368.978 ptas.

Motor: Delantero, longitudinal de 4 cilindros. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.299 c. c. Potencia: 185 CV a 6.200 rpm. Peso: 1.230 kg. Velocidad máxima: 230 km/h. Consumo medio ponderado: 9,2 l/100 km. Capacidad del maletero: 345 litros.



Alessandro de Tomaso

Maserati: 74 años de historia

MASERATI durante los años setenta conoció momentos de crisis profunda que pusieron en entredicho su futuro.

Su historia comienza en 1912, cuando los hermanos Alfieri, Bindo, Ettore y Ernesto Maserati fundan en Bolonia la Officine Alfieri Maserati. Todos ellos tenían ya experiencia en el automóvil al haber seguido los pasos de su hermano mayor, Carlo, que desde 1898 construía motores monocilindro para adaptarse a bicicletas y que posteriormente había pasado por los departamentos de estudios de Fiat, Bianchi e Isotta-Fraschini. Fue al volante de un modelo de esta última marca con el que murió pocos años antes de que se fundara Maserati.

Salvo en los últimos años, la principal actividad de Maserati ha sido la construcción de coches de competición. En los primeros tiempos los hermanos Maserati se dedicaron a la construcción de los coches de competición de Isotta-Fraschini y posteriormente de los Diatto. Fue a partir de 1926, año en que Diatto dejó la competición, que comenzaron a alinear sus coches con el nombre de Maserati y el emblema del tridente. Con estos coches compitieron los mejores pilotos de la historia del automóvil: Fagioli, Borzacchini, Nuvolari, Varzi, Villorosi, Farina, el conde Trossi, Taruffi, Biondetti, el príncipe Bira, Sommer y una larga serie de los llamados «gentlemen-drivers», entre los que figura el conde de Villapadierna. Pero quizá los mejores momentos de la marca se conseguirían después de la guerra mundial en Fórmula 1, con el modelo 250 F. Con una versión mejorada de este modelo, Juan Manuel Fangio conquistó su quinto y último título mundial en 1957. Fue el canto del cisne, pues poco después Maserati dejaba la competición para consagrarse únicamente a la construcción de coches de gran turismo. De todas formas, diez años después un motor de la marca —un V-12 de tres litros— fue escogido por Cooper para equi-

par sus monoplazas de Fórmula 1.

Para cuando Maserati abandonó la competición sus fundadores habían dejado ya la empresa. En 1937 habían cedido el control de la empresa al industrial conde Orsi y a su hijo Omar, siguiendo ellos al frente de la oficina de diseño. En 1967, el conde Orsi llegó a un acuerdo con Citroën por el que la marca italiana se comprometía a fabricar un motor V-6 de dos litros y medio para una berlina de la marca francesa. Este primer acuerdo entre la familia Orsi y Citroën dio paso a la venta de la marca italiana a la francesa en 1969. Un año después aparecía el Citroën SM, con motor Maserati. Poco después, acosada por la crisis del 74, Citroën se desprendería de Maserati. En ese momento hubiera sido el fin si el Gobierno italiano y los sindicatos, primero, y, posteriormente, el industrial de origen argentino Alessandro de Tomaso no se hubieran esforzado por mantenerla.

Desde que el día 1 de enero de 1976 De Tomaso se puso al frente de Maserati comenzó a trabajar en un nuevo modelo que permitiera una viabilidad a la marca. Ese nuevo modelo es el Biturbo, que se presentó el 14 de diciembre de 1981, y que pasará a la historia cuando menos por haber salvado a Maserati de su desaparición.

Motor 16

La próxima semana
EXTRA SEGUNDO ANIVERSARIO

Más de treinta mil lectores de MOTOR16 han elegido «el coche del siglo». Porsche 911, Volkswagen «Escarabajo», Seat 600 y Ferrari Testarossa, encabezan la clasificación de este singular sondeo, cuando ya han sido escrutados 15.000 cupones. El resultado... la próxima semana.

EL COCHE DEL SIGLO?



SORTEAMOS UN IBIZA
EL GANADOR, EN EL PROXIMO NUMERO



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



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



REPUESTOS IMPERIO

(GASOLINERA) PLAZA LEGAZPI, 9.

Tel. 228 44 00 - 239 66 00

AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL)
SPARKOMATIC
PIONEER



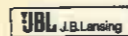
ALPINE CAR AUDIO SYSTEMS
PIONEER
SPARKOMATIC

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

NEUMATICOS

MICHELIN
PIRELLI

(MONTAJES Y EQUILIBRAJO
GRATUITOS
PRESENTANDO ANUNCIO)



JBL J.B.Lansing

KENWOOD

**FINANCIACION
HASTA 36 MESES**

TECHO CORVAIR (TOTALMENTE PRACTICABLE)

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

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

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION

Démos su confianza.

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



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 Corsa. Venga a ver el que prefiere. Los tenemos todos. Para que encuentre siempre el que mejor se adapta a sus necesidades. Aquí los tiene. Le esperamos con las puertas abiertas.

Vealos en



Concha Espina, 20. Tels. (91) 260 15 18/51, MADRID
Victor de la Serna, 12. Tels. (91) 458 66 00/04



Corsa 4

Corsa

Vagma es BOAT

López de Hoyos, 62
Avda. de los Toreros, 14
Tels 411 67 44 - 245 72 02
Talleres: Javier Ferrero, 3, 5 y 7
También plaza turística

Talleres BENJA ESPECIALISTA EN COCHES INGLESSES Y LAMBORGHINI COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid
Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52

PEQUEÑOS RAROS

Me dirijo a vosotros para hacer una serie de sugerencias. Ante todo quiero felicitaros por vuestra revista y por este primer año que acaba de cumplir. Quisiera dar un saludo en especial a Alex Puyol por sus excelentes fotografías, sobre todo por la publicada en la página 45 del número 73.

Como decía antes, os voy a hacer unas sugerencias, pues los coches que probáis y comparáis se alejan bas-

tante del presupuesto del joven español de economía media. Por ejemplo, estaría bien una comparación entre el Panda, el R-4 y el 2CV. O el Skoda 120 LS y el Wartburg berlina. También entre el LNA, el R-5 y el Samba LE. Todos son coches de gran aceptación entre los jóvenes y mediante vuestra revista podríamos conocer las virtudes y defectos de cada uno.

También quisiera que me informáseis sobre lo que debo hacer para conseguir unos números atrasados.

Sin nada más que deciros,

CRITICA DE TIENDAS

Ford en San Sebastián

Un tradicional carroce-ro guipuzcoano, F. Sorrondegui, en la actualidad concesionario Ford, tiene situadas sus instalaciones en la avenida de Zarauz, números 90 y 100, teléfono 21 41 36, de San Sebastián. La exposición, con una superficie de 190 metros cuadrados, una decoración más bien austera, pero funcional, y con toda la gama de vehículos expuestos, está atendida por cuatro vendedores: tres para el coche nuevo y uno del de ocasión, el comportamiento y la atención de estos profesionales es de lo más correcto.

La especialidad de F. Sorrondegui desde hace muchos años es la chapa, faceta en la que sobresale y destaca en el sector.

Las instalaciones de ser-

vicio ocupan una superficie de mil seiscientos metros cuadrados de los cuales setecientos corresponden al taller mecánico que está atendido por cinco operarios y dispone de todos los elementos exigidos para un taller oficial, en el que se dispensa una atención adecuada a la categoría de sus instalaciones. La sección de recambios y accesorios tiene 350 metros cuadrados, con un stock francamente bueno, también disponen de un espacio destinado a parking de clientes y coches en espera de entrega, la superficie que ocupa es de 1.500 me-

Puntuaciones:
Vendedores, 7; talleres, 8; stock, 7; entregas, 7; exposición, 7; financiación, 6; tasación de usados, 7.



me despido de vosotros deseando que lleguéis a cumplir ocho o nueve años de vida. ¡Suerte!

Antonio Lobelle
Barcelona

Respuesta: Sobre la mayoría de los modelos que cita, he-

mos efectuado pruebas en varias ocasiones y si las ve con poca frecuencia es porque, entre otras cosas, se trata de coches de escasa aceptación por parte del público. Podría decirnos que tampoco tienen mucha aceptación los Ferrari o los Porsche, pero al menos estos coches incorporan interesantes soluciones técnicas de las que no son frecuentes en los coches de los países del Este (Skoda o Wartburg), y que dice interesan a tanta gente.

Para conseguir números atrasados debe dirigirse al departamento de suscripciones de esta revista.

FUTURO DEL RONDA

Tengo diecisiete años y siento un gran interés por el mundo de los coches y, en particular, por los Seat, por lo que me gustaría saber si la citada marca tie-



ne pensado en renovar o cambiar su modelo Ronda ante la inminente llegada del Peugeot 309 y el Fiat Ritmo. También me gustaría saber si en el apartado de su revista «Frente a frente» podrían comparar el Citroën LNA y el Seat Panda. Un cordial saludo.

Alfredo Martínez
Pamplona

Respuesta: Como todas las marcas del mundo, en Seat se piensa ya en la sustitución del Ronda, como en Renault se pensó en el Renault 25 o en Porsche en el 944 Turbo, por citar ejemplos de coches muy recientes.

Pero pensar en la sustitución no quiere decir que vaya a producirse a medio plazo. Parece lógico pensar que el Ronda dure aún tres o

cuatro años, pero dependerá, como todo lo que se refiere a Seat, del futuro de los acuerdos con Volkswagen. Lo lógico es que llegado el acuerdo con la firma alemana, en un futuro el Ronda desaparezca sustituido por los VW equivalentes: concretamente el Golf, mientras que Seat se dedica al Ibiza y a un sustituto del Panda, pero todo esto no son más que hipótesis lógicas que no se pueden confirmar por el momento.

En cuanto a la comparativa que nos solicita, la verdad es que ambos modelos están ya en la última fase de su existencia, por lo que compararlos a estas alturas nos parece superfluo. De todos modos, han sido probados por separado, lo que le puede dar una idea muy aproximada de cada uno de ellos.

HORIZON DIESEL

Es malo para un diesel conducirlo deportivamente? ¿Afecta al motor y a la caja de cambio? Tengo comprobado que el Horizon diesel tiene un reprise bastante bueno por lo que el coche me anima a con-

ducirlo deprisa. Quisiera ponerle unas llantas de aluminio y unos neumáticos más anchos que los que trae, que son unas Michelin 165-70 R13.

¿Qué llantas le podría poner? Porque tengo entendido que las de aluminio reducen el consumo y los desarrollos pasan a ser mejores por el peso y dimensiones de la llanta. Si estoy confundido les agradecería que me corrigieran.

¿Qué cubiertas les vendrían mejor, 175 ó 185? Me gustaría ponerle unas bastantes anchas.

Victor M. García
Torrelavega (Santander)

Respuesta: En principio, entre un coche conducido normalmente y otro conducido a velocidades elevadas, lo normal es que dure algunos kilómetros más el primero y que presente menos problemas mecánicos. Pero, en un diesel, en que no hay posibilidades de so-



meterlo a sobrerégimen, la verdad es que no tienen en principio por qué haber grandes diferencias entre una u otra forma de conducir, en lo que a motor se refiere. Tampoco el cambio tiene por qué sufrir. Naturalmente nos referimos a utilizaciones dentro de la normalidad y no en competición.

Las llantas de aleación no tienen ninguna influencia sobre los consumos ni sobre los desarrollos. Todo dependerá de las dimensiones de los neumáticos de reposición, la medida 165/70 nos parece muy correcta. Si pasa a una 175/70 se le alargarían los desarrollos, con lo que perdería reprise. La 185/60, que mantendría los mis-

TVE DE MULTAS Y ACCIDENTES

Los conductores españoles tienen una cita el martes día 22 de octubre con el programa «Dentro de un orden», que ese día va a tratar el tema «Multas y accidentes de circulación», para lo que contará con la presencia de dos expertos en el tema: Concepción Piret, asesora jurídica del RACE, y Fernando Pantaleón Prieto, profesor titular de Derecho Civil y vicedecano de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid. Este programa se emite por la Primera Cadena a las 17,25 horas.

Agenda

Del 15 al 21 de octubre

Televisión

El sábado día 19 de octubre, dentro del programa Estudio 2, que se emite a partir de las 15 horas por la Segunda Cadena, se dará la llegada del Gran Premio de Sudáfrica de Fórmula 1. Luego, en diferido, se ofrecerán imágenes de la carrera.

El domingo día 20, por la Primera Cadena y dentro del espacio Estudio estadio, se retransmitirá la prueba puntuable para el Campeonato de Europa de Turismos que se celebrará en el circuito del Jarama.

Automovilismo

El día 19 por la tarde, a partir de las 5 horas, tendrán lugar en el Circuito del Jarama las pruebas correspondientes a la Fórmula Nacional y Fórmula Fiesta. La carrera, puntuable para la Copa Renault Turbo, se celebrará el domingo, antes de la carrera de Euroturismos. También el domingo día 20 tendrá lugar la Subida a los Montes de Málaga y el Autocross de León, ambas puntuables para los respectivos Campeonatos de España.

Motociclismo

El sábado 19 de octubre se celebrará el IX Trofeo Regularidad La Caba, puntuable para el Campeonato de España. Puntuables también para los distintos Campeonatos de España, el domingo 20 tendrán lugar: el Trofeo Motocross Excelentísima Diputación, en Guadalupe; el Trial Ciudad de Vigo; el Trial Juvenil Ciudad de Roncala, y la prueba de velocidad Motociclismo Series, en Calera.

Todo-terreno

Para los días 18, 19 y 20 de octubre está prevista la realización de una ruta todo-terreno por tierras de Cuenca. El precio es 13.000 pesetas.

mos desarrollos que tienen en la actualidad, nos parece demasiado ancha y le plantearía posiblemente algún rozamiento en el paso de rueda. Déjelo pues como está, que es lo suyo.

TALLERES RENAULT

Soy taxista, y en octubre del pasado año adquirí un Renault 18 GTD para servicio público, con el consiguiente esfuerzo económico.

Estoy satisfecho de la compra que hice, ya que Renault 18 GTD es un buen coche y estoy contento, más no puedo decir lo mismo del servicio oficial donde lo compré, la firma Talleres Sanz, de Benetuser, así como tampoco del servicio de posventa de la casa Renault en la zona de Levante.

Esto fue lo ocurrido: En el pasado mes de agosto, y todavía en garantía el coche por tener menos de un año, tuve problemas con el cambio de marchas. Lo llevé a Talleres Sanz para su

revisión y manifestaron que el problema era el piñón de la primera y segunda marcha y que en un par de días estaría arreglado, pero resulta que no tenían piezas y las piden a Madrid justo a los dos días, cuando me lo tenían que entregar; me dan dos días más de plazo y efectivamente reciben las piezas, pero no se ponen a trabajar con el coche hasta que vuelvo yo a recogerlo a las seis de la tarde y es entonces cuando observan que la pieza recibida no es la adecuada. Como parece ser que en toda Valencia no encuentran esa pieza, tienen que volver a pedirla a la central en Madrid, pero, dada la hora que ya es, no lo hacen hasta el día siguiente.

En definitiva, que he estado nueve días parado por causa de negligencia y mala organización de estos señores y que nadie se ha hecho responsable en ningún centro de la casa Renault, ni han sabido, ni han querido dar una satisfacción.

Gerardo Oralle
Torrent (Valencia)





SALON DEL RECAMBIO



DOS tipos principales de expositores se reúnen en Equip Auto 85: los del ramo de repuestos y accesorios del automóvil y todo lo referente a material de talleres, servicios y garajes. Este salón es un auténtico mercado, donde los profesionales del sector efectúan sus compras y contactos, al tiempo que conocen todo lo nuevo en el mercado. Además, se celebra un concurso de nuevas soluciones técnicas e investigación, y diversas jornadas de estudio sobre las materias de interés. Este importante sector emplea en Francia a 114.200 personas y tiene una cifra de negocio de 41.500 millones de francos en el pasado año, de los que exporta 12.700 millones. Uno de los principales clientes de esta industria francesa es España, a través de las fábricas de automóviles de origen galo establecidas en nuestro país.

En la edición de este año se han dado cita en el Parque de Exposiciones de París-Norte 1.100 expositores de 33 países, que han ocupado cerca de 80.000 metros cuadrados. La presencia española ha sido bastante reducida, limitándose a los re-



presentantes de varias firmas de componentes y repuestos.

Equip Auto es una gran feria para profesionales: sobre todo acuden aquí los que se dedican a la reparación, mantenimiento y servicio del automóvil; por eso tiene gran importancia el sector dedicado a maquinaria, equipo y herramienta de talleres y garajes. Aquí se puede ver y probar todo tipo de aparatos y equipos: desde los bancos de prueba electrónicos y analizadores de averías, hasta estaciones de servicio completas, elevadores, grúas y «gatos».

A lo largo de los ocho días que ha durado esta feria han tenido lugar una serie de jornadas de trabajo sobre los diferentes problemas de esta industria, que ve descender el nivel de ventas de los recambios, debido, en parte, a la mejor calidad y fiabilidad de los productos.

Este certamen fue inaugurado por la señora Edith Cresson, ministra de Reconversión Industrial y de Comercio Exterior. También fue visitado por el señor Crepeau, ministro de Comercio y Artesanía, así como por miles de profesionales del ramo.

Seguridad a todo gas.



Nuevos amortiguadores Lip a gas.

Un nuevo concepto de amortiguador que asegura un más alto nivel de eficacia, gracias al mayor poder disipador de energía de su cámara de gas.

Construido con la tecnología más moderna —la tecnología Allinquant—, los nuevos amortiguadores Lip gas mejoran notablemente el filtrado de las vibraciones, permitiendo una conducción más segura y confortable.

Los nuevos amortiguadores Lip gas son equipo original de los RENAULT 5 GTS y GT TURBO COMPÉTICION, vehículos oficiales de la Copa Nacional RENAULT 1985.

Lip gas
Seguridad a todo gas.

Las marcas RENAULT, CITROËN, PEUGEOT-TALBOT, SEAT, FORD, PEGASO, LAND ROVER-SUZUKI, MERCEDES BENZ, NISSAN-MOTOR IBERICA y MOTO VESPA equipan sus vehículos en origen con amortiguadores Lip Allinquant.



OTOS sucias, deformes y superpotentes, ésta es la representación de las dos ruedas en Mad Max.



OS armatostes de Mad Max son un prodigio chatarreero, pero muy eficaces para caminar por el desierto.

UN camión Mack con ejes de tren avanza sobre la vía férrea. Este camión salió de un desguace para convertirse en una de las estrellas de la película.



MAD Max, el guerrero de la autopista, cabalga de nuevo, pero esta vez no cabalga en un Pontiac negro, sino en una especie de insecto metálico, en un engendro mecánico, monstruoso y desgarrado que se mueve por las zonas desérticas con la agilidad de un escarabajo. Mad Max y su rival femenino, Aunty Entity, esa reina de un mundo de ultratumba encarnada por Tina Turner, conducen unos cacharros apocalípticos que anticipan un futuro sin petróleo, un futuro en el que los vehículos a motor funcionarán sólo con gas metano.

En «Mad Max III», en «Más allá de la cúpula del trueno», se han empleado 25 vehículos de motor, 19 coches o similares y seis motos salvajes equipadas con motor turbo. El padre de todos estos «bichos» motorizados ha sido Dave Thomas, un visionario de la chatarra que ha contado con la colaboración de otros seis mecánicos más para dar vida a esos «trastos», desastrosos en su aspecto pero fáciles de conducir, ya que la propia Tina Turner se ha encargado de manejar personalmente su carro sideral.

Todos los vehículos de esta película se han fabricado a partir de desechos mecánicos rescatados de la chatarrería, a partir de coches y furgonetas a los que se han acoplado motores de tipos muy diferentes. Los chasis definitivos, preparados para luchar contra el desierto, empezaron a tomar vida en unos talleres de Sydney bajo las directrices de David Thomas y de Keiron O'Connell, el diseñador de las motos. Ambos «escultores» no tuvieron ningún tipo de barreras en lo que a estética se refiere. Para dar forma al esqueleto de protección de sus «juguetes» utilizaron tubos de escape y conducciones de agua, muy espectaculares a primera vista pero que demostraron una inutilidad absoluta en cuanto comenzó la acción real; la violencia de los choques, de los saltos y de los vuelcos exigió el empleo de materiales mucho más resistentes que pudieran proteger con ciertas garantías a los especialistas, verdaderas estrellas de esta película de Mad Max.

El vehículo conducido por Mel Gibson es un auténtico todo-terreno que mantiene el tipo en todo momento, casi con la misma insolencia que el camión Mack preparado para caminar sobre las vías del tren.

El camión más monstruoso que jamás haya aparecido en las pantallas de cine nació a partir de los restos de un Mack desahuciado. El equipo de Thomas desmontó todas las piezas e inició la reconstrucción a partir del chasis desnudo, colocaron los ejes del tren que permitirían al Mack rodar por la vía férrea y después soldaron los tubos verticales que dieron a este engendro el aire de un órgano monumental. El propio jefe de mecánicos se puso al volan-



MEL Gibson: Mad Max ha dejado en el olvido los coches de sus primeras dos películas; ahora utiliza los buggys más brutales que el cine ha creado.

LOS COCHES DE MAD MAX INSECTOS DE METAL



ESTOS son los bocetos de los que se partió para crear los vehículos de Auntie Entity, a la izquierda, y Mad Max, a la derecha. Extraordinarios y dóciles.

quedó ni un trocito de metal aprovechable pero Boswell pudo salir sin un rasguño tras tirarse en marcha momentos antes del impacto.

Los insectos de metal de Mad Max, los cacharros de estas fotografías, son un canto a la locura motorizada, a la imaginación desgarrada que sólo se puede cultivar en la contemplación del desierto.

Angel Marco



te del Mack para la escena sobrecogedora del choque.

La otra escena cumbre, aquella en la que el coche imparable de Mad Max termina su carrera, también necesitó una preparación particular, además de contar en su realización con uno de los especialistas más cotizados de la escena internacional, Glenn Boswell. Para rodar la última secuencia de este héroe con cuatro ruedas y tracción total cortaron todas las barras de protección, colocaron un muñeco de goma en el asiento de Mad Max y el propio Boswell se puso a los mandos del engendro; el conductor australiano lanzó el buggy a más de cien kilómetros por hora en dirección a una rampa, el coche despegó y la destrucción fue total, no



SALON DE PARIS GRANDEUR A LA JAPONESA

LOS «Motards» son legión en el vecino país, y por estas fechas tiene lugar su fiesta principal, el Salón de París. A este certamen acuden en compactas legiones para venerar los últimos logros, principalmente de los dioses orientales. Junto a la entrada del Palacio de Exposiciones de la Puerta de Versalles, se amontonan a diario miles de motos de todos los tipos, categorías, marcas y modelos: Son los adictos a este medio de transporte, deseosos de contemplar el modelo soñado o la novedad inalcanzable.

Pero este salón no solamente se dedica a las motos, también incluye todo lo referente a las bicicletas y sus accesorios, para los aficionados a la tracción de sangre. Los pequeños coches y los de tracción a las cuatro ruedas también tienen su pequeño espacio en el certamen.



En el dominio de las motos, la atención, como es normal, estaba centrada en las grandes marcas niponas, que dominan el mercado internacional con sus completas y extensas gamas, desde los económicos «scooters» hasta las mastodónticas máquinas de mil doscientos centímetros cúbicos de cilindrada. Especial atención merecían las máquinas de campo, especialmente las de gran cilindrada, al estilo de las que participan en el París-Dakar.

Entre las marcas europeas se puede ver claramente su limitada capacidad para competir con los gigantes japoneses, tanto en tecnología como en gama y modelos. Las marcas europeas han ido desapareciendo una a una o especializándose en un segmento determinado, como es el caso de Guzzi o BMW, para así aguantar el chaparrón. Por su parte la industria francesa o bien fabrica ciclomotores o máquinas

En el salón se exponen motos para soñar y creerse Freddie Spencer en la Honda oficial. Arriba, un diseño de Lamborghini.

HONDA

HONDA XL 200 PD



Escoge el camino



Credi Honda de Finamersa
de la Honda por 3 días y
retorno 2 años para pagar

GAMA HONDA
TRAIL 85
XL 200 LH
XL 200 PD
XL 200 R
CON ARRANQUE
ELECTRICO

de pequeña cilindrada o se dedica a la transformación de mecánicas japonesas.

De todas formas, la evolución del mercado francés de ciclomotores y motos está siguiendo los últimos años un rumbo marcado por la crisis. A primeros de 1985, según estimaciones, el parque francés disponía de 4,4 millones de ciclomotores, 58.000 motos de menos de 80 c.c., 425.000 entre 80 y 400 c.c. y 162.000 de cilindrada superior.

Respecto a las importaciones, en el período 83-84, la evolución ha sido bastante peculiar. En el dominio de menos de los 50 c.c. todos los países exportadores han sufrido importantes retrocesos, sobre todo España, que ha perdido más de un 81 por 100 de su mercado; únicamente Bélgica y Luxemburgo han aumentado hasta algo más del 51 por 100 sus ventas. Dentro del mercado de más cilindrada se advierte un retroceso de Japón, Italia, U.S.A. y España, que pierden un 20 por 100 de media, en beneficio de las dos Alemanias, Austria y Suecia. A pesar de todo, este mercado en Francia es básicamente de importación.

Las principales novedades, como es lógico, también se dieron del lado japonés, en espera de la nueva tricilíndrica de Guzzi. Yamaha presentó la nueva XT 600 Z Tenere, desarrollo directo de la



Últimas novedades japonesas: Arriba, la Yamaha 1200. A la izquierda, Suzuki versión «sillon rodante» y a la derecha la Honda VFR 750 F.



máquina que presentó la fábrica en el pasado París-Dakar. Equipada con el clásico motor monocilíndrico de cuatro tiempos y 595 c.c., se alimenta por dos carburadores,

uno de 27 mm. para bajo régimen, que además ahorra gasolina y otro de 28 mm. para dar potencia en alta. Este es un tipo de máquina muy apreciado por el usuario francés, que gusta de impre-

YAMAHA RD-80: PEQUEÑO MISIL

YAMAHA acaba de declarar la guerra a Honda en un terreno que hasta ahora era coto cerrado de esta marca: el de los pequeños misiles de 80 centímetros cúbicos para carretera y que incorporan sutilezas de máquinas de competición. Refrigeración líquida, llantas de aleación, freno de disco delantero, un motor

de seis velocidades que desarrolla 12 caballos a 9.000 rpm., mezcla de gasolina por separado, cuadro de instrumentos muy completo, suspensión trasera cantilever y un aspecto deportivo

son algunas de sus características más relevantes. El precio es similar al de su rival y se situará en la calle por encima del cuarto de millón de pesetas.



sionar a los viandantes con tan espectaculares artefactos.

La SRX 600 de esta marca, también presente en este salón, es una magnífica máquina rutera, pensada para los

viajes. Dotada de un motor cuatro tiempos, monocilíndrico de 608 c.c., da hasta 45 ca-

ballos a 6.500 vueltas. Dentro de las novedades en esta marca del diapasón se destacan varios monstruos, muy al estilo norteamericano. La estrella es la nueva FJ 1.200, máquina de 227 kilos en seco, con un motor tetracilíndrico de 1.188 c.c., que proporcionan los respetables 100 caballos a 8.500 vueltas. Se trata de una gran moto de turismo rápido, que aún tardará en comercializarse en España. La V-MAX, de parecidas características mecánicas, viene precedida de un enorme éxito en U.S.A. Por otra parte la Virago es una típica Chopper con motor en V de 981 c.c., más tranquila que las anteriores, solamente de 63,5 caballos a 6.500 vueltas.

La novedad principal en Honda es la poderosa VFR 750 F que se presenta en este salón por primera vez en el mundo. Se trata de una máquina directamente derivada de las de competición, específicamente de la F 1, y por ser la más moderna de las de su tipo, es la que ofrece más brillantes prestaciones. Con un peso de 198 kilos, su motor de cuatro cilindros, cuatro tiempos y doce árboles de levas en cabeza, que mandan las 16 válvulas, le proporcionan 100 caballos de potencia, lo que en el circuito de Silverstone, por ejemplo, las permiten rodar unas centésimas más deprisa que las 250 de Gran Premio.

1971. EN ESPAÑA NO SE PODIA HABLAR. PERO, EN CAMBIO, 16 PERSONAS HACIAN OIR SU VOZ.

TV16

Con libertad. Con independencia. Seriamente. Trabajando por la información cuando la censura era la norma general. Así nacía una revista que iba con la verdad

por delante. Nacía Cambio 16. La primera publicación de un gran Grupo privado. El Grupo 16, que sigue creciendo. Que tiene grandes proyectos para el futuro.

LADA NIVA 4x4

ROCK DURO.



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

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

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

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

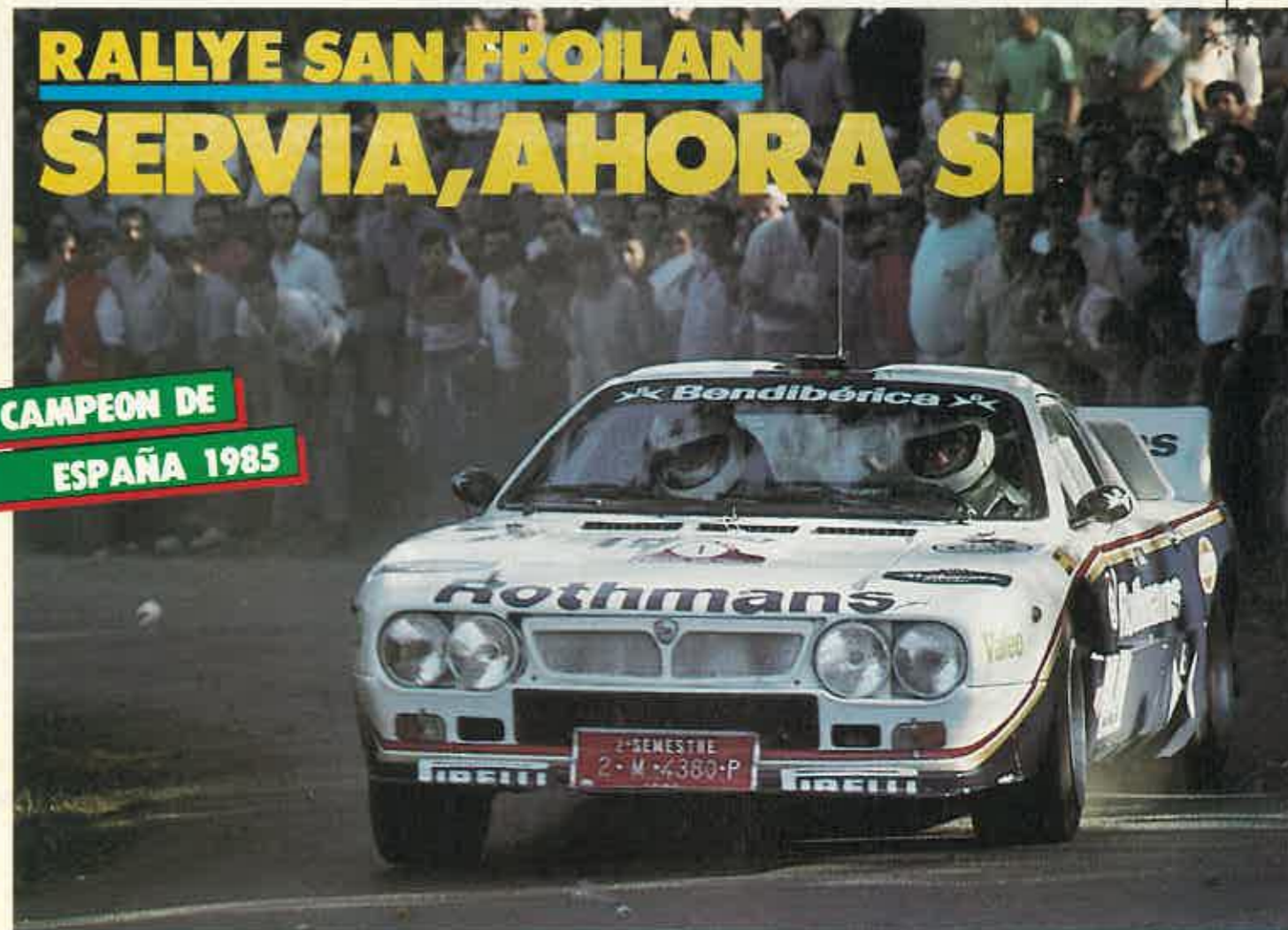
Lada Niva 4 x 4
1.076.497 Ptas. f.f.



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

RALLYE SAN FROILAN SERVIA, AHORA SI

CAMPEON DE
ESPAÑA 1985



San Froilán pudo ser y fue el desenlace del Campeonato Nacional de Rallyes. No obstante, la presencia del Maxi Turbo, reforzada esta vez por un segundo coche de Renault, hacía pensar a priori que todavía habría que jugar las cartas antes de que Salvador Serviá cantase el «alirón».

LA Escudería Miño de Lugo, que había realizado un despliegue importante de medios, recibía como recompensa un plantel de inscritos bastante bien dotado.

Bajo un sol que no deben recordar las más viejas piedras de la muralla de Lugo, y con 56 vehículos en el parque de salida, daba comienzo a las cuatro de la tarde del sábado la séptima edición del rallye lucense.

Gran cantidad de público venido de todas partes de Galicia y algún asturiano cediendo a la cortesía de la proximidad jalonaba el primer tramo cronometrado: La Mota, de 15 kilómetros de longitud.

Sainz dejaba parado el reloj en 8 minutos, y se alejaba de Beny —8-10 s.— y Serviá —8-11—, quedándose descolgado Genito —8-31—. Sensacional crono de Mora (R-5 GT Turbo grupo N), que se intercalaba entre los Porsche de Barrio y Vilanova dejando a Bassas a 12 segundos.

No iban a hacerse esperar las reacciones respectivas del Lancia y del R-11 Turbo, que entrarían en seguida a constituirse en parejas, permitiendo a Beny entenderse con Genito.

La reacción de Serviá coincidía con una mala elección de neumáticos en el Maxi-5, lo que permitía al catalán acer-

carse en el siguiente, iniciándose la alternancia en victorias de tramos durante el resto del bucle.

Beny daba buena cuenta de Genito, al que ganaba con facilidad, y Mora, en una brillantísima actuación, hacía lo propio con Pep Bassas, utilizando las mismas armas que él: cambio constan-

Beny hizo segundo tras el campeón Serviá
Opel tiene prácticamente ganado el título de marcas





Genito volvió con Renault para apoyar a Sainz. Su actuación se saldó con el tercer puesto



Pasión de frenada con portón abierto. El público respondió a la llamada de la Escudería Lugo

te de gomas. En la lista de infortunados, Piñeiro ocupaba el primer lugar, al habersele roto el soporte del acelerador a cien metros de la salida del primer tramo, y le seguían en importancia y prontitud Moratal, Cabanes, y, finalmente, Vilanova con problemas eléctricos.

Con problemas, pero en carrera, seguían Otero (chasis torcido en un toque) y Pavón (frenos).

El primer sector terminaba ya de noche con Serviá en cabeza seguido de cerca (dos segundos) por Carlos Sainz, Beny, Genito, Martorell, Mora y Bassas.

La segunda sección, que se iniciaba ya entrada la madrugada, prometía enorme interés, puesto que las diferencias en los distintos sectores de lucha eran todavía muy débiles. Carlos Sainz, que había derrochado corazón para mantenerse en el nivel del Lancia sobre el Maxi-5 todavía bastante precario de estabilidad, volvía al forcejeo en esta segunda sección alternándose nuevamente en los *scratch* con Salvador. Beny, aunque sabía que sólo una salida o un problema podrían permitir que Genito se acercase, insistía en un alto ritmo realizando unos tiempos cañón en las especiales.

El «contencioso» del grupo N entre Mora y Bassas iba a quedar listo para



La lucha en grupo N fue todo un espectáculo. Mora impuso el Supercinco al 11 Turbo de Pep Bassas

sentencia en la primera pasada por la segunda prueba del bucle nocturno, al salirse el catalán y perder tres minutos.

Poco más tardaría en resolverse la tensión en cabeza. La maxi-desgracia de Carlos llegaría en el último tramo del bucle, cuando a pocos metros de la meta el piloto del Renault perdía el control del coche e iniciaba una serie de trompos y rebotes a un lado y otro de la carretera convirtiendo en chatarra el morro del Maxi-5.

La última etapa, que se corría ya de día tras un descanso, sería un paseo pa-

ra Salvador Serviá, que dejaba hacer cuatro *scratches* a Beny y uno a Genito, anotándose él el último del rallye.

La pelea entre los Seat Ibiza se resolvería en favor de Holke, ya que Graña (primer líder) abandonaba con la junta de culata quemada en el tercer tramo del rallye.

El único hombre que no encontró «pareja» en este rallye fue Martorell, que se dedicó simplemente a rodar muy fuerte él solito, consiguiendo al final un meritorio cuarto puesto detrás de Genito.

Rafa Cid

CLASIFICACION

1, Serviá-Sabater (Lancia Rallye); 2, Beny-Orozco (Opel Manta 400), a 1 min. 38 seg.; 3, Ortiz-Minguez (Renault 5 Turbo), a 3-56; 4, Martorell-Bou (Talbot Samba), a 15-47; 5, Mora-Moya (R-5 GT Turbo), a 18-22, 1.º de grupo N; 6, Barrio-Barcia (Porsche 911), a 19-11; 7, AriasArias (Volkswagen Golf), a 21-31, 1.º de grupo A; 8, Bassas-Mas (R-11 Turbo), a 22-50; 9, Castrillón-Padín (R-5 GT Turbo), a 23-00; 10, Pavón-Díez (R-5 GT Turbo), a 26-14. Hasta 28 clasificados.

CLASIFICACION PROVISIONAL DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA

1, Salvador Serviá (1.581 puntos); 2, Carlos Sainz (1.419); 3, «Beni» Fernández (1.004); 4, Josep Arqué (839); 5, Ricardo Muñoz (723); 6, Josep Bassas (717); 7, Juan Carlos Pradera (600); 8, Rafael Martorell (570); 9, José B. Pino (446); 10, Antonio Loza (439).

1976. LA LIBERTAD SALIA A LA CALLE A DIARIO.

TV16

Porque la sociedad lo necesitaba. Había que conocer y entender los cambios que se iban produciendo. Cada día. Para ello nació Diario 16. Un periódico ágil.

Independiente, porque nació de la pluralidad de un grupo privado y libre. Que sigue creciendo. Que tiene grandes proyectos para el futuro. El Grupo 16.

500 Kms. DE ESTORIL VIENEN LOS SUECOS



Al final, el Volvo de Bracanteli y Lindstrom superaría a su más directo competidor, el Rover Vitesse de Walkinshaw y Percy pese a su mayor velocidad punta



Un excelente y organizado equipo ayudó a la victoria de Paco Romero y Javier Miranda, que se impusieron sin problemas en la División I. El Alfa Romeo de Cipriani y Cipolli se adjudicó la División II ante la inferioridad de Drovandi.



DE nuevo en Estoril los Volvo 240 Turbo demostraron ser con todo merecimiento los coches a batir en el Campeonato Europeo de Turismos. Tras su victoria en Portugal y la recientemente conseguida en Zolder son ya siete los triunfos que se ha anotado la marca sueca y sus pilotos Bracanteli y Lindstrom este año. Además en Estoril Muller, Dieudonne y Lindstrom, también con Volvo, lograron la segunda posición demostrando que la fiabilidad de los Volvo, más que su potencia y estabilidad, está por encima del resto de las marcas. El tercer puesto fue para el BMW 635 CSI de Ravaglia y Berger por delante del Rover Vitesse conducido por Allan y Hahne, que hasta muy



Walkinshaw, al intentar doblar a Ruiz-Chirry, tuvo un pequeño toque con el Golf del español, como consecuencia del cual perdió la cabeza de la carrera al marcarse un espectacular trompo

ESTORIL EN BREVE

- El próximo domingo en el Jarama se celebrará la última prueba del Campeonato Europeo de Turismos, para la que se prevé una importante participación española. Estarán presentes los tres equipos españoles que corrieron en Estoril y también Saslambarrera, que pilotará, junto con Reuter, uno de los ídolos de la Fórmula 3000 alemana, uno de los dos Ford Sierra XR4i T.
- Emilio Zapico, que en Estoril no se encontraba en plena forma por los dolores de su espalda, no quiere faltar a la cita del domingo, donde es-

pera repetir el buen resultado conseguido en Portugal. Zapico correrá con el mismo BMW 635 CSI y también formando equipo con Micangeli.

- Con el patrocinio de Repsol, Tayre y el Diario AS cuenta Díez Villarroel, que fue a Portugal para ultimar el alquiler de un Alfa Romeo GTV 6. Si Renault no se opone, el piloto con el que formará equipo será Carlos Sainz.
- Luis Pérez Sala también estará presente el próximo día 20 en el Jarama, a los mandos de un BMW 635 oficial, que compartirá con Dieter Quester. El coche, que es el mismo que quedó segundo en las 24 Horas de Spa, llevará

la publicidad de Campsa, el patrocinador de esta experiencia que apunta a la victoria absoluta.

- Un comentario generalizado en Estoril fue la preocupación ante la próxima carrera del Jarama. El peligro latente que suponen los repostajes se verá sin duda incrementado por la estrechez de los boxes del circuito madrileño.





Emilio Zapico y Maurizio Micangeli, muy regulares a los mandos de su BMW 635, lograron un meritorio quinto puesto a pesar de los problemas físicos de Zapico.

poco antes de finalizar la carrera marcharon en tercera posición. El otro Rover Vitesse oficial comandado por Walkinshaw y Percy que marchó en primera posición durante gran parte de la prueba al final fue perdiendo rendimiento y quedó relegado al lugar 21. Por su parte, los Sierra XR4i Turbo no lograron un buen resultado ya que el coche conducido por Reuter y Cabral tuvo que abandonar cuando marchaba en novena posición y el conducido por Ludwig y Niedzwiedz nunca estuvo en los puestos de cabeza. La victoria en la División II se la adjudicó el Alfa Romeo GTV6 de Cipriani y Cipolli ante la inferioridad del coche de Rinaldo Drovandi, también un Alfa, quien utilizó para la prueba portuguesa uno de los muletos de que dispone.

Para los pilotos españoles la carrera resultó muy gratificante ya que Emilio Zapico y Maurizio Micangeli, con BMW 635 CSI, lograron un merecido quinto puesto pese a los problemas en la espalda que sufrió durante toda la prueba el piloto español. Por su parte, Paco Romero, que marcó el mejor tiempo de su clase en entrenos, y Javier Miranda, con VW Golf GTI, se adjudicaron sin problemas la División I y lograron un décimo puesto en la clasificación absoluta a siete vueltas del

vencedor. La segunda posición en esta división fue para Jordi Ripollés y Xavier de Castro, también con Golf GTI, a pesar de reventar una rueda en la penúltima vuelta como consecuencia de un toque del Rover Vitesse conducido por Hahne.

El tercer Golf español de Ruiz Thiery y «Esabe», que hasta mediada la carrera había marchado por delante de Ripollés y Castro, quedó rezagado después del repostaje donde invirtieron casi el doble de tiempo que sus contrincantes por no disponer de fijaciones de ruedas de una sola tuerca. Además se vieron obligados a parar dos veces en boxes por pinchazo y problemas en el cambio, y a punto estuvieron de quedarse en la cuneta al principio de la prueba, al tocarse Thiery con el Rover de Walkinshaw perdiendo éste siete puestos cuando se encontraba en primera posición.

Ahora sólo queda esperar la carrera en el Jarama, ante la que existe mucha expectación ya que los equipos españoles participantes serán más numerosos que en Portugal y algunos de ellos como el formado por Pérez Sala y Dieter Quester, que contarán con un BMW oficial.

M.º Jesús Benoit
Fotos: Alex Puyol

FORMULA FORD: UNA BASE CON FUTURO

LA Fórmula Ford, que por fin será una realidad el próximo año en España, ya está en marcha en Portugal. El pasado sábado, como complemento de los 500 Kilómetros de Estoril, se celebró la segunda carrera de este campeonato, que cuenta en el país vecino, pese a su juventud, con numerosos adeptos y una interesante inscripción. Ante lo visto en Portugal, y teniendo en cuenta que reglamentación y coches serán muy similares en España, el futuro de este campeonato está asegurado y puede ser el revulsivo que necesita el automovilismo nacional para que los mo-

noplas vuelvan a ocupar un lugar importante.

Entre los veinticinco pilotos inscritos en Estoril estaba Antonio Albacete junior, que hizo una magnífica salida, pero un trompo lo relegó a la novena posición, manteniéndose en el bloque perseguidor del trío de cabeza hasta que el bajo rendimiento de su motor, que ya, había dado problemas en los entrenamientos, le dejó descolgado de este grupo, aunque hasta el final mantuvo el noveno puesto. La prueba la ganó Antonio Simoes, que había marcado el mejor tiempo en los entrenamientos.

ENTRE FINOS Y OLOROSOS

● El Circuito de Jerez ya tiene una fecha para abrir sus puertas al automovilismo de competición: el próximo día quince de diciembre se darán cita en la pista andaluza los R-5 de la Copa Iniciación y la Turbo, los Seat Fura, en su última aparición en carreras y los coches de Producción. La prueba será válida para el Campeonato de España de Velocidad.

● Emilio de Villota está preparando a marchas forzadas su nueva escuela de pilotaje en el Circuito de Jerez. Los organizadores de la pista jerezana van a contar en su trazado con turismos y monoplazas, coches que formarán a los conductores españoles y también a los portugueses, que, sin duda, se animarán ante la proximidad de la frontera. Por el momento se está buscando un motorista de categoría para que establezca también su escuela en el trazado andaluz.

● La organización gestora de la pista de Jerez, CIJERSA, Circuito de Jerez, S. A., está asociada ya a la Organización Mundial de Circuitos Organizadores de Fórmula 1. El contrato es una realidad llevada a cabo gracias al empuje del alcalde, Pedro Pacheco.

● Marlboro, Paco Romero y Javier Miranda han presentado su equipo en el asfalto del circuito jerezano. Miranda, el piloto que ahora mismo ocupa el segundo lugar en la general de la Copa R-5 Turbo, correrá con Romero en el Jarama después de hacerlo en Estoril. Ambos pilotos disputarán las dos últimas pruebas del Campeonato Europeo de Turismos, a los mandos de un Volkswagen Golf GTI.

● La inauguración oficial del Circuito de Jerez tendrá lugar a primeros de marzo de 1986; la pista jerezana estará completamente terminada para esas fechas; la torre de control tendrá la forma de un catavinos y las diferentes curvas habrán recibido ya los nombres de algunas de las marcas más famosas de brandies, finos y olorosos.



RALLYE FARAONES

BUENA ACTUACION DE LOS ESPAÑOLES

A TODO GAS

● La final de la Copa de Europa de Fórmula Tres tendrá dos pilotos españoles en la línea de salida: Adrián Campos y Luis Pérez Sala. Campos ya ha estado entrenando en Paul Ricard al lado del campeón de la serie italiana, Franco Forini, y Adrián estuvo por delante de su rival con un tiempo asombroso, que le habría valido el quinto lugar de la parrilla correspondiente al año pasado.

● El sueco Stig Blomqvist acaba de firmar con Ford para ser el primer piloto de la marca durante los próximos

tres años. El Ford RS 200 no aparecerá en competición hasta el Rallye de Suecia. Kalle Grunel podría ser el segundo piloto de Ford.

● Para el día 20 de octubre la Escuela de Pilotaje TAC ha previsto la realización de un cursillo para copilotos el próximo día 20. El director del curso será José Autet y el precio por alumno, en un mínimo de 15, de 10.000 pesetas. En un solo día alumnos y monitores realizarán un intenso trabajo con clases técnicas y teóricas.

● La Vuelta a Europa ha pasado por España en su periplo que la lleva por Alemania, Austria, Suiza, Italia, Mó-

ciales de Andretto y Al Helal, el Mercedes proto de Kussmaul y Planson y el Range Rover de Monteil. En octava posición, se sitúa el Nissan Patrol de Mariano Lacasa.

En categoría diesel, el dominio de los Patrol es aplastante, con Prieto en décima posición (llegó a ir quinto absoluto, pero perdió tiempo por rotura de un palier) y las niñas Susi y Begofia en la decimocuarta posición absoluta y primeras en damas. Los hermanos Juvanteny marchan rezagados al haber perdido mucho tiempo en cambiar la culata de su coche.

naco, España, Marruecos, Francia y Luxemburgo. Más de sesenta coches toman parte en la prueba, que en su paso por nuestro país eran encabezados por el Toyota de Fritzingler.



José María Casanovas

Sito como Spencer

UN día Giacomo Agostini nos trató en una frase lo que debe ser el piloto ideal: «Rápido en la pista y listo fuera de ella.» Para el quince veces campeón del mundo, acertar en la elección de la moto no siempre es fácil. Y el italiano nos ponía siempre un ejemplo: «Los españoles tenéis en Nieto todo un prototipo del campeón inteligente. No todos saben ganar carreras y dinero a la vez.»

La verdad es que Sito Pons está resultando un alumno aventajado. Sin poder presumir de un palmarés internacional de primera fila, goza de un prestigio y reputación notables. Hace un año sorprendió a todos con un salto a los 500 c.c. y su entrada en Suzuki. Ahora, en otra cabriola fantástica, viaja a Japón invitado por Honda para probar la moto que hizo campeón del mundo a Freddie Spencer en el cuarto de litro.

Sito tiene dos virtudes complementarias. En la pista es profesional y rápido. Fuera de los circuitos es inteligente y ambicioso. Sabe lo que quiere y no descansa hasta conseguirlo. Sabe guardar un secreto y, en su momento, convocar una rueda de Prensa para polarizar la atención. Tiene carisma entre los aficionados y po-

der de convicción de cara a los patrocinadores. Es, sin duda, nuestro número uno y el único capaz de levantar 100 millones de pesetas, que es el presupuesto de la escudería que tiene en mente para 1986.

Un detalle revela claramente la seriedad con que ha llevado a lo largo de un mes largo las negociaciones con Honda. No sólo le han invitado a él para probar tres días en privado en el circuito de Suzuka, sino que también ha viajado su mecánico y un representante de la Federación Española. La idea consiste en crear una escudería bajo la bandera de Honda-España, que sólo tendrá un piloto. Sito se dedicará única y exclusivamente a los

250 c.c. Este trato está a punto de cerrarse en otros dos países con el alemán Mang y el italiano Ricci. Por tanto, tres pilotos de reconocida talla tomarían el relevo de Spencer, que se centrará en la categoría reina. Sito Pons también ha tenido muy adelantado su ingreso en la escudería de Agostini para hacer el mundial de 500 c.c. con Yamaha, pero finalmente el proyecto de tener su propia escudería y de ser piloto oficial de Honda le han decidido. Ahora el problema queda para Jacinto Moriana que soñaba con ver a Sito encima de su JJ-Cobas. Entre tanto, dicen que Cardús intenta crearse su propia escudería y el prometedor Joan Garriga viaja a Italia para probar la Cagiva 500, ya que el patrón de la marca transalpina quedó maravillado de su talento en las 24 Horas de Montjuich.

Algún día Sito llegará a ser campeón del mundo. Estamos convencidos. Pero lo que nadie puede discutir hoy es que se trata de un piloto cotizado. Y ello tiene singular mérito desde el momento en que sólo ha ganado un Grand Prix en su vida. Pero como dicen los técnicos, tiene madera de campeón. Honda no prueba a cualquiera...





BALLESTA



Tarjetas Postales



Xavier Domingo

PARA el automóvil y el automovilista, Sevilla es una ciudad muy poco funcional. Reina un amable caos circulatorio porque los sevillanos saben vivir en él con paciencia y buen humor.

Se acepta que todo el mundo tiene que ganarse la vida y los automovilistas adoptan con serena parsimonia el caminar reposado y de otros tiempos de las calesas cargadas de turistas que les preceden, o se internan hasta donde pueden por las estrechas callejuelas del barrio de Santa Cruz.

Los sevillanos nunca tienen prisa y hacen bien. Las personas de temperamento apurado y fanáticas de la puntualidad más vale que se lo tomen con calma o se abstengan de ir a la capital andaluza.

Lo sevillano es, antes que nada, un estilo. Su esencia consiste en hacer lo que se está haciendo, tomándose el tiempo necesario y como si no se tuviera otra cosa que hacer. Tal vez por eso resulte increíble la cantidad de cosas que puede hacer un auténtico sevillano en una sola jornada, sin llamar la atención de nadie y ya no deba extrañar más a nadie tal capacidad en el vicepresidente del Gobierno, sevillano en donde los haya.

Y en Sevilla la vida y las cosas se han adaptado a este estilo. Se bebe vino en co-

pas pequeñas y a pequeños y espaciados sorbos. Se pican en el platillo aceitunas o boquerones fritos, sin prisa y como sin hambre. Se habla largamente de cosas sin el menor interés como si fueran trascendentales. La noche no se acaba nunca y no está hecha precisamente para dormir.

Llegando a Sevilla desde Madrid o desde Barcelona, la capital andaluza parece un oasis o un salón para sentarse a charlar. Y no es que en Sevilla no se trabaje, sino que nadie alardea de trabajar, y cuando se trabaja se procura no molestar

a nadie. Tienen muy claro los sevillanos que eso de trabajar no es un mérito, sino un castigo bíblico que no queda más remedio que asumir y más vale hacerlo con elegancia.

Y es toda una lección. No hay nadie más fastidioso que el que pretexto trabajo para abandonar una conversación trivial o el rato con los amigos. Si tienes trabajo ya lo harás, robándote tiempo a ti mismo, pero no jorobes a nadie con tan grosero pretexto.

Hoy se habla mucho en Europa de calidad de la vida y hasta hay naciones que tienen ministro de la cosa. Dudo de que la cosigan, porque está toda en Sevilla. Los sevillanos la han acaparado. Eso sí, están dispuestos a compartirla con quien quiera. Pocas ciudades conozco tan amables y tan hospitalarias, y lo sería más aún si no lo desmintieran los cacos, que a todas horas dan tirones y «semaforazos», especialidad sevillana del delito callejero, de la que son víctimas preferentes los automovilistas.

Algunos sociólogos y algunos curas dicen que es a causa del paro, de la droga y de la sociedad. Me temo que la cosa es peor y las causas más profundas, tanto en Sevilla como en todas partes. Y, además, no tiene remedio. Salvo el que, episódicamente, pone la Policía.

Desde Sevilla

STS 4x4

SUPER TRACTION SYSTEM



CABRESTANTE DELANTERO
Equilibra la posición del centro de gravedad y evita el vuelco en subidas muy empinadas

BARRA DE SEGURIDAD
Para la protección del piloto en caso de vuelcos accidentales

ARGOLLA DE ENGANCHE
Adaptada a la conducción todo-terreno, para la conexión al remolque

Ref. 2200
JEEP CJ.5

Ref. 2201
MERCEDES 280.GE

ARTICULACION
Giroscópica que asegura el contacto de las trencillas cualquiera que sea la posición del coche

*** TRACCION TOTAL**
Transmisión de fuerza a las 4 ruedas, de alta reducción por tornillo sin fin indicada para la conducción todo-terreno

NEUMATICOS «OFF-ROAD»
Moldados en material de formulación especial y con dibujo de gran agarre, que permite una adherencia total en cualquier terreno

BRAZO BASCULANTE
Por la posición del acoplamiento del brazo al chasis, su longitud y el muelle en el eje de giro mantiene la direccionalidad del vehículo y asegura la toma de contacto, aunque el coche se levante al salvar obstáculos

TRENCILLAS
De hilo de cobre trenzado, de alta conductividad y elevada elasticidad

ESTABILIZADORES
Mantienen la horizontalidad de la guía en las situaciones extremas por las que pasa el vehículo

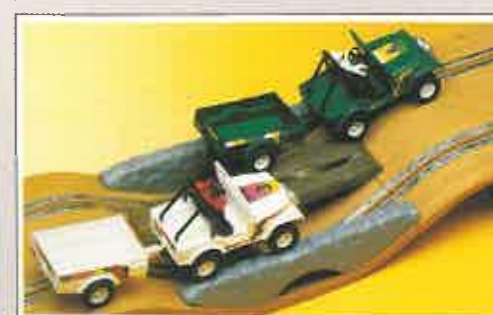
MANDO MANUAL
Con palanca de inversión de marcha

La nueva emoción

by **SCALEXTRIC**



Como puedes comprobar por las características de los vehículos «off-road», STS te ofrece la máquina ideal para demostrar tu pericia en esta espectacular especialidad del motor. Y, por supuesto, los tramos y accesorios necesarios para montar auténticos circuitos de «todo terreno».





Tecnología en movimiento, garantía de avance.

Así es la tecnología SEAT, en constante avance, en constante evolución, para hacer de sus Recambios Originales piezas perfectas que garantizan el mejor funcionamiento.

Recambios Originales
SEAT Audi Volkswagen



PRUEBA DEL VOLVO 340 DIESEL A FONDO

Motor 16

SEMANAL

GRUPO

19 de octubre 1985

Núm. 104 • 175 ptas.



CINCO PUERTAS A MILLON

COMPARATIVA

CITROËN VISA I TRE
952.154 ptas.



RENAULT 5 GTL
966.162 ptas.



PEUGEOT 205 GR
1.008.746 ptas.



OPEL CORSA GL 1.2
961.545 ptas.



EXCLUSIVA



MALAGA FAMILIAR