

**COMPARATIVA  
R-5, CORSA,  
POLO**

**FORMULA-1: JEREZ FUE MAS FINO**

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

23 de noviembre 1985

Núm. 109 • 200 ptas.



**YA RUEDA  
EL KADETT ESPAÑOL**

**LOS NUEVOS  
PEUGEOT 505 A FONDO**



**PRIMERA PRUEBA DEL  
FERRARI  
TESTAROSSA**

**A 300 Km./h**



**MERCEDES COUPE  
EN PRIMAVERA**

ESTE RE

Vd. ya con  
Un Fiat e  
Pues ahor  
es aún más l  
Todo un l  
más amplitu  
Para pod

Regat

## EL KAISER



**MOTOR** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 5, en línea. Cilindrada: 2.226 c.c. (81 x 86,4 mm.). Cilindro: De 6 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Inyección mecánica Bosch K-Jetronic. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 136 CV a 5.700 rpm. Par máximo: 19 mkg. a 3.500 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,5 km/h.; 2.ª, 14 km/h.; 3.ª, 20 km/h.; 4.ª, 27,4 km/h.; 5.ª, 33,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

**FRENOS** Sistema: Discos delanteros y traseros, con servo.

**SUSPENSIONES** Tipo: Delanteras, independientes; traseras, eje de torsión y barra Panhard.

**RUEDAS** Llantas: De acero, de 5½ x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 HR 14.

**PESO** En orden de marcha: 1.060 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km.	Coste/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Audi 90	2.226	136	195	10,8	13,5	75

## Motor 16



Los Fiat Regata Weekend son coches importados directamente de Italia por Fiat Hispania, S. A., dependiente de Fiat Auto Spa Turín y comercializados en España a través de una red de concesionarios exclusiva.

## Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.

Vicepresidente: César Pontvianne.

Editor: Romualdo de Toledo.

Director general: Alfonso de Salas.

Director de publicaciones: Pedro J. Ramírez.

Director: Félix Lázaro.

Redactor jefe: Alberto Mallo.

Jefe de Sección: Francisco del Brío (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lis Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez.

Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Ohlinger.

Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Vila (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: Pere Calaisa 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. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57.

Sección Comprar y Vender: 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 ntrc 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 Cerván, 5. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16.

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 ACTUALIDAD La fiesta del motor



10 LO ULTIMO Nuevo Kadett español

16 ECONOMIA La mala calidad sale muy cara

17 Inspección técnica de vehículos

19 MERCADO Ofertas de la semana

20 Precios de coches nuevos

22 Precios de coches usados

23 Precios motos

27 A FONDO Peugeot 505 Gama 86



34 A FONDO Ferrari Testarossa

42 FRENTE A FRENTE

52 CUENTENOS SU CASO

55 COMPRAR Y VENDER

60 FUERA DE SERIE

63 MOTOS Yamaha RD-80-LC

67 DEPORTE Jerez fue más fino



68 II Rallye Valeo

72 Cataluña Express

74 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

## Finísimo

LA Fórmula 1 vuelve a España por la puerta grande, por la puerta que ha abierto Jerez, una ciudad que ha sabido valorar en todos su extremos las repercusiones económicas y publicitarias que trae consigo un acontecimiento de esta categoría. España no podía estar ausente de esta «fórmula mágica». No podía hacer oídos sordos a un espectáculo, tan comercial como deportivo, capaz de poner ante los televisores a más de seiscientos millones de personas por carrera, personas que, sin duda alguna, se sienten atraídas por el lugar donde se está celebrando el Gran Premio y que pondrán en su agenda el nombre de la ciudad para incluirla en sus períodos de vacaciones.

En un plazo de tiempo muy breve, en menos de tres o cuatro años, Jerez será tan conocida en el mundo por su circuito como por la calidad de sus magníficos vinos, que también se beneficiarán de la promoción del nombre. Y es que gracias a la competición se podrá llegar a puntos que hasta ahora estaban vedados incluso a la publicidad más millonaria.

Jerez ha hecho una gran operación, aunque ya se levanten voces lúgubres que demuestran desconocimiento y estrechez de miras. Buena parte del éxito hay que ponerlo en el activo de un alcalde, Pedro Pacheco, que ha tenido el buen tino de creer en esta promoción a gran escala, la publicidad que da un Gran Premio, ya sea de Fórmula 1 o de Motociclismo, en el que llegan, como poco, más de mil enviados especiales de otros tantos medios de información mundiales.

Es posible que en cuentas reales Jerez pueda perder dinero, al menos en el primer año, pero nunca serán cantidades astronómicas. Mientras tanto los hoteles, restaurantes y todos los estamentos relacionados de alguna forma con el turismo y la industria de la región verán crecer sus cuentas positivas de una forma espectacular y deben ser esos estamentos los que, en bloque, enjuguen las posibles pérdidas.

Jerez ciudad, la firma que va a explotar el circuito, y en última instancia Pedro Pacheco, saben que el Gran Premio va a ser un acontecimiento popular y van a conseguir que todo el país se vuelque en la carrera; la idea de crear diferentes puentes aéreos entre las principales capitales y la ciudad andaluza, la idea de unos precios populares para las entradas y el apoyo de las bodegas situadas en Jerez, deben ser suficientes para asegurar el éxito.



Pedro Pacheco, alcalde de Jerez.

# ESTE REGATA ES MAS REGATA.

Vd. ya conoce el Regata.  
Un Fiat en cuerpo y alma.  
Pues ahora le presentamos un Regata que es aún más Regata: el Regata Weekend.  
Todo un Regata pero con más capacidad, más amplitud y más maletero.  
Para poder llevar a toda la familia o para ir

cargado hasta los topes.  
Con potencia de hasta 100 CV en la versión gasolina y hasta 65 CV en la versión Diesel, por si le gusta la economía.  
Si quiere un coche que le dé más, quédese con el Regata Weekend.  
Es más Regata.

## Regata Weekend ...es un FIAT



GIRIFIC BARRIC

Los Fiat Regata Weekend son coches importados directamente de Italia por Fiat Hispania, S. A., dependiente de Fiat Auto Spa Turín y comercializados en España a través de una red de concesionarios exclusiva.

## SERIE PRODUCCION

6

FOTOS ESPIA DEL NUEVO  
MERCEDES COUPE. Pág. 8



### AUDI 90

DESDE que Audi se dedicó casi exclusivamente a los coches de categoría medio-alta, todos sus productos han gozado de un estilo y una calidad excelentes. El 90 no es una excepción y es una especie de Audi 200 reducido de tamaño. El motor es el cinco cilindros clásico de Audi, que tiene un funcionamiento muy suave, a la vez que es bastante progresivo. Las prestaciones

son de primer orden y supera con facilidad los 190 kilómetros por hora. El comportamiento es bueno, siempre y cuando la carretera se encuentre en buen estado. La carrocería del 90 es clásica de tres volúmenes con un amplio maletero. En el interior se acomodan cinco adultos cómodamente y tan sólo se nota la ausencia de un equipamiento más completo.



### Motor 16



34 A FONDO Ferrari Testarossa

42 FRENTE A FRENTE

52 CUENTENOS SU CASO

55 COMPRAR Y VENDER

60 FUERA DE SERIE

63 MOTOS Yamaha RD-80-LC

67 DEPORTE Jerez fue más fino



68 Il Rallye Valeo

72 Cataluña Express

74 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Podadera (Diseño): José Robledo (Pruebas): Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Vía (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: Pere Calsina Ruc. 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.  
Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57.  
Sección Comprar y Vender: 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 nyr e.  
Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserin. 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 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.



## simio

Formula 1 vuelve a España por la ta grande, por la puerta que ha to Jerez, una ciudad que ha sa-valorar en todos sus extremos las económicas y publicitarias que a acontecimiento de esta categoría podía estar ausente de esta «fó- No podía hacer oídos sordos a o, tan comercial como deportivo, er ante los televisores a más de llones de personas por carrera, sin duda alguna, se sienten lugar donde se está celebrando o y que pondrán en su agenda el ciudad para incluirla en sus pe- liones.

o de tiempo muy os de tres o cua- z será tan conoci- do por su circuito lidad de sus mag- que también se de la promoción es que gracias a



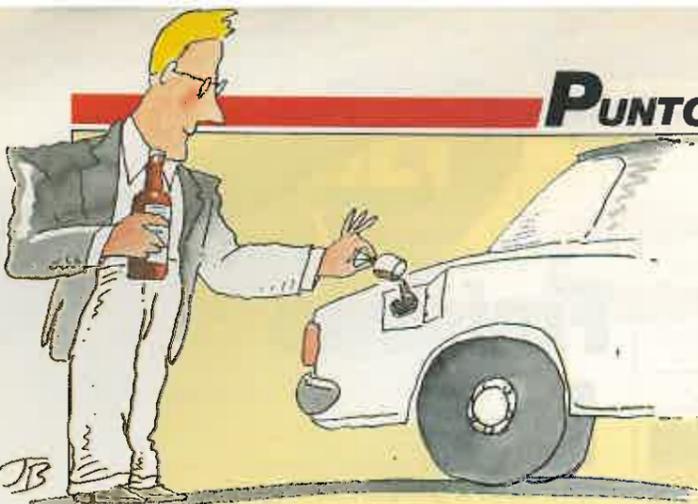
Pedro Pacheco, alcalde de Jerez.

la competición se podrá llegar a puntos que hasta ahora estaban vedados incluso a la publicidad más millonaria.

Jerez ha hecho una gran operación, aunque ya se levanten voces lúgubres que demuestran desconocimiento y estrechez de miras. Buena parte del éxito hay que ponerlo en el activo de un alcalde, Pedro Pacheco, que ha tenido el buen tino de creer en esta promoción a gran escala, la publicidad que da un Gran Premio, ya sea de Fórmula 1 o de Motociclismo, en el que llegan, como poco, más de mil enviados especiales de otros tantos medios de información mundiales.

Es posible que en cuentas reales Jerez pueda perder dinero, al menos en el primer año, pero nunca serán cantidades astronómicas. Mientras tanto los hoteles, restaurantes y todos los estamentos relacionados de alguna forma con el turismo y la industria de la región verán crecer sus cuentas positivas de una forma espectacular y deben ser esos estamentos los que, en bloque, enjuguen las posibles pérdidas.

Jerez ciudad, la firma que va a explotar el circuito, y en última instancia Pedro Pacheco, saben que el Gran Premio va a ser un acontecimiento popular y van a conseguir que todo el país se vuelque en la carrera; la idea de crear diferentes puentes aéreos entre las principales capitales y la ciudad andaluza, la idea de unos precios populares para las entradas y el apoyo de las bodegas situadas en Jerez, deben ser suficientes para asegurar el éxito.



**ENERGIA**

**OTRO COCHE SOLAR**

AUNQUE parece que la crisis energética ya no es tan aguda como hace seis o siete años, algunos humanos siguen estrujándose el cerebro para idear nuevas alternativas. Este es el caso de Bill Williams, un californiano que ha construido un extraño aparato al que llama coche, pero que se parece más a un sandwich, alimentado por energía solar. Con este artificio pretende recorrer los Estados Unidos entre el 8 de junio y el 25 de agosto del año próximo. Una vez que demuestre sus ventajas está dispuesto a comercializarlo por nueve mil dólares.



**OBRAS**

**ARRANCA EL PUENTE DE AYAMONTE**

PARECE que ahora va en serio: el próximo año se iniciarán las obras del puente internacional sobre el río Guadiana, que unirá Huelva y el Algarve portugués, entre Ayamonte y Vila Real do San Antonio. El proyecto tiene ya consignación



**CEE**

**GASOLINA CON ALCOHOL**

A partir del 1 de enero de 1988 a la gasolina comunitaria se la podrá añadir compuestos oxigenados orgánicos (alcohol o éter). Esta decisión de los ministros de la Energía de la CEE supondrá un considerable ahorro de petróleo y una sustancial reducción de los importantes excedentes agrícolas de la «Europa verde» por la utilización de etanol en la mezcla, producido a partir de cereales. Según expertos europeos, la adición de los nuevos productos a la gasolina, dentro de unos

limites previamente autorizados, no necesitará modificaciones en los automóviles.

**INDUSTRIA**

**FASA VENDE A USA**

FASA Renault, que ya vende utilaje a la firma norteamericana American Motors, la cual fabrica en Estados Unidos los populares Jeep, el AMC Eagle y los Renault Alliance y Encore (versiones de los R-9 y 11 al gusto USA), podría vender ahora componentes de carrocería para estos dos coches. FASA tiene suficiente capacidad de producción para ello y sería una más de sus actividades exportadoras. Los Renault Alliance y Encore se producen en Estados Unidos en versiones de tres, cuatro y cinco puertas, además de cabriolet.

**Verde y Rojo**

Semáforo verde con campanillas a Porsche, que hace unos meses duplicó el plazo de garantía a sus clientes. Exactamente han pasado de uno a dos años. Si se tiene en cuenta el elevado coste del producto, la decisión es aún más meritoria.

Si un madrileño va a realizar sus compras navideñas en el centro de la capital del 12 de diciembre al 5 de enero próximos más vale que se olvide del coche. No sólo se va a cerrar al tráfico las calles de siempre, sino también las de la mayor parte de la ORA. ¿Tendrán nuestros municipios algún negocie-

jo de artículos de Navidad en el extrarradio?

El consejo político del Partido Democrático Popular va a poner en marcha una campaña para que Madrid quede unida por autopista con las demás capitales del Mercado Común, ya que hoy es la única capital continental, junto a Lisboa, que está aislada. A campañas de este tipo hay que adherirse.

Si la actitud del señor que atiende la gasolinera de Cañaveras (Cuenca) es siempre la misma, apañados van muchos conductores. No sólo cierra la estación antes de la hora cuando es la única de guardia de la zona, sino que además se resiste a servir cuando en última instancia se le va a buscar a casa.

presupuestaria por parte española y su coste total asciende a 1.500 millones de pesetas, esperándose que sea concluido para 1992, coincidiendo con el V Centenario del Descubrimiento de América. Con ese puente se eliminaría de una vez el cuello de botella de los transbordadores sobre el río, que dificulta enormemente el tránsito entre ambos países.

**MERCADO**

**VW, LIDER**

El grupo Volkswagen ha vendido en Europa en los nueve primeros meses

del año un 11,4 por 100 más que en el mismo periodo de 1984, confirmando su liderato europeo, que ya detentaba en el primer semestre. Los beneficios después de impuestos en estos nueve meses han sido de 25.490 millones de pesetas (frente a unas pérdidas de 2.820 millones), y la facturación ha sido de 2,3 billones de pesetas, con un incremento del 19,3 por 100. También por primera vez en su historia, VW es la empresa que ha matriculado más coches en Europa en esos nueve meses, exactamente el 12,8 por 100 del total.

**CARRETERAS**

**CERRADO EL PLAN GENERAL**

EL ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Javier Sáenz de Cosculluela, ha presentado ante el Congreso de los Diputados la reforma de la ley de Carreteras de 1974 y el cierre del actual Plan General de Carreteras 1984-1991. Este cierre se ha efectuado con algunas modificaciones en relación con el avance presentado en 1983, aunque la cifra total de inversión —800.000 millones de pesetas hasta 1981— permanece inalterable.

**POLICIA**

**HUELGA DE MULTAS**

QUIZA para compensar a los sufridos conductores del acoso al que nos tienen sometidos todo el año, los policías municipales, reunidos en el II Congreso de la Unión Sindical de Policía Municipal los días 28, 29 y 30, en Granada, van a tomar un acuerdo que podría ser un ejemplo a seguir más días del año. Un día, un solo día, a mediados de diciembre, los policías locales saldrán a la calle sin su bloc de multas en protesta contra la ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.



**EDUCACION**

**CINTURONES DIVERTIDOS**

TOYOTA ha realizado un gran esfuerzo en Japón colaborando con la campaña de seguridad de tráfico para promocionar el uso del cinturón de seguridad. El divertido spot «¿Ha olvidado usted ponerse el cinturón de seguridad?», se pasó a nivel nacional por 15 estaciones de televisión, y además se distribuyeron vídeos, folletos y pósters. Como complemento a esta campaña, se realizaron seminarios de educación vial para niños.



**Bocinazos**

muchos aspectos del reglamento del IVA?

¿Por qué el MOPU no lleva a cabo un plan nacional de revisión de señalización?

¿Quién ha puesto de moda las cortinillas en el cristal trasero de los coches? Era más guay el perrito.

¿Por qué nunca se informa a los usuarios de las obras en las autopistas?

¿Por qué en Madrid prácticamente nadie hace caso de la luz ámbar en los semáforos?

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

¿Por qué las grúas, dentro de su agotadora labor, no retiran con más frecuencia alguna de las inmundicias de nuestras calles?

¿Cómo es posible que a cinco semanas de su entrada en vigor, se desconozcan aún



FOTO ESPIA

**CITROËN VISA GTI DIESEL**

EN la factoría de Vigo ya se encuentra el chasis 00001 del futuro modelo de la marca francesa. Se trata de un combinado entre carrocería GTI, es decir, la que monta cuatro ópticas redondas, aletines, spoiler y faldones, etcétera, y una motorización diesel que muy bien podría

ser la misma del BX Diesel, es decir, 1.905 c.c., o una versión potenciada con la cilindrada pequeña.

En el interior se recurre a los asientos tipo Visa GT y un nuevo cuadro de mandos. También se adopta el volante deportivo del GTI.

El prototipo «espionado»

montaba llantas de chapa ventiladas, con neumáticos más anchos que la versión diesel actual.

Desconocemos la fecha de lanzamiento de esta versión, pero no cabe duda de que con ella Citroën pretende ponerse a la cabeza de los vehículos diesel de pequeño tamaño.

# NUEVO SEAT IBIZA JUNIOR HECHO PARA SU GENTE



La gente con carácter sabe destacar. Para gente así, como tú, Seat ha creado, junto a tres grandes firmas, el nuevo Seat Ibiza Junior. Un coche con todo el carácter del que lo conduce.

Así, Giugiaro realizó la línea y el diseño

más vanguardistas. Karmann trabajó por un coche seguro, de amplio interior. Y Porsche se unió a Seat para poner a punto un motor potente, revolucionario, tecnológicamente superior.

Acércate a tu concesionario Seat.

Disfrutarás viendo la última imagen del nuevo Seat Ibiza Junior. Viene con el look que a tí te va. Lo tienes en gasolina y diesel. Y a un precio que también te va a gustar. Además, siempre puedes contar con Fiseat a la hora de comprarlo.

Sin duda verás que el nuevo Seat Ibiza Junior está hecho para tí.

**IBIZA junior** 

MERCEDES W 124 COUPE

# LA BOMBA DEL CENTENARIO



La parte posterior de los nuevos coupés Mercedes tiene varios cambios con respecto a los modelos familiares. La luneta panorámica y el pilar de techo más grande han reducido algo la capacidad del maletero.

**E**l Mercedes coupé de las fotografías, el modelo que vendrá a completar la serie 200/300 del constructor alemán, ya tiene fecha de presentación: el próximo mes de marzo. El escenario para el lanzamiento mundial del nuevo modelo será el Salón de Ginebra, y con este acontecimiento se pondrá en marcha el centenario de Mercedes, el gran cumpleaños, una fecha de oro que alcanzará su máximo relieve durante el verano de 1986. El nuevo coupé derivado de la serie W-124 va a ser un



coche tan impresionante como los ya conocidos 420 SEC, 500 SEC 560 SEC, aunque se situará en un escalón algo más bajo no sólo por sus precios, que deben moverse entre los cinco y los seis millones de pesetas, sino también por los motores, que serán más pequeños, los mismos que los

equipados por las berlinas 200/300, es decir, los motores de 2,3 litros ya vistos en los 230 E, con cuatro cilindros que dan 136 caballos de potencia; el 2,6 litros de seis cilindros, empleado en el 260 E, con 170 caballos de potencia, y por último, el tres litros de seis cilindros, motor del 300 E, que con 190 caballos de potencia dará a los coupés el em-

puje suficiente para superar los doscientos treinta kilómetros por hora.

La carrocería de los próximos coupés de Mercedes va a ser algo más compacta que la mostrada por las berlinas; la distancia entre ejes se ha reducido ocho centímetros y medio en los nuevos modelos, por lo que la batalla pasa a ser de 2,715 metros, mientras que la longitud total del conjunto también quedará reducida de 4,74 metros a poco más de 4,65 metros. La altura del coupé será también menor que la de

los modelos familiares con la idea de mejorar, aún más, la aerodinámica; los cuatro centímetros rebajados en la altura del conjunto permitirán unas prestaciones algo superiores sin que se hayan modificado las características mecánicas de los W-124.

La única variación importante de los nuevos coupés estará en la parte lateral posterior; el cambio en la forma de las ventanillas traseras, junto con la desaparición de la segunda puerta lateral, han servido para crear una superficie acristalada casi continua en la que se podrá suprimir el pilar central si los pasajeros del asiento posterior así lo desean.



## PRESENTADO EN PORTUGAL YA RUEDA EL KADETT ESPAÑOL



**M**IENTRAS que en Estoril ha comenzado la presentación del modelo a la Prensa europea, preámbulo de su inmediata comercialización, más allá de los Pirineos, en España el INTA dispone ya de las primeras unidades del nuevo Opel Kadett de tres cuerpos para su homologación en nuestro país. Y es que todo está preparado para que con el nuevo año, en

Figueruelas, comience la producción del que será el segundo modelo Opel producido en España.

El nuevo coche se presenta en Europa con seis variantes, basadas en tres motores de gasolina y un diesel. Los motores de gasolina son el 1,3, el 1,6 y el 1,8, mientras que el diesel es el 1,6, ya conocido por ser empleado sea por los otros modelos de Kadett, sea por los Ascona.

Para España, la oferta se va a limitar a tres variantes mecánicas. De la oferta prevista para el mercado europeo, se han desestimado el motor 1,3, con una alimentación más limitada y una potencia máxima de sólo 60 caballos, que no se ha considerado interesante para nuestro país, con una orografía importante que hace necesarios los motores más potentes, y los dos motores provistos de catalizador,

que son el 1,3 con inyección, que, finalmente, da también 60 caballos, y el 1.800 con inyección —el mismo que el del GSi— cuya potencia, con el catalizador, desciende a 100 caballos.

En definitiva, los coches que se fabriquen en España serán el 1,3 de 75 caballos; el 1,6 de 90 caballos, y el 1,6 diesel de 55 caballos.

Las cajas de cambio serán de cinco marchas en los tres modelos. Sólo en el 1,3 se



El maletero es gigante y, además, se puede ampliar abatiendo el asiento trasero como en los cinco puertas.

podrá obtener, junto con el acabado más bajo, un cambio de cuatro marchas.

Habrán tres niveles diferentes de acabado: el LS, que es el más simple y que tiene un equipo aceptable, y los más completos GL y GLS.

Al añadirse el cuerpo trasero, el coche aumenta considerablemente de longitud total. Concretamente son 23 los centímetros en que se ha alargado el voladizo posterior. A pesar de todo, la línea queda bastante equilibrada.

El maletero es amplio y profundo, ofreciendo una capacidad envidiable para berlinas de tamaño mucho mayor. Según las normas VDA, que son bastante realistas, son 550 litros la capa-

cidad de este maletero. Una capacidad que puede ser ampliada a 1.230 litros gracias a que los respaldos y el mismo asiento pueden ser abatidos para ampliar la capacidad de carga. El coche mantiene, por tanto, la versatilidad de los modelos de cinco puertas.

De éstos conserva los frenos, la dirección y las suspensiones. Todas las versiones del Kadett tres volúmenes —el Kadett que se fabricará en España— llevan barras estabilizadoras y los nuevos conjuntos elásticos montados conjuntamente con los amortiguadores traseros.

General Motors tiene previsto construir de orden de 40.000 unidades anuales de este modelo, cuyo precio,

todavía sin fijar, debe oscilar entre 1.100.000 y un 1.400.000 pesetas, según el

tipo de motor y el acabado los de gasolina, y sobre el millón y medio el diesel.

### FE DE ERRATAS

En el número de la semana pasada —108— publicábamos un resumen de todas las pruebas que hemos hecho durante este último año y un ranking con los datos obtenidos por MOTOR16, de los distintos modelos analizados desde la aparición de nuestra revista. Debido al enorme volumen de cifras que tuvimos que manejar para elaborar dichos cuadros, se nos colaron algunos pequeños errores, por los que pedimos disculpas y que aclaramos a continuación:

— El Fiat Uno Diesel, que había sido omitido entre los modelos de gasóleo con un menor consumo medio ponderado, ocupa en realidad el tercer puesto, empatado con los Ford

Escort y Orión. Todos ellos gastan 6,7 litros a los cien kilómetros.

— El Mercedes 300 E, que no aparecía en el cuadro de los vehículos de gasolina más veloces, ocupa, junto con el Jaguar Sovereign HE, el octavo lugar. Su velocidad máxima es de 230 km/h.

— En este mismo cuadro, pero en el apartado de los diesel, faltaba el Lancia Thema Turbodiesel, que con sus 186 kilómetros por hora de máxima velocidad tendría que estar en el segundo lugar.

— Tampoco se incluía al Renault 25 V-6 Turbo entre los que más aceleran. Debía aparecer en el décimo puesto, con 28,7 segundos, lo que tarda en hacer 1.000 metros saliendo de parado.

Habrán tres niveles de acabado: LS, GL y GLS. El LS mantendrá unos mínimos más que aceptables.

Se mantiene el mismo diseño de salpicadero que en las versiones de tres y cinco puertas de dos volúmenes.



## Pon el abrigo al coche antes de que sea tarde.

**E**l invierno no avisa. Puede llegar, como el año pasado, en cualquier momento y si os pilla por sorpresa a ti y a tu coche, lo vais a pasar mal, porque él lo va a sufrir y tú lo vas a pagar.

Pon el abrigo al coche antes de que sea tarde: ANTICONGELANTE CONCENTRADO UNIVERSAL KRAFFT. El mejor abrigo, porque es el que más resiste, el que mejor protege el motor y, además, el que más se lleva, porque sirve para todos los coches.

ANTICONGELANTE CONCENTRADO UNIVERSAL KRAFFT

DOCE-62



Todos los premiados posan con sus trofeos. De izquierda a derecha, Luis del Olmo, Salvador Serviá, Patrick Byrne, Ricardo Hetmann, José Luis Díaz Fernández, Manuel Guasch y Alfredo Giménez Cassina.

# LA FIESTA DEL MOTOR

**L**a fiesta de la entrega de los premios anuales de MOTOR16 se ha convertido, por derecho propio, en todo un acontecimiento dentro del mundo del motor. El pasado día 12, para celebrar nuestro segundo aniversario, asistieron la flor y nata del sector de la automoción en España. Allí estaban el presidente de Campsa, José Luis Díaz; los directores generales de: Tráfico, José Luis Martín Palacín; Carreteras, Enrique Balaguer, y Transportes, Manuel Panadero; los presidentes de: Peugeot-Talbot, Es-



El señor Hetmann, de Porsche, entregó a su vez al presidente del Grupo 16, Juan Tomás de Salas, un trofeo: Una biela del Porsche 962.

tanislao Chaves; Renault, Manuel Guasch; BMW Ibérica, Oscar Ozaeta; Land Rover Santana, Alfredo Giménez Cassina; Volvo, Germán López; Sernauto, Antonio Escudero; Federación Española de Automovilismo, Carlos Gracia, y Federación Española de Motociclismo, Antonio López. Asistieron también el consejero delegado de Ford España, Patrick Byrne; los directores comerciales de General Motors, Daniel Young, y de Austin Rover, David Colyer; los vicepresidentes de Carlos de Salamanca, Alvaro Toda, y de Lada Ibérica,



Estanislao Chaves, José Luis Martín Palacín, Juan Tomás de Salas, Patrick Byrne y Alvaro Toda compartieron mesa y mantel.



El director general del Grupo 16, Alfonso de Salas, conversa con Giménez Cassina. A su lado, Germán López.



Juan Tomás de Salas y Salvador Serviá contemplan el trofeo de MOTOR16, en presencia de Félix Lázaro.



Tres periodistas para la «noche del motor»: Pedro Crespo, Pedro J. Ramírez y Tomás Cavanna, de izquierda a derecha.

Pedro Cabeza; el director general de Porsche España, Ulrich Heyl; el director general adjunto de Fiat, Luis Lacasa, y la totalidad de los jefes de prensa de todas las marcas, vendedores, deportistas y una amplia representación del mundo publicitario.

En la presentación de los trofeos, el director de MOTOR16, Félix Lázaro, dijo que «mil novecientos ochenta y cinco ha sido el año de consolidación de nuestra revista, como lo demuestra el incremento de penetración en el mercado, y estos premios me gustaría que fueran un estímulo para todos y, al mismo tiempo, que fueran compartidos por todos». A los representantes de la Administración presentes en el acto, el director de MOTOR16 pidió hicieran llegar a sus respectivos ministros un breve mensaje: «Por favor, ayuden a este sector que de verdad se lo merece. El mundo del motor os lo pagará generosamente.»

A continuación, el presidente del Grupo 16, Juan

Tomás de Salas, hizo entrega de los trofeos, diseño original del artista José Lucas, que este año llevan las válvulas del motor del Peugeot 205, campeón del mundo de rallyes. El concedido a Ford España por el «Mejor balance del año» fue recogido por Patrick Byrne, consejero delegado de la compañía. Manuel Guasch, presidente de FASA Renault, recogió el premio al

«Éxito de ventas del Supercinco», y Alfredo Giménez Cassina, presidente de Land Rover Santana, el correspondiente al «Impacto del Suzuki». A Campsa se premió por su apoyo al deporte del motor y se hizo entrega del trofeo a su presidente, José Luis Díaz Fernández. Por el Campeonato de España de Rallyes se premió a Salvador Serviá, y Luis del Olmo recogió su premio por

la «Difusión del mundo del motor» en «Protagonistas».

Un trofeo extraordinario se concedió al Porsche 911 que resultó elegido el «Mejor coche del siglo» en la encuesta organizada por MOTOR16 entre sus lectores. Este premio lo recogió el presidente de Porsche España, Ulrich Heyl, que a su vez lo entregó a Ricardo Hetmann, uno de los ingenieros que más ha participado en el desarrollo de este modelo. En esta ocasión hubo, además, un premio recíproco. El señor Hetmann entregó al señor Salas un trofeo formado por una biela del Porsche que había conquistado el Campeonato del Mundo.

La fiesta de MOTOR16 terminó con la entrega de las llaves del Seat Ibiza, personalizado por el diseñador Francisco Podadera, que el pasado 16 de octubre se sorteó entre los lectores de nuestra revista que participaron en la encuesta citada. El premio fue recogido por su ganador, José Pablo Sáez Aragoneses.



José Pablo Sáez, ganador del Ibiza sorteado por MOTOR16, recibe las llaves de su coche de las manos de Juan Tomás de Salas.



## Ordenadores Personales IBM: Para ganar eficacia.

Para entrar en la informática y ganar eficacia y productividad, la familia del Ordenador Personal IBM es clave. ¿La conoce?

El primero fue el Ordenador Personal IBM-original que ya es una de las herramientas de productividad más valoradas.

Después vino el Ordenador Personal IBM-XT con mayor capacidad de almacenamiento de información.

Y el Ordenador Personal IBM-Portátil, con todas las ventajas de sus hermanos en el espacio de una máquina de escribir.

Y por último, el Ordenador Personal IBM-AT, el super ordenador, capaz de manejar mucha más información a una velocidad tres veces superior a los anteriores.

La elección es suya. Pero deje que el personal especializado de los Concesionarios Autorizados del Ordenador Personal IBM le ayude y asesore. Saldrá ganando.

## Y ahora, con la LLAVE IBM, también podrá ganar un Ordenador Personal IBM-XT.\*

Encontrará la LLAVE IBM en cualquiera de los ejemplares de la revista Cambio 16 - N.º 730, de esta semana. También puede pedirnosla mediante el cupón adjunto y la recibirá a vuelta de correo.

Acuda con ella a cualquier Concesionario Autorizado del Ordenador Personal IBM, y pruebe si es una de las 50 que abren la urna que se ha colocado en todos ellos.

Si consigue abrirla, el Ordenador Personal IBM-XT\* que encierra será suyo\*\*.

Dese prisa. Consiga la LLAVE IBM y visite un Concesionario Autorizado. Es la clave para ganar. Y habrá 50 afortunados.

\* Configuración: Ordenador Personal IBM-XT-DD con 256 KB, dos unidades de diskette y pantalla monocroma, cuyo precio de venta (al 28.10.85) en el Centro Comercial IBM es 607.290,- Ptas.

\*\* Acción válida hasta el 20.12.85. Las normas completas se contienen en acta notarial del Ilmo. Sr. Notario de Madrid, D. José Manuel Gonzalo de Liria.



Consiga  
su LLAVE IBM  
en la revista **cambio**  
N.º 730 en su kiosko,  
a partir de hoy.

Envíe este cupón a IBM-AMAIL. Apdo. de Correos 17.165. 28028 Madrid.

Ruego me remitan la LLAVE IBM, clave para poder ganar uno de los 50 Ordenadores Personales IBM-XT\*.

Nombre: \_\_\_\_\_

Dirección: \_\_\_\_\_

Ciudad: \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_



El coste de hacer mal las cosas en España se eleva a 1,809 billones de pesetas, cifra que para el sector de automoción oscila entre los 40.000 millones y los 155.000 millones de pesetas, según un estudio realizado por Citroën Hispania y concretamente por Pedro Piñeiro, ingeniero y jefe del departamento de calidad de la factoría de esa empresa en Vigo.

## LA MALA CALIDAD SALE MUY CARA

**A** esta conclusión se ha llegado partiendo de un estudio realizado en Francia, según el cual el coste de la «no calidad» representa anualmente cerca de 300.000 millones de francos (unos seis billones de pesetas), la mitad de la deuda exterior gala.

Para España no existen datos, pero si se realiza una estimación comparando las cifras de los PIB respectivos y suponiendo un coste de la no calidad similar al de la industria francesa, la cifra para nuestro país se elevaría a 1,809 billones de pesetas, cifra superior al déficit presupuestario del año 1985 (1,518 billones) y prácticamente la mitad del presupuesto de la Seguridad Social pa-

ra el mismo año (3,529 billones de pesetas).

Hace escasamente cinco años, un 48 por 100 de los compradores daban la misma importancia a la calidad que al precio. Hoy en día, un 82 por 100 de esos mismos compradores sitúa la calidad en primer lugar. La calidad se ha convertido, según el estudio de Citroën, en uno de los mayores retos y en una de las mejores armas para conseguir una competitividad industrial, que se hace más evidente en el tema del automóvil. La noción de calidad por sí sola ha sido objeto de numerosos análisis. Pero, sin embargo, se ha olvidado valorar el concepto económico de la calidad, que puede llegar a reportar a

ciertas empresas hasta un 20 por 100 de su cifra de negocios.

Frente a esa idea, la no calidad es un concepto nuevo que se refiere sobre todo a los defectos, averías y paradas que se producen en los procesos de concepción y fabricación de los productos. Los costes de la no calidad representan, por tanto, las inversiones necesarias para subsanar las anomalías producidas. Según Pedro Piñeiro, la noción de calidad ha cambiado radicalmente. Antes se entendía por calidad todo aquello que envolvía el producto final, como el precio, la imagen o la confianza que ofrecía. Hoy esta idea está superada. En Estados Unidos y Japón, por ejemplo, se considera que estos aspectos del

producto final están muy entrelazados con el nivel de productividad, de forma que una empresa que esté organizada de una forma poco productiva tendrá al final un producto de baja calidad.

**A investigación de accidentes carece de los medios técnicos adecuados»**

La no calidad tiene unos costes muy elevados. En las empresas mal concebidas, estos costes representan cerca del 5 por 100 del volumen de negocios y más del 10 por 100 del valor añadido por retoques de piezas defectuosas, reclamaciones de clientes o costes de garantía. A ello hay que añadir los costes ocultos —pérdida de mercados, de clientes, sobrecostes administrativos y financieros o errores—, que pueden alcanzar hasta un 20 por 100 de la cifra de negocios.

Estos cálculos han sido realizados por el profesor Ph. Crosby, ex subdirector de ITT y responsable ahora de una de las primeras empresas norteamericanas de «consulting». A preguntas de MOTOR16, Pedro Piñeiro afirma que ese porcentaje de coste por la no calidad se puede aplicar perfectamente y con escaso margen de error a la industria española del automóvil. El resultado sería que con una facturación, en el pasado año, próxima a los 800.000 millones de pesetas, este coste supone de 40.000 a 155.000 millones de pesetas solamente para los fabricantes de turismos.

Todos los países del mundo han emprendido ya una carrera por atajar la mala calidad, carrera en la que, como siempre, Japón y los Estados Unidos

Las pérdidas por no calidad en la industria del automóvil oscilan de 40.000 a 155.000 millones



van a la cabeza. España figura entre los países de la cola, aunque, según Piñeiro, en una fase de despertar. Los costes por hacer las cosas deprisa y corriendo pueden llegar en las empresas españolas al 18 por 100 de la facturación anual en los casos intermedios. En muchas pequeñas empresas, donde no existe el menor control de calidad, los costes pueden ascender hasta el 50 por 100.

Para la industria del automóvil, que se enfrenta a un mercado con un crecimiento muy atenuado y una competencia exacerbada a nivel mundial, la baza —dice el informe— se va a jugar entre aquellas empresas que otorguen la prioridad a la búsqueda de la productividad y la calidad, seguido de una gran flexibilidad y facilidad de adaptación de los productos a los cambios en la demanda de los clientes.

¿Cómo atajar la no calidad? En primer lugar —concluye el estudio—, a través de la identificación de los gastos en que debe incurrir el fabricante para

subsancar sus propias deficiencias, gastos que se dividen en cuatro apartados: costes de prevención, que son las inversiones realizadas en hombres (su formación) y materiales necesarios para evaluar, reducir y mantener a un nivel mínimo el coste de los defectos internos; los costes de evaluación, que son los gastos aprobados para determinar el grado de conformidad del producto a las normas de calidad; los costes de defectos internos, que serían las pérdidas sufridas por la empresa durante el ciclo de producción y que desaparecerían si no se hubiese generado ningún defecto, y los costes de defectos externos, o sea, las pérdidas que se han producido cuando el producto ha llegado al cliente, la mayor parte por efecto de la garantía. La idea final es que se inviertan los factores de costes en las empresas españolas, donde ahora mismo se gasta muy poco en prevención y mucho en defectos internos y en concepto de garantía.

Raúl R. Sáez

## INSPECCION DE VEHICULOS

### ACOSO A LOS INFRACTORES

**A** partir del próximo año 1986 la Dirección General de Tráfico va a iniciar un programa de control sobre los vehículos que deben pasar inspección técnica para obligarles a hacerlo. Al mismo tiempo, aquellos vehículos que desde el punto de vista de la inspección no cumplan las condiciones adecuadas para su correcto funcionamiento serán inmovilizados tal y como se plantea en la actual redacción del anteproyecto de ley de Seguridad Vial.

Estas dos actuaciones se enmarcan en la nueva política que la DGT va a aplicar en breve para hacer frente al incumplimiento de las normas sobre inspección técnica, y que han sido anunciadas por el propio director general, José Luis Martín Palacín, dentro de una ponencia presentada en La Coruña con motivo de unas jornadas sobre transporte urbano e interurbano organizadas por la Unión General de Trabajadores.

En esas jornadas, el titular de la DGT señalaba que el nivel de cumplimiento de la normativa sobre inspección técnica de vehículos «no es el más ejemplar, produciéndose aún fallos de coordinación y de servicio por parte de las Administraciones central y autonómica e infracciones por parte de los transportistas». Uno de los principales problemas, el de la coordinación, es el que se pretende resolver mediante el control de Tráfico mencionado más



En caso de infracciones graves a la inspección, los vehículos serán inmovilizados

arriba, programa en el que, según Palacín, «es imprescindible la colaboración de las Comunidades Autónomas, que tienen la competencia y que deben cumplir o hacer cumplir a sus concesionarios, y la obligación de comunicar a la DGT los vehículos que pasan la inspección».

Respecto al cumplimiento de esta normativa, en las jornadas se puso de relieve que en 1984 la quinta parte de las denuncias puestas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil a vehículos de transporte lo fueron por no haber pasado la inspección técnica. Exactamente se impusieron 36.810 denuncias por este concepto. Si esa cifra se extrapola a los vehículos con tarjeta de transporte de ámbito supralocal, resulta que aproximadamente el 12,75



En los accidentes ocurridos en 1984, al menos, en un 2,7 por ciento de los casos se detectaron deficiencias de seguridad.

por 100 de éstos no pasan la inspección técnica que les corresponde. Por regiones, son Andalucía, Cataluña, Madrid, Castilla-León y Castilla-La Mancha las que se llevan, por este orden, los porcentajes más altos de denuncias.

En este sentido, Martín Palacín resaltó que en 1984 el 2,70 por 100 de los accidentes con víctimas producidos en

carretera tuvieron como causa, al menos concomitante, deficiencias de algún elemento de seguridad del vehículo (un total de 1.500 accidentes). Y entrando en el terreno que se podría denominar de «autocrítica», el responsable de la DGT hizo notar que «este dato se puede considerar conservador porque en nuestro país aún no se re-  
vi-

**E** L 84 por 100 de compradores valoran más la calidad que el precio.

sa a fondo, en una investigación pormenorizada del accidente, el estado del vehículo que participó en él, ya que todavía la investigación del accidente carece de los medios técnicos adecuados para desarrollarse en profundidad».

La inspección técnica y su cumplimiento van a ser desde ahora más rigurosas. Esta filosofía significa —en palabras del propio Martín Palacín— «que habremos de plantearnos la inmovilización del vehículo cuando éste, sea por su estado, sea por las circunstancias a que se somete, no cumple las condiciones adecuadas para su correcto funcionamiento. En tal dirección se plantea la actuación en el anteproyecto de ley de Seguridad Vial».

## Si se le cae el cabello cada día, mañana vaya a la farmacia.

Posiblemente, la razón de que esta mañana le hayan quedado cabellos en la ducha sea debido a una de estas causas:

- Desnutrición capilar.
- Desórdenes del cuero cabelludo (caspa, exceso de grasa, etc.).
- Inflamación de las raíces del cabello.
- Agresiones externas (contaminación, clima, etc.).

En estos casos ya existe un tratamiento serio. Neril.

Neril no es un producto, sino dos: Champú y tónico.

**Champú Neril: algo más que un champú.**

El champú Neril, limpia la caspa y grasa, relaja la piel, abre los poros y ejerce una acción reparadora

sobre el cabello, dejándolo en las mejores condiciones para recibir los efectos del tónico Neril.

**Tónico Neril: trata la caída del cabello de raíz.**

El tónico Neril nutre y revitaliza las raíces inactivas del cabello, reduce la flora bacteriana causante de picores y caspa, regula la secreción de grasa y activa el riego sanguíneo.

**Los principales ingredientes que componen el tratamiento son:**

- Zn/Mg-Omadine. Desprende la caspa y reduce su formación.
- Proteínas y extractos

vegetales. Refuerzan y nutren el cabello mejorando su aspecto estético.

- Bioazufre. Elimina la acumulación de caspa y suaviza la piel.
- Pantenol. Anticaspa y normalizante de la secreción sebácea.
- Complejo de ácidos grasos. Ayuda a regular la secreción sebácea proporcionando suavidad al cabello y elasticidad al cuero cabelludo.
- Fracción destilada de brea. Refuerza la queratina del cabello proporcionándole mayor vigor.

El tratamiento Neril ha sido desarrollado por los laboratorios DRALLE (Alemania) dedicados desde hace 131 años al cuidado del cabello.

Neril es un tratamiento serio cuya eficacia ha sido probada en numerosos países. Por eso, vaya hoy a la farmacia. No lo deje para mañana.

**NERIL®**  
Champú y Tónico capilar

Sólo venta en farmacias



**Tratamiento contra la caída del cabello.**

Un producto de los Laboratorios Dralle (Hamburgo) con la garantía CIBA-GEIGY®

OFERTAS DE LA SEMANA

Esta semana se inicia la comercialización de bastantes modelos nuevos, que aparecen ya en las páginas siguientes, con sus precios finales y sus principales características:

- Autobianchi Y10 Fire
- Autobianchi Y10 Turbo
- Renault 9 TXE
- BMW 324 Diesel
- BMW 325i

**CITROËN.** Se mantiene la oferta de financiación al 8 por 100 anual en el aplazamiento a treinta y seis meses. Por la compra de cualquiera de las versiones del BX se ofrece una mayor valoración de los GS/GSA.



**FORD.** La red de concesionarios ofrece una ampliación hasta cinco años del contrato de garantía. Por la compra de algunas versiones de los Fiesta, Escort y Orion se ofrece una financiación sin intereses durante el primer año; el resto, interés del 9,4 por 100.



**OPEL.** Se mantienen la prima de 15.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado por la compra de cualquier modelo de la marca. Para las versiones de importación esta valoración puede llegar a una cifra superior.



**SEAT.** Un año sin intereses por la compra de cualquier versión del Ronda. Los Ibiza se venden con una sobrevaloración de los usados, a la vez que sigue en oferta la versión Junior.



**TALBOT.** Sigue en pie la más veterana de todas las ofertas: la de los 1.000 litros de combustible gratis a cada comprador de un Horizon.

### OTRAS OFERTAS

**D**ESDE el 1 de noviembre, el concesionario oficial de BMW en Madrid, Baviera Motors, S.A., en atención a sus clientes obsequia por la compra de un BMW nuevo, una póliza de prestaciones de servicio y asistencia en carretera de la compañía ADA. Las exposiciones están situadas en el paseo de la Castellana, 242; Príncipe de Vergara, 276, y avenida Manoteras, 2, kilómetro 5,300 de la carretera de Burgos, de Madrid.

**E**N el concesionario oficial de Citroën, situado en la madrileña calle de Blasco de Garay, 37, tienen en la actualidad para su venta un BX 16 TRS, con aire acondicionado y del año 1984. Totalmente nuevo y garantizado, a un precio interesante: 1.150.000 pesetas. El teléfono de dicho concesionario es (91) 244 11 91.

**A**USTIN Rover, en cualquiera de sus concesionarios, tiene una interesante oferta: algunas unidades del Austin Montego que, por no incorporar dirección asistida, se ofrecen a un precio 125.000 pesetas inferior al de tarifa.

# Mercado

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

## KAWASAKI

KZ 550*	553	52	178	1.058.000
---------	-----	----	-----	-----------

## KTM

250-MOT	250	46	-	402.800
250-G5	250	44	-	482.000
250-MC	250	46	-	488.300

## LAMBRETTA

125	120	8	87	110.577
150	148	7,5	97	170.388
200	188	11,7	107	185.120

## LAVERDA

RG5-1000	381	88	215	1.155.000
----------	-----	----	-----	-----------

## MONTESA

Cota 242	233,3	-	-	312.230
Cota 348 Trial	349,8	-	-	370.290

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

Cota 350	349,8	-	-	283.240
Enduro 80 H7	74,6	-	92	230.540
Enduro 250 H7	246,3	-	119	321.440
Enduro 350 H7	349,6	-	130	242.220
Impala 125	124	10	100	208.780
Impala 175	174,7	13	100	220.050

## MORINI

250 Ecobrevia	239,5	26,8	138	341.180
350 Turismo	344,1	28,8	190	464.000
500 Sport	478,8	43	170	501.000
500 Camel	478,8	-	-	588.000

## MOTO GUZZI

V 50 III	490	47	170	606.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 85	643,4	62	185	663.660
V 85-SP	643,4	62	180	770.305
V 85-Custom*	643,4	62	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
Le Mans III	844	81	220	1.003.934
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.885
1000-Convert	948,8	-	-	819.280
California II	948,8	-	-	1.078.845

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

## MZ

ETZ 250	249	21	130	250.000
---------	-----	----	-----	---------

## OSSA

250 TE	244,2	-	130	271.990
250 Copa	34,2	190	190	343.380
303 Trial	302,7	-	-	332.130
350 Te-Ye	250,0	-	-	297.990

## PUCH

Cobra W 82-TT-AD	73,3	12	89	222.300
Cobra M 82-Cross	73,3	14	70	199.900
Cobra M 82-TD	73,3	10	89	246.000

## RIEJU

Strada	74	8,5	-	183.000
Marathon MR-80	75	14	-	254.500
Marathon Enduro	80	20	-	307.000
Marathon Cross	80	20	-	307.000

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

## SUZUKI

G6X 550 ES	572	85	185	791.294
G6X 750 EB*	747	87	210	950.733
Kame G6X 1100*	1.074	103	231	1.150.724

## VESPA

75 Junior	74,0	4,0	90	178.500
75 Elet	76,0	4,4	90	186.995
125 Elet	123,3	8,2	100	200.830
125 Elet	123,3	8,2	100	212.240
125 MC	123,3	8,2	100	196.498
150 Vn	149,8	8,2	100	211.320
200 Dn	198,0	10,3	110	229.667
200 Vn	198,0	10,2	110	254.990

## YAMAHA

DT 80	-	-	-	217.650
SR 250	239	17,0	115	368.300
SR 250 Special	248	20,0	117	378.000
XJ 400	398	45,5	175	588.200
XJ 600	588	72,0	200	838.500
XJ 800	663	73,0	200	778.400
XJ 900*	663	87,0	219	1.188.000
FJ 1100	1.097	125,0	260	1.637.315

## NOTICIAS DE EMPRESA

sempañaba un importante cargo en la agencia de publicidad Walter & Thompson, puesto al que había accedido después de trabajar durante tres años en el Departamento de Marketing de General Motors.



ternacionales para que sus clientes, mediante un ordenador-impresor, conozcan la forma de llegar a sus destinos. El cliente que desee utilizar el servicio no tiene más que pulsar en la pantalla digital existente en el mortador de Hertz el idioma en que desea obtener

impresa la información —disponible en siete idiomas—. Una vez elegido el idioma, los diversos destinos memorizados en el ordenador aparecen en la pantalla y el cliente debe ir pulsando los distintos apartados hasta que la información requerida le sea facilitada.

### LOS PEQUES Y DERBI

LOS componentes del equipo Rabasa-Derbi de Trialsin, Joan Pons, Marc Colomer y Jordi Picola, han demostrado ser tres auténticos campeones que de seguir en esta línea darán nuevos triunfos a la marca. Jordi Picola se ha proclamado subcampeón en la I Copa del Mundo en la categoría de benjamines. Por su parte, Marc Colomer, en el centro, se proclamó campeón de la I Copa del Mundo de alevines y Joan Pons, a la izquierda, se ha clasificado en tercer lugar en la IV Copa de Europa en la categoría de infantiles.



### ITINERARIO POR ORDENADOR

HERTZ, manteniéndose en su línea de empresa innovadora, ha instalado un nuevo servicio en los principales aeropuertos in-



### UN VIAJE DE PREMIO

LOS distribuidores de Firestone Hispania, ganadores del concurso de ventas que a lo largo del año ha desarrollado la empresa con todos sus vendedores, están realizando el viaje de ocho días a Disneyworld y Bahamas, acompañados por sus esposas, como premio por su galardón en un Jumbo de Iberia fletado para este acontecimiento.

### FIESTA SEAT

LA fiesta G.E. Seat, con motivo de la entrega de los trofeos de Fútbol-Sala 85, que se celebró en la discoteca Jig Jog, se inició con un pase de modelos y continuó con concursos y atracciones. A todos los equipos se les entregaron trofeos, siendo los campeones los Storakas.

### NOMBRAMIENTO EN VOLVO

RAFAEL Velea Sastre es el nuevo jefe de Marketing de la División de Automóviles de Volvo Concesionarios, S. A., Rafael Vela conoce la problemática del marketing de automóviles y hasta ahora de-



# ALFA 90

## INYECCION O TURBODIESEL

Carrocería diseño Bertone, con aerodinámica total y la innovación de un spoiler móvil.  
**Confort personalizado:** Regulación bidimensional del volante / Asientos regulables eléctricamente / Elevalunas eléctricos / Cierre de puertas centralizado / Regulación termostática de la climatización / Fococélula luces cuadro / Maletín extraíble / Alfa Control (14 funciones) / Trip Computer /  
**Mecánica:** Tracción trasera / Servodirección taquisensible / Cambio isostático / Suspensiones anteriores independientes, posteriores por eje De Dion y guía con paralelogramo de Watt / Amortiguadores desgresivos / Embrague con fuerza de accionamiento reducida / Frenos de disco sobredimensionados, los anteriores autoventilados (2.5) / Servofreno.

	2.0 INYECCION MOTRONIC	2.5 ORO INYECCION L-JETRONIC	2.4 TURBODIESEL INTERCOOLER
Nº CILINDROS	4 en línea	6 en V de 60°	4 en línea
CILINDRADA	1.962	2.492	2.393
POTENCIA (CV/r.p.m.)	128/5.400	156/5.600	110/4.200
VELOCIDAD MAX. (km/h.)	192	205	178
KM. SALIDA/PARADA (S)	30.5	29.5	34.0
CONSUMO (Lt/100 a 90 km/h.)	5.8	6.8	5.8

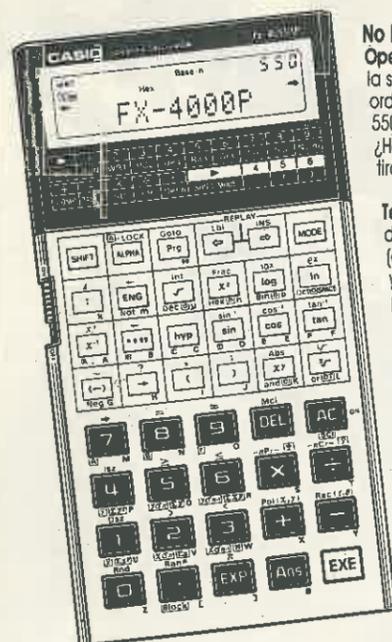
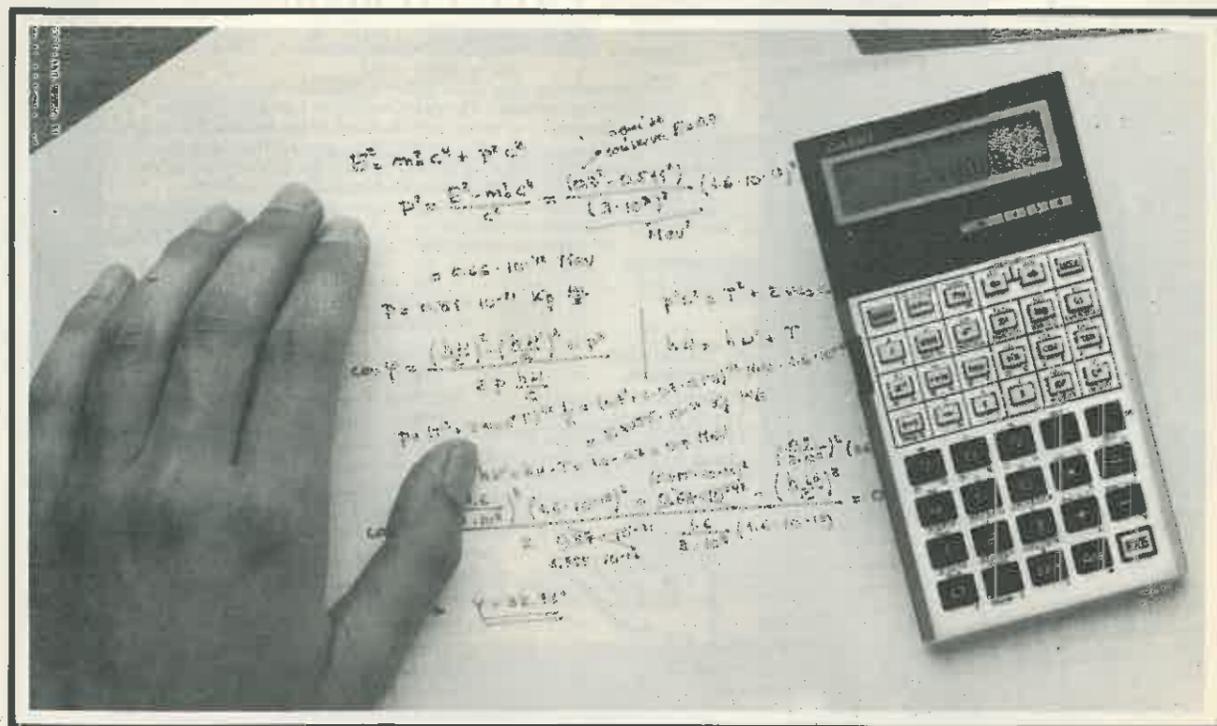
Alfa 90: Un proyecto tan completo que sólo un concesionario Alfa Romeo puede detallarlo.



ALFA ROMEO ESPAÑOLA, S. A. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16,5. MADRID

# Casio resuelve todos tus problemas

## Las nuevas científicas



**No hay problema que se le resista.**  
Opera de forma lógica: La FX 4000 P se adapta a la secuencia de cualquier ecuación. Sólo tienes que ordenar directamente los pasos de la fórmula. ¡Hasta 550 pasos seguidos y un máximo de 94 memorias!  
¿Has hecho alguna vez un cálculo tan largo de un tirón? Piensa.

**Te permite ganar mucho tiempo:** La FX 4000 P dispone de 83 funciones ya integradas (exponenciales, trigonométricas, hiperbólicas) y hasta de un circuito estadístico con funciones para análisis de regresión y extrapolación. Calcula.

**Te da más seguridad:** Mediante la Replay Function de la FX 4000 P puedes revisar y corregir al instante cualquier fase del proceso de cálculo. No puedes equivocarte.

**Tan fácil de manejar como la calculadora más sencilla:** Aunque no estés habituado a la programación, con el Perfect Entry System de la FX 4000 P, los inputs se introducen directamente, sin necesidad de seleccionar a cada paso la función deseada. Sencillo y rápido.

¿Te queda algún problema por resolver?

**FX-82**

- Funciones trigonométricas y estadísticas
- 6+2 dígitos

38 FUNCIONES

**FX-85**

- Funciones trigonométricas y estadísticas
- Permutaciones y combinaciones
- 8+2 dígitos

45 FUNCIONES

**FX-590**

- Funciones trigonométricas y estadísticas
- 9 constantes físicas
- Conversiones de base
- 10+2 dígitos

79 FUNCIONES

**FX-180 P**

- Integrales
- Estadísticas y análisis de regresión
- Programable (38 pasos y 7 memorias)
- 10+2 dígitos

55 FUNCIONES

**CASIO**  
FLAMAGAS SA

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



# MEJORANDO LO PRESENTE

**P**EUGEOT acaba de remozar su gama 505, que en España se construye en la factoría que el grupo PSA tiene en Vigo. En el exterior, los retoques han sido mínimos y poco evidentes. Por delante, aunque el faldón bajo del para-

golpes es más grande y se ha afinado un poco la calandra, es muy difícil distinguirlo a primera vista de la serie anterior. Lateralmente, no hay ninguna variación. Y en la parte posterior sólo los nuevos grupos ópticos traseros hacen notar y una variación importante.

Bajo el capot, sólo algunas novedades de detalle que afectan a las versiones GL/GR/SR y SRD Turbo. Los primeros, equipados del viejo, pero excelente motor dos litros de toda la vida —que viene del 504—, reciben una inyección de potencia. Esta pasa de los

## VIRTUDES DEFECTOS

Comportamiento

Motores ruidosos

Confort

Frenos poco progresivos

Dirección

Tapicerías poco agradables



Los Peugeot 505 GTI y SR sobre la pista  
Al margen de las llantas los diferencia el alerón trasero, que ya existía en los GTI de la gama anterior

100 caballos de que disponían hasta ahora, a 108 caballos. En cuanto al SRD Turbo, que hasta ahora montaba el motor 2,3 litros, pasa a disponer del 2,5 litros. Mecánicamente es, a partir de ahora idéntico al GTD Turbo, pero ofrece un menor nivel de equipamiento y, por tanto, tiene un precio inferior. El resto de la gama mantiene inalteradas las características que ya tenía en la gama anterior.

El Peugeot 505 es una berlina amplia y confortable, bastante fácil de conducir, con un comportamiento seguro, unos consumos adecuados y unas prestaciones honestas. No es un coche que llegue a impresionar en alguna faceta, pero en cambio cumple siempre, sea

cual sea la personalidad de su conductor. Esto al margen de que su gama es lo suficientemente amplia como para poder satisfacer las necesidades de casi cualquier tipo de usuario.

**MECANICA**



Hemos probado tres de las cuatro versiones que componen la gama de los 505 fabricados en España. Existen dos versiones más —la Turbo Inyección y la Familiar— que son de importación y que no estarán disponibles hasta dentro de unas semanas.

Empezando por los motores de gasolina, dos son diferentes. El del SR es

un motor que había utilizado ya el 504. Es un motor en fundición de hierro, pesado pero robusto y muy elástico. Se recupera de muy bajos regímenes con gran facilidad. En cambio, al llegar a un régimen entre las 5.000 y las 5.500 revoluciones por minuto, deja de tirar como falto de alimentación. Y es que el fabricante ha buscado el potenciar la conducción de tipo relajado y sin brusquedades. Para quienes busquen prestaciones más brillantes y una conducción más deportiva, que siempre suele ser sinónimo de tirar del motor hasta el límite de revoluciones, está el GTI, que es el motor 2,2 litros que también emplean los R-25 GTX y los Citroën CX 22, y que en este coche va

Exteriormente, el GTD y GTI son iguales  
El SRD Turbo mantiene el mismo aspecto exterior que el de las restantes versiones, las más baratas

equipado de inyección, gracias a la cual llega a los 130 caballos. Este motor tiene facilidad para subir de vueltas; sin embargo, se le puede criticar el que carece de potencia a bajo régimen, obligando a utilizar el cambio más de lo que sería necesario.

A nivel de consumos los dos coches están muy parejos. De todas formas el motor dos litros de los SR/GR/GL paga su alimentación por carburador con unas cifras de consumo algo mayores, pese a su inferior cilindrada y potencia. De todas formas hay que insistir en que el motor dos litros tiene un excelente funcionamiento, perfecto para una conducción tranquila y relajada, que es la que más se adapta a la filosofía del



Las llantas de aleación son opcionales. Las llantas de chapa llevan nuevos embellecedores de plástico.

modelo. Una crítica que se puede hacer a los dos modelos en común es que sus motores resultan ruidosos.

El Turbodiesel tiene 95 caballos. A nivel de prestaciones se defiende muy bien. Sus tiempos de aceleraciones y recuperaciones son muy próximos a los de la versión con motor de dos litros de gasolina. Por tanto, no hay la mínima crítica que hacer en este sentido. Los consumos son también bastante contenidos. Sólo en el aparato del ruido del motor no se han logrado buenos resultados.

Las cajas de cambio son, por el momento, manuales. En el mes de enero, los GTI y los GTD Turbo se podrán obtener con una nueva caja de cambio de

FICHA TECNICA				
	PEUGEOT 505 GTI	PEUGEOT 505 GTD TURBO SRD TURBO	PEUGEOT 505 SR/GR/GL	PEUGEOT 505 GRD/GLD
<b>MOTOR</b>				
Disposición	Del longitudinal	Del longitudinal	Del longitudinal	Del longitudinal
Núm. de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	2.165 c.c. (88x89 mm)	2.498 c.c. (94x90 mm)	1.971 c.c. (88x81 mm)	2.498 c.c. (94x90 mm)
Apoyos cigüeñal	5	5	5	5
Distribución	Arbol levas en cabeza acc. por correa dentada	Arbol levas lateral acc. por correa dentada	Arbol levas en cabeza acc. por cadena	Arbol de levas lateral acc. por correa dentada
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Carburador doble cuerpo	Inyección directa
Compresión	9,8 a 1	21 a 1	8,8 a 1	23 a 1
Tipo de carburante	Gasolina de 97 octanos	Gasóleo	Gasolina 97 octanos	Gasóleo
Capacidad del depósito	70 litros	70 litros	70 litros	70 litros
Potencia máxima	130 CV a 5.750 rpm	95 CV a 4.150 rpm	108 CV a 5.250 rpm	76 CV a 4.500 rpm
Par máximo	19,5 mkg. a 4.250 rpm	21 mkg. a 2.000 rpm	17,2 mkg. a 2.300 rpm	15,3 mkg. a 2.000 rpm
<b>TRANSMISION</b>				
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Veloc. a 1.000 rpm. en 1.ª	8,1 km/h	8,9 km/h	8,9 km/h	9,3 km/h
Veloc. a 1.000 rpm. en 2.ª	14 km/h	15,7 km/h	15,4 km/h	16,0 km/h
Veloc. a 1.000 rpm. en 3.ª	21,4 km/h	23,8 km/h	23,6 km/h	24,4 km/h
Veloc. a 1.000 rpm. en 4.ª	29,2 km/h	34,4 km/h	32,3 km/h	33,5 km/h
Veloc. a 1.000 rpm. en 5.ª	35,6 km/h	40,7 km/h	39,2 km/h	40,7 km/h
Mando del embrague	Mecánico	Mecánico	Mecánico	Mecánico
<b>DIRECCION Y FRENSOS</b>				
Tipo de dirección	De cremallera asistida	De cremallera asistida	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Vueltas de volante	3	3	3,5/3	3,5/3
Diámetro de giro	10,7 metros	10,7 metros	10,7 m	10,7 m
Frenos delant./traseros	Discos/discos	Discos/discos	Discos/tambores	Discos/tambores
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>				
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas	Chapa, 5x14	Chapa, 5x14	5x14	5x14
Neumáticos	185/70 14T	185/70 14T	175 SR 14	175 SR 14
<b>PESO</b>				
En orden de marcha	1.265 kg	1.345/1.370 kg	1.215/1.240 kg	1.300 kg

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

OPCIONES: Pintura metalizada bicapa, 39.876 ptas.  
Llantas aleación ligera (GTI-GTDT), 88.332 ptas.

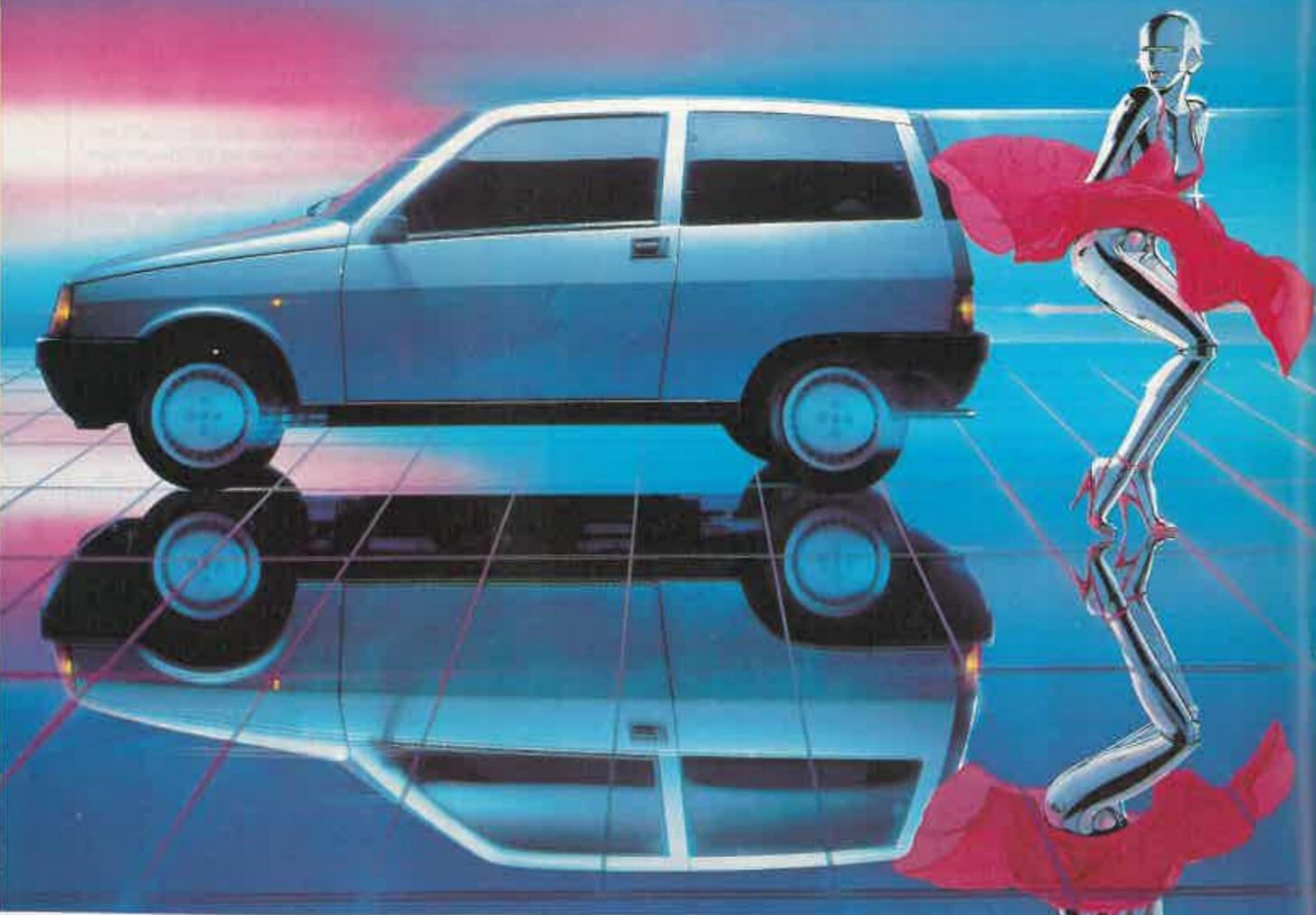
CONSUMO			
	GTI	GTDT/SRDT	SR/GR/GL
<b>CIUDAD</b>			
A 28,4 km/h.	12,8	10,8	12,4
<b>CARRETERA</b>			
A 90 km/h. de crucero	8,1	6,6	7,4
En conducción rápida	13,2	11,1	12,8
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 km/h. de crucero	9,1	7,9	9,7
A 140 km/h. de crucero	13,0	11,8	13,4
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>			
Consumo medio ponderado	11,0	9,1	10,6
Recorrido (kilómetros)	580	710	610

SONORIDAD			
	GTI	GTDT/SRDT	SR/GR/GL
Al ralentí (dB)	54,7	57,2	55,4
A 60 km/h. (dB)	61,4	68,6	62,1
A 90 km/h. (dB)	66,6	69,1	67,2
A 120 km/h. (dB)	71,5	74,5	72,4
A 140 km/h. (dB)	73,6	77,3	75,2
A tope (dB)	78,7	79,8	78,9

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

FRENSOS			
DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)			
	GTI	GTDT/SRDT	SR/GR/GL
A 60 km/h.	11,4	15,7	12,2
A 100 km/h.	33,0	35,5	34,8
A 120 km/h.	48,0	57,5	52,8

# Y-10 EL FUTURO YA.



¿Cuándo termina el presente? ¿Cuándo comienza el futuro? Estas preguntas pertenecen al pasado. El Y-10 nos propone el futuro desde hoy mismo a todos los que sabemos apreciar algo absolutamente innovador y personal. El Y-10 nos anuncia cómo viviremos, cuál será nuestra forma de conducir, nuestro estilo. No cabe duda de que el porvenir nos reserva grandes avances tecnológicos, como los iniciados ya con el revolucionario motor FIRE (Fully Integrated Robotized Engine, motor robotizado totalmente integrado), el 1.000 para el año 2000. Proyectado y construido mediante ordenador. Sencillo, racional, fiable y con un consumo particularmente reducido. Lleno de brío y con una fluidez de marcha desconocida hasta ahora, que nos hará cambiar el

concepto que teníamos sobre la elasticidad de los automóviles pequeños.

Está claro que en el futuro no perderemos el gusto por la elegancia y por los tejidos refinados.

Tampoco perderemos el placer de viajar en un interior espacioso, como el del Y-10.

Un espacio y una comodidad que sólo se podían exigir a un coche grande, pero que resultan absolutamente sorprendentes en uno que mide poco más de tres metros. Como asombra es también la facilidad de acceso, para personas y equipajes, gracias al especial diseño y sistema de apertura de sus puertas y a las nuevas articulaciones del portón trasero. No perderemos el gusto por la conducción. Todo lo contrario, descubriremos un placer inédito: nuevas

posibilidades de maniobrabilidad y velocidad, visibilidad total, absoluta seguridad de la tracción delantera, ausencia de ruidos, resultado de una concepción aerodinámica orientada hacia formas marcadamente vanguardistas. Una vez que salga de la ciudad, este gusto por la conducción se convertirá en puro placer, como el que nos reserva el Y-10 turbo, un vehículo que provoca el entusiasmo en quien lo conduce.

Un turbo de nueva concepción que resulta muy divertida. Con una capacidad de conducción absolutamente desconocida hasta ahora en el sector de los motores sobrealimentados. Por todo esto, las ciudades estarán más limpias, menos congestionadas, más bellas. Pues los coches para uso urbano se construirán pensando en la ciudad. Como el Y-10.

Y-10 Fire, 999 c.c. 45 CV. 145 Km/h. 4,2 l. a los 100 Km.  
Y-10 Turbo: 1.049 c.c. 85 CV. 180 Km/h. 5,8 l. a los 100 Km.

**AUTOBIANCHI Y-10**

**Autobianchi es una firma LANCIA.**

## A FONDO

Nuevo salpicadero. El volante de cuatro brazos es exclusivo de los GTI y GTD Turbo. El de dos lo llevan los restantes. En la consola hay multitud de huecos de dudosa utilidad. Los asientos son confortables.



cuatro marchas con bloqueo sobre la cuarta, cuya puesta a punto e industrialización se está ultimando. Hasta entonces los coches con cambios manual de cinco marchas son la única opción que se ofrece, salvo en el GL, que puede tener el viejo cambio de cuatro marchas. De todas formas, el porcentaje de ventas de esta versión con la caja de cambio de sólo cuatro marchas es mínimo.

El funcionamiento de estas cajas de cambio es bastante bueno. La precisión es buena y son bastante suaves. En lo que se refiere al escalonamiento, es correcto en los GTI y los Turbodiesel. En el motor dos litros de gasolina peca de ser un poco larga. Afortunadamente la buena disposición de este motor a recuperarse de regímenes bajos compensa este exceso. Por otro lado, estos desarrollos largos le permiten mantener velocidades crucero elevadas a regímenes tranquilos.

### COMPORTAMIENTO



En este remozamiento de la gama, la suspensión rebajada que hasta ahora afectaba únicamente al GTI y al GTD Turbo se ha generalizado en toda la gama. El coche ha ganado en estabilidad sin perder nada en confort. El comportamiento, sin problemas. Como todo coche de arquitectura convencional —motor delantero y tracción trasera—

el eje trasero desliza ligeramente, ayudando a terminar de negociar el viraje y sin crear problemas. Sólo en el caso de que el piso esté húmedo y deslizante conviene estar un poco atento, en previsión de que esta reacción pueda hacerse más violenta.

La dirección, asistida salvo en los GL y GLD, es suave pero sin exagerar, y tiene una desmultiplicación justa.

Los frenos son el capítulo menos brillante del coche en lo que a comportamiento se refiere. El tacto del pedal es duro y hay que hacer bastante fuerza para que el coche se detenga con prontitud. Siempre queda la sensación de que las distancias se alargan más de la cuenta. En esto hay que hacer una excepción con la versión GTI, que lleva cuatro frenos de disco sensiblemente más eficaces y que no requiere de menos fuerza sobre el pedal.

En el apartado de confort, la suspensión resulta muy eficaz y hace un buen trabajo. Gracias a la nueva suspensión todos los coches balancean menos en curva, lo que no sólo repercute en un mejor comportamiento, sino también en un mayor confort para los pasajeros.

### CARROCERÍA



Como decíamos al principio, las diferencias entre la nueva gama y la anterior exteriormente es mínima. El co-

che sigue teniendo, por tanto, su mismo aspecto, que hasta ahora ha mantenido bastante bien el paso del tiempo.

En el interior los cambios son más notables con la aparición de un nuevo salpicadero, que marca un nuevo estilo dentro de los interiores de Peugeot. Y decimos que marca un nuevo estilo porque el 309 que acaba de aparecer en el mercado francés tiene un salpicadero del mismo tipo.

Este nuevo estilo está inspirado en los interiores de BMW. El que rompe completamente con la vieja forma de presentar las cosas en Peugeot es que al pequeño cuadro de instrumentos con un cuentarrevoluciones mínimo de los primeros 505 ha sucedido un cuadro mucho más amplio con grandes relojes, visibles y bien iluminados. En el centro, en la pequeña consola, están los mandos de la climatización, muy eficaz y sencilla de manejar. Esta climatización se complementa con un sistema de aire acondicionado con temperatura programable, que es de serie en los GTI y opcional en los GTD Turbo, SRD Turbo y SR.

Frente al pasajero hay una guantera cerrada y una bandeja portaobjetos, que va cerrada en los GTI y GTD Turbo y abierta en el resto de la gama.

Los asientos conservan la forma de los de la serie anterior, pero han ganado en amplitud. Son muy confortables y sujetan bien a sus ocupantes. Lo que no es tan agradable es la tapicería que



Nuevos grupos ópticos traseros  
Son la diferencia externa más notable de la nueva gama Peugeot 505

se ha escogido para las versiones con acabado SR o inferiores, demasiado áspero, que puede resultar molesto en verano, cuando se conduce sin chaqueta, o a las mujeres cuando usan falda. Los volantes pecan de grandes. Los dos GT tienen volantes de cuatro radios, mientras que el resto los lleva de dos.

La presentación está bastante ciu-  
da. La elección de tonos de los diferen-

tes guarnecidos es de aceptable gusto. En cuanto al acabado ha progresado, aunque todavía se pueden encontrar algunos pequeños detalles mal tratados. La habitabilidad es buena. Cuatro adultos viajan cómodamente en este coche, cuyo maletero admite el equipaje que puedan llevar sin tener que jugar a los rompecabezas... La accesibilidad a través de las cuatro puertas no supone ningún problema, puesto que

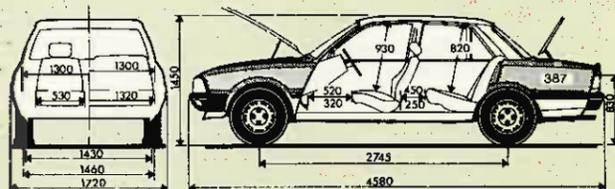
tanto las delanteras como las traseras tienen un buen ángulo de apertura. La visibilidad es correcta, ayudada por un retrovisor exterior de nuevo diseño, cuya principal virtud es que no hace ruidos aerodinámicos como el antiguo. Y el alumbrado está acorde con las posibilidades del vehículo. Por cierto, que los faros se pueden regular desde el interior para evitar el deslumbramiento de los restantes usuarios de la carretera cuando se circula con carga.

### FRENTE A SUS RIVALES

Son numerosos los rivales de los 505 españoles. Primero, porque representan una amplia gama. Y, segundo, porque entran en un segmento en que empieza a haber una importante competencia. Fabricado en España, en esa línea de precios tenemos a los Volkswagen Santana, que conceden un poco de habitabilidad al 505, pero que en cambio ofrecen una tracción delantera que puede ser un atractivo para cierto número de conductores. También están los Opel Rekord, dotados de excelentes motores de gasolina y que tienen una gran amplitud, pero que han acusado los años en mayor proporción que los Peugeot. También en ese segmento están los nuevos CX, con mecánicas paralelas a sus primos los 505. En algunos casos incluso comunes —CX 22 y 505 GTI, uno con carburadores y otro con inyección—, aunque éstos, lo mismo que los R-25 —que ofrece una impresionante habitabilidad— y el Ford Sierra —confortable y ciudadosamente acabado y presentado— tienen formas que pueden entrar mucho menos dentro de los gustos del comprador típico de un Peugeot 505.

Sergio Piccione

Fotos: Alfonso J. Nieto



### 505 GLD/GRD, LOS AUSENTES

Completando la gama de los 505 que se fabrican en Vigo están los GLD/GRD con motor 2,5 diesel atmosférico, que desarrollan 76 caballos, veinte menos que la versión que lleva el turbocompresor y que quedan un poco justos para los 1.300 kilos que pesa el coche. Entre ellos no hay más diferencias que el nivel de acabado y que el GRD lleva la dirección asistida, mientras que el GLD no la tiene. Son coches dedicados principalmente a industriales del taxi a los que les interese obtener la máxima productividad de la inversión realizada.

Sus precios de venta al público son 1.948.955 pese-

tas, el GLD, y 2.153.695 pesetas, el GRD. La gama 505 se completa con dos versiones más de importación. Una es la familiar, que sólo se ofrece en España con el motor turbodiesel —la única alternativa es el cambio automático o el manual de cinco marchas— y el turbo inyección, que en su nueva versión desarrolla 180 caballos, veinte más que la precedente y que se comenzará a vender a partir de primero de año.

En total, sin contar las diferencias de acabado o de caja de cambio, la gama 505 ofrece seis alternativas, algo que muy pocos competidores hacen.

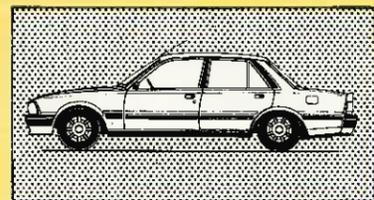
### PRESTACIONES



	GTI	GIDI/SRDT	SR/GR/GL
<b>VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)</b>	180,2	167,1	172,8
<b>ACELERACION (seg.)</b>			
400 m. salida parada	17,8	19,8	18,9
1.000 m. salida parada	32,3	35,9	35,9
De 0 a 100 km/h.	9,2	14,2	12,4
<b>RECUPERACION (seg.)</b>			
400 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup>	18,4	20,3	19,2
400 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup>	20,7	23,1	21,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup>	33,3	37,2	35,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup>	37,0	41,6	39,8
De 80 a 120 km/h. en 4. <sup>a</sup>	10,9	11,9	11,4
De 80 a 120 km/h. en 5. <sup>a</sup>	13,7	15,6	14,7

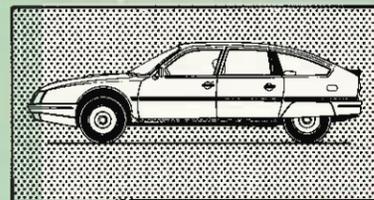
#### PEUGEOT 505 GTI 2.417.362 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.165 c.c. Potencia: 130 CV a 5.750 rpm. Peso: 1.235 kg. Velocidad máxima: 176 km/h. Consumo medio ponderado: 11 l/100 km. Capacidad del maletero: 420 litros.



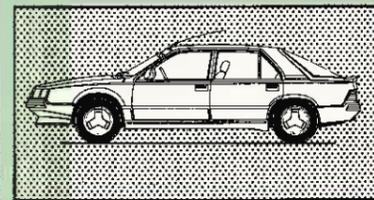
#### CITROËN CX 25 GTI 2.901.803 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.500 c.c. Potencia: 138 CV a 5.000 rpm. Peso: 1.370 kg. Velocidad máxima: 186 km/h. Consumo medio ponderado: 12,5 l/100 km. Capacidad del maletero: 330 litros.



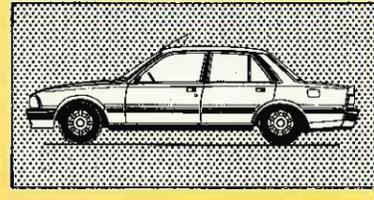
#### RENAULT 25 GTX 2.586.793 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.165 c.c. Potencia: 123 CV a 5.250 rpm. Peso: 1.200 kg. Velocidad máxima: 196 km/h. Consumo medio ponderado: 10,8 l/100 km.



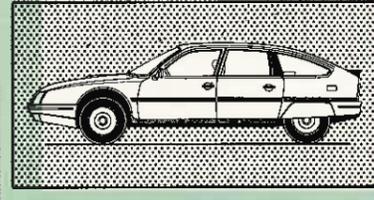
#### PEUGEOT 505 SRDT 2.386.406 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.498 c.c. Potencia: 95 CV a 4.150 rpm. Peso: 1.340 kg. Velocidad máxima: 158 km/h. Consumo medio ponderado: 8,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 420 litros.



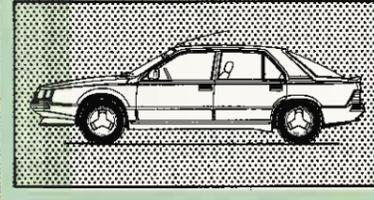
#### CITROËN CX 25 TRD 3.155.147 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.500 c.c. Potencia: 95 CV a 3.700 rpm. Peso: 1.405 kg. Velocidad máxima: 169 km/h. Consumo medio ponderado: 10 l/100 km. Capacidad del maletero: 330 litros.



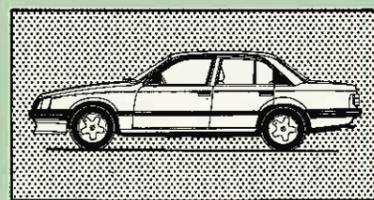
#### RENAULT 25 GTD TD 2.849.156 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.068 c.c. Potencia: 85 CV a 4.250 rpm. Peso: 1.230 kg. Velocidad máxima: 175 km/h. Consumo medio ponderado: 7,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 400 litros.



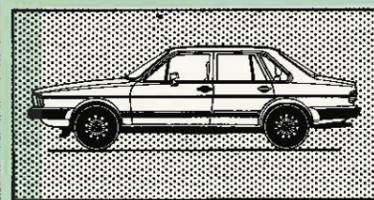
#### OPEL REKORD TD 2.475.092 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.260 c.c. Potencia: 86 CV a 4.200 rpm. Peso: 1.245 kg. Velocidad máxima: 172 km/h. Consumo medio ponderado: 9,2 l/100 km. Capacidad del maletero: 380 litros.



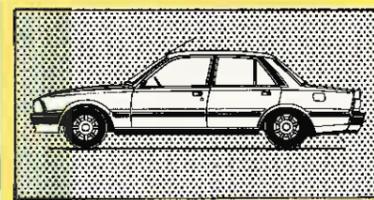
#### VW SANTANA GX TD 2.432.830 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.583 c.c. Potencia: 70 CV a 4.500 rpm. Peso: 1.055 kg. Velocidad máxima: 154 km/h. Consumo medio ponderado: 7,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 335 litros.



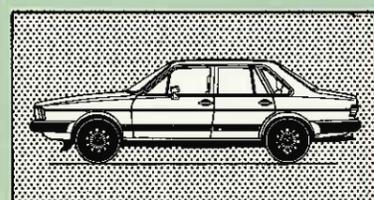
#### PEUGEOT 505 GL/GR/SR 1.662.113/1.909.976/2.048.670 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.971 c.c. Potencia: 108 CV a 5.200 rpm. Peso: 1.215/1.240 kg. Velocidad máxima: 168 km/h. Consumo medio ponderado: 9,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 420 litros.



#### VW SANTANA LX 1.784.012 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.781 c.c. Potencia: 86 CV a 5.200 rpm. Peso: 985 kg. Velocidad máxima: 174 km/h. Consumo medio ponderado: 8,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 335 litros.



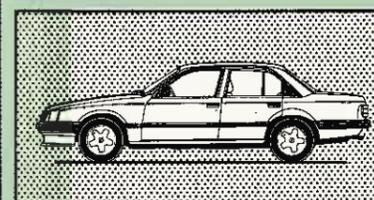
#### VW SANTANA GX5 2.421.282 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.921 c.c. Potencia: 115 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.085 kg. Velocidad máxima: 179 km/h. Consumo medio ponderado: 9 l/100 km.



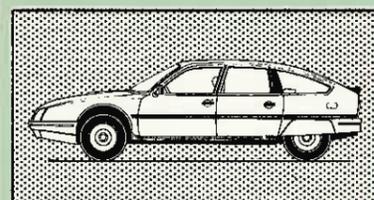
#### OPEL REKORD LUXUS 1.826.315 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.979 c.c. Potencia: 100 CV a 5.200 rpm. Peso: 1.135 kg. Velocidad máxima: 185 km/h. Consumo medio ponderado: 10,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 380 litros.



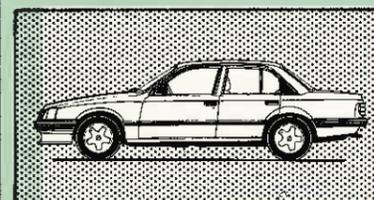
#### CITROËN CX 22 TRS 2.100.310 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.165 c.c. Potencia: 115 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.275 kg. Velocidad máxima: 182 km/h. Consumo medio ponderado: 10,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 330 litros.



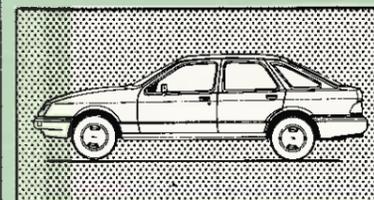
#### OPEL REKORD 2.2i 2.222.044 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.197 c.c. Potencia: 115 CV a 4.800 rpm. Peso: 1.145 kg. Velocidad máxima: 187 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 380 litros.



#### FORD SIERRA 2.0 1.699.721 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.993 c.c. Potencia: 105 CV a 5.200 rpm. Peso: 1.605 kg. Velocidad máxima: 177 km/h. Consumo medio ponderado: 10,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 360 litros.



**A FONDO**  
**FERRARI TESTAROSSA**



**DE LEYENDA**

En el año 1958, el ingeniero Carlo Chiti, entonces responsable técnico de la escudería Ferrari, diseñó una culata especial para el motor del 250 GT. Para distinguirla de las culatas normales, se pintó de rojo el cubreculata. Este coche —denominado por los miembros del equipo «testarossa» (culata roja)— consiguió un envidiable palmarés deportivo, dando lugar a una auténtica leyenda. Al final, su auténtica denominación sería la de Testarossa que más de un cuarto de siglo después ha heredado este coche, que probamos esta semana, y que se coloca en lo más alto de la gama de Ferrari.

**VIRTUDES DEFECTOS**

Velocidad máxima	Caja de cambio dura
Presentación y acabado	Dirección pesada
Comportamiento	Maletero reducido

**E**STE nuevo Testarossa no está destinado como su antecesor a los circuitos, pero ha conseguido impactar en la misma forma que lo hizo aquél. Su presentación fue la sensación del último Salón de París. Un salón en el que había importantes novedades como el Super 5, los nuevos Opel Kadett, los R-25, etcétera. Todos coches muy interesantes y destinados a un gran público. Sin embargo, fue un auténtico tumulto el momento en que se tiró de la sábana para exponer las líneas del nuevo Testarossa, debidas al lápiz de Sergio Pininfarina, consejero y diseñador de la firma.

El coche se produce a una cadencia de tres coches y medio al día, de los cuales el 55 por 100 se exportan a Estados Unidos, que es el principal mercado de Ferrari. Esto representa una producción inferior a los 1.000 coches

al año, lo que aumenta su carácter elitista.

No era, por tanto, fácil el probarlo. Tuvimos que ir a Maranello, al feudo del «comendatore» Enzo Ferrari, para poder efectuar esta prueba. Una prueba singular hecha fuera de nuestros recorridos típicos, pero que se justifica por la exclusividad del coche.

La efectuamos en el circuito de Fiorano, situado a apenas kilómetro y medio de la factoría Ferrari. En este circuito, propiedad personal de Enzo Ferrari, se realizan las pruebas de los coches de competición y de los modelos experimentales. Está situado junto al taller de competición, para que los coches pueden ir de éste a la pista rodando, sin necesidad de ser desplazados en camión... Al circuito se llega por la avenida dedicada a Gilles Villeneuve, que sigue siendo un mito en Ferrari

y para los habitantes de la zona, los más acérrimos seguidores del equipo.

En el interior del circuito, frente al box, nos esperaba un Testarossa color rojo —la mayoría de ellos tienen este color— recién fabricado, que había realizado ya las primeras pruebas en carretera. Hay que precisar que todos los coches son convenientemente probados durante un par de horas en las que se les hace coger la velocidad máxima, entre otras cosas.

El circuito de Fiorano tiene un desarrollo de 3 kilómetros. Fue creado por Enzo Ferrari para poner a punto los coches de competición y de gran turismo. Su perfil permite comprobar su comportamiento en diferentes condiciones de marcha. De cara a los coches de competición se han reproducido algunas de las curvas más famosas de los circuitos de Fórmula 1.



El diseño de la carrocería ha sido realizado por Pininfarina.

**LA HERENCIA DE LA COMPETICION**

El Testarossa recuerda un poco al modelo P.4, vencedor del Mundial de Sport-Prototipos del año 1967. Es bajo y muy ancho. Concretamente, quince centímetros más ancho que el Berlina BB, al que ha venido a reemplazar en lo más alto de la gama Ferrari. Su motor, central, es como el de este último, un motor boxer (cilindros opuestos) de 12 cilindros y una capacidad de cinco litros. Sin embargo, se trata de un motor nuevo en el que se han conseguido 50 caballos más de potencia —gracias a una culata de cuatro válvulas por cilindro— y bajar el peso del motor en 20 kilos, que no son pocos.

En la construcción y la disposición de los diferentes órganos, Ferrari ha utilizado toda su experiencia de la competición. Los radiadores van colocados en la parte trasera, por delante del motor, como en los coches de competición. Esto evita las largas canalizaciones, siempre sujetas a pérdidas, y el que haya problemas de calor al pasar las conducciones de agua y aceite caliente muy pegadas a la carrocería. El único tributo que ha tenido que pagar es de tipo aerodinámico, pues las tomas laterales de los radiadores ofrecen una buena resistencia. Sin embargo, gracias a lo bajo del coche, pese a esto y a su mayor anchura, el coeficiente de resistencia al avance —es el producto del coeficiente aerodinámico Cx por la super-

**FICHA TECNICA**



**FERRARI TESTAROSSA**

**MOTOR** Disposición: Central, longitudinal. Número de cilindros: 12 a 180 grados. Cilindrada: 4.942 cc. (82 x 78 mm.). Cilindros: De 7 apoyos. Distribución: 4 válvulas por cilindro, accionadas por 4 árboles de levas, dos por cada línea de cilindros. Alimentación: Inyección mecánica. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Potencia máxima: 390 CV a 6.300 rpm. Par máximo: 50 mkg a 4.500 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas posteriores. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas, con diferencial autoblocante. Velocidad a 1.000 rpm., en 1.ª, 11,1 km/h.; 2.ª, 17,4 km/h.; 3.ª, 22,9 km/h.; 4.ª 30 km/h.; 5.ª 40 km/h.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 12 metros.

**FRENOS** Sistema: Cuatro frenos de disco ventilados en las cuatro ruedas, con servofreno por depresión.

**RUEDAS** Llantas: De aleación. Las delanteras de 8x16 y las traseras de 10x16. Neumáticos: Goodyear 225/50 VR 16 delante y 255/50 VR 16.

VR 415 delante y 280/45 VR 415 detrás. **DIMENSIONES** Longitud total: 4,485 metros. Anchura total: 1,980 metros. Altura total: 1,130 metros. Distancia entre ejes: 2,550 metros. Via delantera: 1,520 metros. Via trasera: 1,660 metros. Peso en orden de marcha: 1.525 kilos.

**CONSUMO**



CIUDAD	L/100 km.
A 28,6 km/h. de media	23,7
<b>CARRITERA</b>	
A 90 km/h. de cruceo	9,9
En conducción rápida	22,0
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h. de cruceo	11,8
A 140 km/h. de cruceo	13,9
A 180 km/h. de cruceo	18,8
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Consumo medio ponderado	18,4
Recorrido (kilómetros)	575

**PRESTACIONES**



<b>VELOCIDAD MAXIMA (km./h.)</b>	293
<b>ACELERACION (seg)</b>	
400 m. salida parada	13,8
1.000 m. salida parada	24,8
De 0 a 100 km/h.	5,8
<b>RECUPERACION (seg.)</b>	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	14,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	15,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	25,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	27,9
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	8,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	11,7



Los interiores, realizados en cuero negro, son elegantes y sobrios. El equipamiento es de lo más completo y la terminación ha sido cuidada con pulcritud.



Las prestaciones están a la altura de la apariencia. Cuando empujan los trescientos noventa caballos sólo es comparable a ciertos coches de competición. Su velocidad máxima roza los 300 kilómetros por hora.



Los faros son retráctiles. El retrovisor ha sido cuidadosamente diseñado desde el punto de vista aerodinámico.



Las puertas están trabajadas para que den paso al aire hacia los radiadores.

ficie frontal— es el mismo que tenía el Berlineta BB. En cambio, gracias al traslado de los radiadores hacia atrás, ahora hay un buen espacio de equipajes en la parte delantera, muy aprovechable si se utilizan las maletas especialmente diseñadas para este coche y que cuestan cerca de las 400.000 pesetas. Este espacio portaequipajes en el capot delantero se ve desdoblado por el que queda detrás de los asientos, entre éstos y la mampara de separación del motor.

Llama la atención el retrovisor, especialmente estudiado para que no emita el más mínimo bufido a alta velocidad.

### NOBLES INTERIORES

Los interiores están guarnecidos en piel, en tonos negro —como el modelo probado— o blanco. Los asientos, regulables eléctricamente, sujetan bien, y aunque la primera sensación pueda ser de duros, lo cierto es que son confortables y se pueden hacer largos recorridos en ellos. Se puede regular eléctricamente tanto en distancia a los pedales o el reposapiés, como en inclinación tanto del asiento como del respaldo. Aunque el coche es muy bajo, el acceso no es malo, salvo que se esté muy

impedido. En el lado del conductor la entrada es algo más complicada por causa del volante.

Al volante es fácil encontrar una buena posición, pese a que el diseñador ha tenido muy en cuenta las medidas medias del usuario americano, que no coinciden precisamente con el tipo me-



La trasera recuerda a los legendarios Ferrari P.4 de competición, campeones del mundo en 1967. En la construcción y disposición de los diferentes órganos, Ferrari ha utilizado toda su experiencia en competición.

diterráneo. Esto es gracias a las posibilidades de regulación de los asientos y del volante.

El volante es de tipo deportivo, con brazos metálicos en acero mate y recubierto en cuero. De la columna de dirección salen las palancas de luces, indicadores de dirección y limpiaparabrisas (que tiene tres velocidades). Estas palancas están tomadas de los Lancia, cosa que no encaja demasiado en un coche tan de élite como éste, en el que deberían ser de un diseño más exclusivo... A la izquierda del asiento del conductor van los tiradores de apertura del capot del motor y del portaequipajes,

y el freno de mano. En la derecha, en la consola central, van los elevallas, mandos de luneta térmica, ventilador y calefacción.

Todo esto, muy bien presentado, con materiales que se ven de calidad y bien terminado, a fin de que se justifique el alto precio del coche.

### AL VOLANTE

Al primer toque de la llave de contacto, el motor se puso en marcha sin problemas. Ninguna vibración. Sin embargo, el sonido agudo, pero sin estri-

dencia, transmite toda una sensación de potencia, anunciando que los 390 caballos están allí detrás, dispuestos a manifestarse. El embrague, muy progresivo, ayuda a que el coche se ponga en movimiento sin tirones. La palanca de cambios, como en todos los Ferrari —y más si están poco rodados— resulta dura de manejar.

El motor aguanta sin problemas el que se le mantenga a bajo régimen. Se recupera bien de regímenes tan bajos como las 1.800 revoluciones por minuto. Esto acaba con ciertos ruidos, según este tipo de coches no pueden ser empleados en un tráfico urbano, en el



### FERRARI TESTAROSSA SPIDER RESPIRAR POR 28 MILLONES

QUITAR el techo a un Ferrari Testarossa puede ser una herejía si se hace de una forma grosera, o una obra de arte si se respetan las formas originales; los técnicos de la casa belga EBS, especialistas en crear convertibles, han puesto en juego todos los medios posibles y una buena dosis de gusto e imaginación para que su coche sea una pieza maestra; una obra que, por desgracia, vale casi tres mi-

llones de pesetas más que el original.

Para dar vida a su Spider, la firma EBS ha cortado sesenta centímetros del techo del Ferrari sin que el convertible haya perdido por ello nada de su rigidez. Los técnicos de la casa belga han reforzado el chasis por medio de una estructura tubular y, de esa forma, han compensado el recorte en la espina dorsal de un modelo que sufre unos esfuerzos tremendos debido a sus prestaciones fuera de serie; ese esfuerzo ha añadido cincuenta kilos más al peso del conjunto.

Una de las curiosidades del Ferrari Testarossa Spider EBS es, precisa-

mente, el sistema para dejar el coche descapotable; las dos mitades de la cubierta se pueden alojar debajo del capó delantero, ya que ocupan muy poco espacio, bastante menos que el exigido por una pieza única que no podría colocarse en el mismo sitio y habría supuesto un verdadero engorro. Cuando el Ferrari EBS se queda sin «tejado» se convierte en un modelo exclusivo y casi mágico, en un modelo tipo Targa; disposición que permite disfrutar de casi todas las ventajas del descapotable sin perder por ello la confianza que ofrece el arco de seguridad.



Vista del Testarossa convertible. Las prestaciones son iguales a las del modelo normal, puesto que el peso no ha sufrido ninguna variación.

# LOS PEUGEOT 205

## Contigo...

Los Peugeot 205 - Diesel.  
Modelos: XLD, GLD, SRD.

Si te gusta gastar poco y llegar lejos, aquí tienes los Diesel. Ágiles: 60 CV. y 155 Km/h. Silenciosos y económicos: 3,9 litros a los 100 Kms. Y de sorprendente autonomía: más de 1.200 Kms. sin repostar. Los más rentables. No te sonarán a ningún Diesel. Tú eliges.

## contigo...

Los Peugeot 205 - 3 puertas.  
Modelos: XL, XR.

Súbete a la línea más joven y atractiva. Una línea que va por delante. Con un coeficiente aerodinámico (CX) de 0,35. Coches con brío: desde 55 a los 105 CV. del potente GTI. Rápidos: hasta 190 Km/h. Y divertidos. Tú eliges.

## y contigo...

Los Peugeot 205 - 5 puertas.  
Modelos: GL, GR, SR, GT.

Confortables: amplio maletero, asientos traseros abatibles. Potentes: hasta 83 CV. y 172 Km/h. Con un completo equipo de serie: encendido electrónico, parabrisas laminado... Y con un gran número de opciones: elevallas eléctrica, cerraduras centralizadas, aire acondicionado... Tú eliges.

Con un completo equipo y una infinidad de acabados y combinaciones, para llegar al fin del mundo. Acercate a tu Concesionario. Tú eliges.

# ...AL FIN DEL MUNDO.

PEUGEOT 205

PEUGEOT TALBOT  
FUERZA DINAMICA

ESSE Lubricantes recomendados

A FONDO

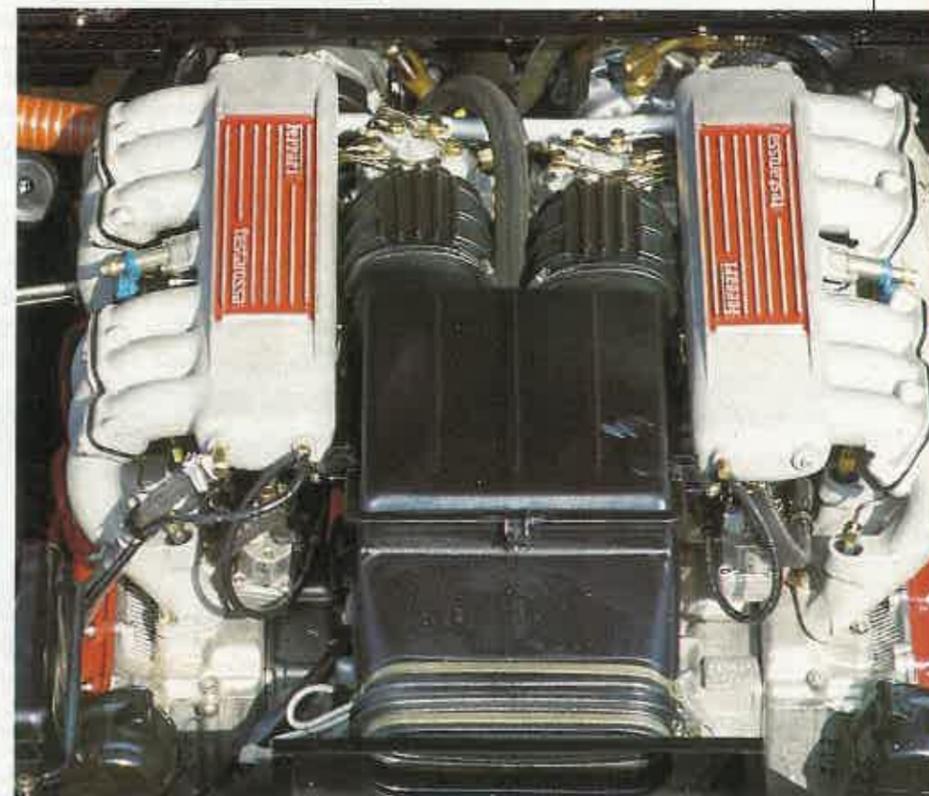
que el único problema surge a la hora de aparcar en la calle; la carrocería, pese a sus rebordes deformables, puede sufrir por la diferencia de altura con otros coches.

De todas formas, cuando se manifiesta toda la personalidad del Testarossa es a partir de las 4.000 revoluciones por minuto. Entonces el motor empuja con una fuerza sólo comparable a la de ciertos coches de competición,



hasta las 6.500/6.800 revoluciones por minuto. Un régimen que en quinta supone una velocidad de 293 kilómetros por hora, que es la velocidad máxima.

Incluso a estas altas velocidades el coche mantiene bien su trayectoria y las curvas rápidas se negocian sin problemas. Es precisamente en autopista y en trazados muy rápidos en los que el coche tiene el terreno que más le va. En cambio, en curvas lentas, el coche se muestra reticente a tomarlas. La falta de presión aerodinámica resta adherencia al eje delantero, obligando a tirar mucho de volante e incluso balancearlo un poco para hacerlo entrar en el viraje. Posteriormente, si se pisa fuerte



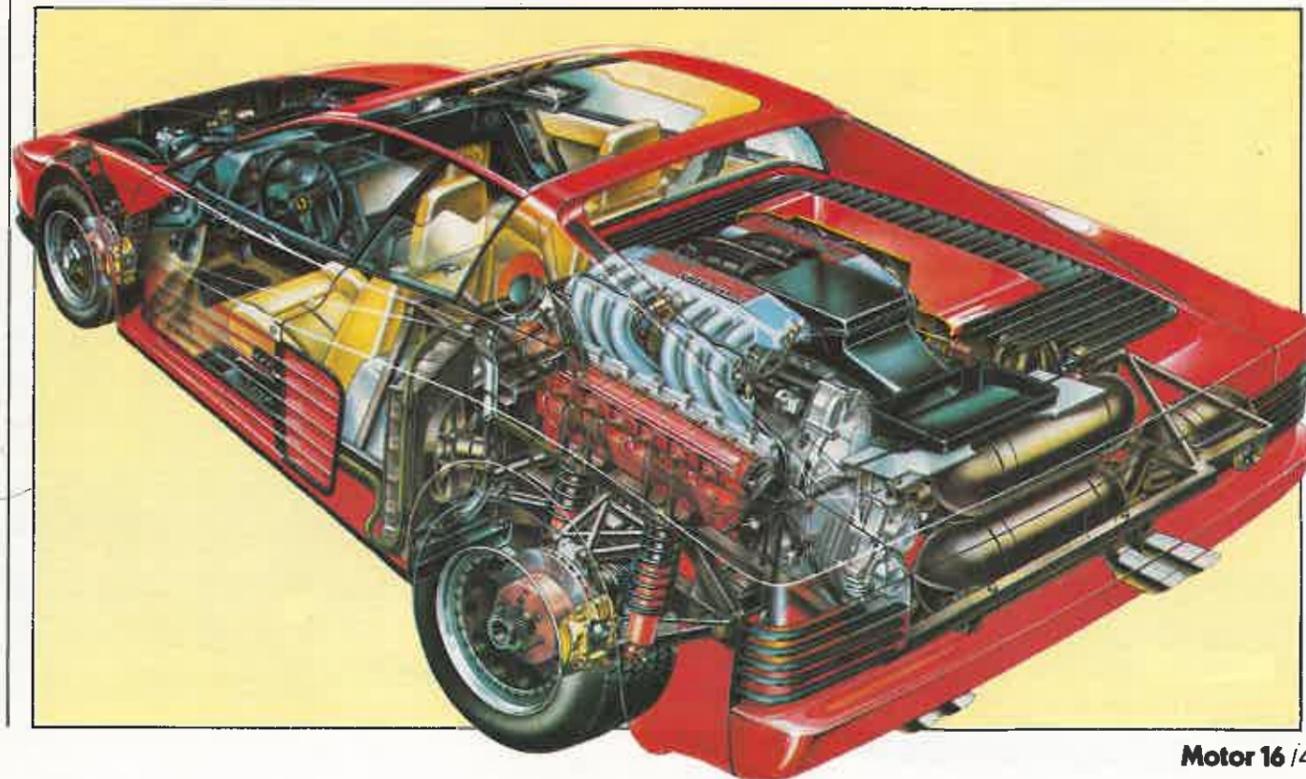
El motor de 12 cilindros boxer, de 5 litros, desarrolla 390 caballos. Las tapas de árboles de levas van pintadas de rojo como en el legendario Testarossa de 1958.

el acelerador, esta tendencia a seguir recto se cambia por un deslizamiento del eje trasero en salida que hay que controlar a base de volante.

Los frenos son impecables, el pedal tiene un tacto un poco duro, pero se puede dosificar la frenada a gusto del conductor.

La posibilidad de poder conducir este coche es una sensación que merece pagar los 24 millones que cuesta en España. Además, un Ferrari no deja de ser una inversión.

Sergio Piccione  
Fotos: Alex Puyol



Motor 16 / 41

**FRENTE A FRENTE**

## **OPEL CORSA CITY CONTRA RENAULT 5 C Y VW POLO BUNNY**

# **POBRES PERO HONRRADOS**

**H**AY tres modelos básicos en el mercado español, Opel Corsa City, Renault 5 C y Volkswagen Polo Bunny, cuyos precios se mueven entre los tres cuartos de millón y las ochocientas mil pesetas. Son versiones desprovistas de todo tipo de lujo que dan cierta impresión de pobreza en el momento de entrar en su interior, pero al mismo tiempo son muy honrados con el usuario. Son coches de verdad, con unas cualidades mecánicas de primera línea que no tienen nada que envidiar a modelos bastante más caros.

El más barato de estos tres coches es el Renault 5 y el más caro, el Volkswagen Polo, pero la diferencia entre uno y otro no llega a las cincuenta mil pesetas. El Opel Corsa se queda en me-

dio, más cerca del R-5 que del Polo. Los tres modelos están pensados para servir como primer paso a la hora de motorizar a la gente joven o para utilizarse como segundo vehículo de la familia que debe moverse de continuo por la ciudad.

Para andar por ciudad el coche más económico es el Polo; el R-5 es el que ofrece más espacio interior y el que se defiende con más soltura frente a todo tipo de exigencias, mientras que el Corsa tiene muchos puntos en común con el Renault, pero su mecánica no está tan adaptada a las condiciones de circulación que plantean en nuestro país no sólo unas ciudades congestionadas, sino también unas carreteras llenas de camiones que se mueven con bastante pesadez.

### **INTERIORES: MENOS ES NADA**

Los tres rivales, Opel Corsa, Renault 5 y Volkswagen Polo, en sus versiones más baratas, las más básicas, son coches bastante espaciosos, si se tiene en cuenta el tamaño exterior del conjunto. Estos tres modelos tienen vocación urbana y se van a mover por ciudad con mucha frecuencia a lo sumo ocupados por dos adultos, o por la madre que lleva a sus niños al colegio. Los tres pequeños ofrecen, en cualquier caso, bastante amplitud interior, y cuatro personas de cierta talla pueden viajar sin problemas durante distancias no muy largas. El Renault es el que ofrece más anchura libre, tanto delante como



# ESTAS SON LAS TARJETAS DEL BANCO POPULAR. CUENTE VD. CON ELLAS.

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.



Autorizado por el B. de E. n.º 15 210.

## OPEL CORSA CITY

**Precio en la calle: 768.219**

Fecha de presentación: Noviembre del 83.  
Fabricante: General Motors España, S. A.  
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.  
Número de talleres: 220.  
Plazo de entrega: Inmediato.

### VIRTUDES

- Velocidad y aceleración.
- Asientos delanteros.
- Acabado.

### DEFECTOS

- Tacto del pedal de freno.
- Recuperaciones lentas.
- Dirección muy multiplicada

detrás, gracias a unas paredes interiores abombadas; el Opel y el Volkswagen se sitúan detrás, a cierta distancia, porque son algo estrechos a la altura de los hombros. En el Corsa y en el Polo los pasajeros del asiento posterior pue-

## RENAULT 5 C

**Precio en la calle: 763.428 ptas.**

Fecha de presentación: Febrero de 1985.  
Fabricante: FASA Renault.  
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.  
Número de talleres: 1.400.  
Plazo de entrega: Inmediato.

### VIRTUDES

- Frenos.
- Caja de cambio.
- Comportamiento.

### DEFECTOS

- Pobreza de equipo.
- Ruido de marcha.
- Butacas delanteras.

den mover las piernas con más facilidad que en el R-5, un coche en el que la proximidad del respaldo de las butacas delanteras llega a dar cierta sensación de claustrofobia.

Los asientos no son nada del otro mundo en ninguno de estos tres rivales; los dos coches de origen alemán, Corsa y Polo, tienen butacas mejores que las del R-5. Los asientos delanteros del Opel son algo cortos de base, pero su respaldo, aunque es algo duro, tiene una forma anatómica que se aprecia más y más a medida que se alargan las estancias; en el Polo, la queja es para el respaldo, que tiene buena forma en la zona lumbar, pero deja los hombros al aire; en el R-5, las butacas son malas —los más gruesos pensarán que son

## VW POLO 40 BUNNY

**Precio en la calle: 810.954 ptas.**

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

### VIRTUDES

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

### DEFECTOS

- Climatización pobre.
- Postura de conducción.
- Pedal de freno duro.



El Opel Corsa City es el modelo más barato de la casa alemana. Es un coche fácil de conducir, en el que impresiona la suavidad del conjunto.



El Renault 5 C, el más multiuso de los tres, está creado de cara a las grandes flotas de alquiler. El Volkswagen Polo Bunny (abajo) tiene una mecánica sensacional, que gasta menos que ninguno y además consume gasolina normal.



ALFONSO J. NIETO

La avanzada tecnología Audi ha permitido algo, a primera vista increíble para muchos conductores: disfrutar de la carretera. Convertir el viaje más largo en un agradable paseo.

A bordo de un Audi, el confort y la seguridad comienzan a

hacerse patentes, incluso antes de ponerse en marcha. Hasta en los más mínimos detalles se percibe la huella de la más revolucionaria ingeniería alemana.

Ponga en práctica toda una experiencia. Súbase a un Audi 90 y admírelo de cerca. Se trata

del último modelo de la gama Audi. A su línea de vanguardia se suman las prestaciones, confort y amplitud tradicionales en un coche de lujo.

Su motor de 5 cilindros de inyección, que ofrece todas las ventajas de la tracción delantera, es capaz de desarrollar una velocidad punta de 200 km/h. Y de conseguir una aceleración increíble en una berlina de su categoría: de 0 a 100 km/h. en sólo 8,6 segundos.

Conducir un Audi 90 es aho-

ra un deporte a su alcance. Infórmese sobre cada una de las posibilidades de financiación que le ofrece Fiseat.

Cuando esté en el interior del Audi 90 comprenderá que conducir acabará siendo un deporte para usted. Su deporte favorito.



A la vanguardia de la técnica.



Conducirlo acabará siendo su deporte favorito.

FRONTE A FRONTE



ALFONSO J. NIETO

MARCO ROCHERRE

Los asientos del Corsa son buenos. El cuadro es de los que llevan más equipo.

Las butacas del R-5 son incómodas. El cuadro es el más pobre de los tres rivales.

En el Polo falta apoyo para los hombros. El cuadro del VW es sencillo y muy claro.

de Juzgado de Guardia—, porque es imposible regular la inclinación del respaldo, que va situado muy perpendicular a la base, lo que puede maltratar las

espaldas más delicadas incluso en trayectos cortos.

El asiento trasero del Renault es, sin embargo, mucho mejor que el de sus ri-

vales: el mullido de la base y el respaldo es bastante agradable, lo mismo que en el ángulo entre los dos elementos; en el Opel tampoco hay ningún problema,

FICHA TÉCNICA



	CORSA	R-5	POLO
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	993 c.c.	956 c.c.	1.043 c.c.
Cigeñal	De 3 apoyos	De 3 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de levas lateral accionado por cadena	Arbol de levas lateral accionado por cadena	Arbol de levas en cabeza acc. por cadena
Alimentación	Carburador	Carburador	Carburador
Compresión	9,2 a 1	9,75 a 1	9,5 a 1
Tipo de carburante	Gasol. 97 oct.	Gasol. 97 oct.	Gasol. 90 oct.
Capacidad del depósito	42 litros	43 litros	36 litros
Potencia máxima	45 CV a 5.400 rpm	41 CV a 5.750 rpm	40 CV a 5.300 rpm
Par máximo	6,9 mkg a 2.600 rpm	6,4 mkg a 2.500 rpm	7,5 mkg a 2.700 rpm
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, de 4 marchas	Manual, de 4 marchas	Manual, de 4 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	7,4 km/h	6,9 km/h	6,8 km/h
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	12,2 km/h	12,5 km/h	12,0 km/h
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	18,9 km/h	19,4 km/h	18,8 km/h
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	27,7 km/h	28,3 km/h	26,4 km/h
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	—	—	—
<b>DIRECCION</b>			
Tipo	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Vuelcos de volante entre topes	4,1	3,8	3,5
Diámetro de giro	9,4 m.	9,8 m.	10,1 m.
<b>FRENOS</b>			
Sistema	Discos delante y tambores detrás, con servo	Disco delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás
<b>SUSPENSIONES</b>			
Tipo	Independiente delante y semiindep. detrás	Independiente delante y detrás	Independiente delante y semiindep. detrás
<b>RUEDAS</b>			
Llanta	De chapa, de 4,5 x 13	De chapa, 4,5 x 13	De chapa, de 4,5 x 13
Neumáticos	135 SR 13	145/70 SR 13	135 SR 13
<b>PESO</b>			
Peso en orden de marcha	735 kg	730 kg	700 kg

SONORIDAD



	Corsa	R-5	Polo
Al ralentí	53,5	51,4	50,2
A 60 km/h.	67,5	67,4	64,7
A 90 km/h.	69,8	70,0	68,6
A 120 km/h.	73,6	78,7	73,2
A 140 km/h.	77,4	80,6	76,9
A tope	—	—	—

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Corsa	R-5	Polo
A 60 km/h.	15,5	13,1	12,1
A 100 km/h.	39,3	32,6	37,8
A 120 km/h.	60,0	52,6	53,0



Importado por Seat.

## FRENTE A FRENTE

mientras que en el Volkswagen la crítica va para la base, que es demasiado corta y deja las piernas al aire a poco que la persona sentada supere los 1,65 metros de estatura.

Los cuadros de mandos de los tres rivales son muy simples; el Corsa y el Polo son menos malos en este sentido, ya que llevan termómetro de agua y afador de gasolina, además de velocímetro; en el R-5 no hay termómetro de agua, pero sí aparece el testigo de reserva de carburante. Los cuadros se leen sin problemas porque la información es mínima en cualquier caso.

En estos tres modelos básicos el nivel de equipamiento es mínimo y faltan algunos elementos de seguridad. Ni el Renault ni el Volkswagen llevan apoyacabezas delanteros, un elemento vital en ciudad, que es donde menudean los choques por alcance; tampoco llevan pilotos antiniebla ni limpiacristales trasero. El Corsa y el Polo son los mejores dentro de la escasez, ya que al menos tienen luneta térmica, algo de lo que carece el R-5.

Los sistemas de climatización del Corsa y el R-5 son más eficaces que el sistema del Polo; en el Volkswagen casi no entra aire, ni frío ni caliente, lo que llega a producir sensaciones poco agradables.

### AL VOLANTE: A LA ALTURA DE LOS MEJORES

Los tres coches de esta prueba son modelos básicos que se compran tanto por su reducido precio de venta como por su economía de consumo; el campeón del ahorro es el Polo, que no sólo gasta menos que el R-5 y el Corsa, sino que además utiliza gasolina normal; las diferencias son mínimas en todos los casos, pero existen; el Volkswagen hace cien kilómetros en ciudad por menos de setecientas pesetas, mientras que el R-5 no baja de las setecientas sesenta y el Corsa casi llega a las ochocientas pesetas.

En carretera y autopista las diferencias son algo menores, pero el Volkswagen es siempre el que gasta menos dinero, el más económico a la hora de pasarse por el surtidor. Al considerar el consumo promedio, compuesto en un sesenta por ciento de recorrido en ciudad, treinta por ciento de recorrido en carretera a noventa y diez por ciento de kilometraje en autopista a ciento veinte, el Volkswagen gasta casi cincuenta y dos pesetas menos de gasolina que el R-5 y casi noventa pesetas menos que el Corsa.

La transmisión del Volkswagen es la más adaptada a las necesidades de un coche ciudadano que, además, no quiere ser una tortuga en carretera. En el Corsa y en el R-5 se ha dado más valor al estilo económico, y al final, lo único que han conseguido los diseñadores son reacciones de mayor lentitud y consu-

mos casi siempre superiores a los que logra el Polo. El manejo de la palanca de cambio del R-5 es extraordinario, por precisión y suavidad, hasta el punto de aventajar al Corsa y al Polo, dos coches que hace menos de cinco años impresionarían a cualquier usuario por la precisión de todo el conjunto.

Las prestaciones no son un factor de primera línea en unos modelos que van a estar rodando casi todo el tiempo en ciudad; de todas formas, el Polo es el más rápido y el R-5, el más lento. El

Corsa es el más energético en aceleraciones, en tanto el Polo se sitúa casi al mismo nivel en este capítulo. El Volkswagen es el más ágil en recuperaciones y el que exige jugar menos con la palanca de cambio, mientras que el Renault y el Opel son algo más perezosos en este aspecto.

El comportamiento del R-5 es muy

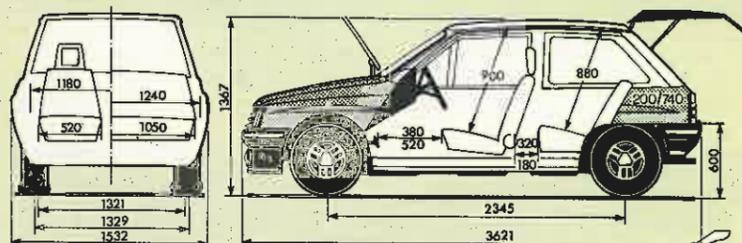
### CONSUMO

	Litros/100 kms.		
	Corsa	R-5	Polo
<b>CIUDAD</b>			
A 26,5 km/h. de media	8,6	8,2	8,0
<b>CARRETERA</b>			
A 90 km/h. de cruce	5,8	5,3	5,6
En conducción rápida	9,2	8,6	9,1
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 km/h. de cruce	6,7	6,9	6,2
A 140 km/h. de cruce	8,9	8,9	7,9
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>			
Consumo medio ponderado	7,6	7,2	7,1
Recorrido (kilómetros)	550	600	510

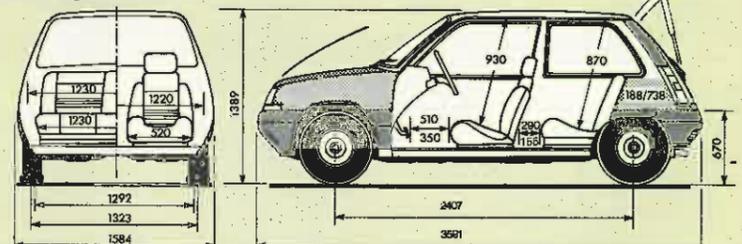
### PRESTACIONES

	Corsa	R-5	Polo
<b>VELOCIDAD MAX.</b> (Km/h.)	142,4	136,2	145,3
<b>ACELERACION (seg.)</b>			
400 m. salida parada	21,0	21,6	21,0
1.000 m. salida parada	38,9	39,7	38,9
De 0 a 100 km/h.	20,0	20,3	21,1
<b>RECUPERACION (seg.)</b>			
400 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup>	22,9	22,9	23,0
400 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup>	—	—	—
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup>	42,8	41,4	41,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup>	—	—	—
De 80 a 120 km/h. en 4. <sup>a</sup>	21,9	18,6	18,3
De 80 a 120 km/h. en 5. <sup>a</sup>	—	—	—

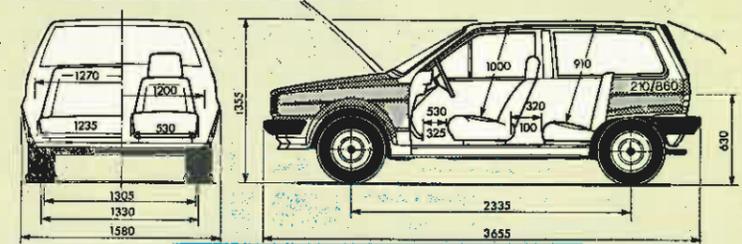
### OPEL CORSA CITY



### RENAULT 5 C



### VOLKSWAGEN POLO BUNNY



Sr. Porrón, Jefe de Mantenimiento de COTUP - Pamplona, opina sobre ZF Ecomat.

## “Seguridad y mantenimiento son importantes ventajas de la Ecomat de ZF”

“Después de probar otras cajas de cambios automáticas, pudimos comprobar que la 4 HP 500 Ecomat de ZF era la que más nos convenía, ya que al tener cuatro marchas hacia delante, el salto entre ellas es mínimo y los cambios muy suaves”. Estas son las palabras del Sr. Porrón, Jefe de Mantenimiento de la Empresa de Transportes COTUP de Pamplona.

¿Qué otras ventajas mencionaría de la caja ZF Ecomat?

“Muchas. La del retardador hidráulico, por ejemplo, eso de que sea independiente del convertidor de par, hace que podamos fre-

nar los autobuses hasta la velocidad de un peatón. Además con este retardador, los frenos no se sobrecalientan nunca. Como no hay tirones, se va mucho mejor y los conductores sólo se preocupan de los pasajeros y del tráfico”.

¿Qué más nos podría decir sobre la caja ZF Ecomat?

“En nuestro caso, después de 92.000 Kms. no hemos tenido todavía que cambiar los forros de freno... Desde que tenemos la Ecomat en los autobuses, no hemos hecho ninguna intervención, salvo el cambio de aceite, claro... y de cualquier forma, si

surge algún problema, sabemos que ZF tiene una buena Asistencia Técnica”.

Para más información contacte: ZF ESPAÑA, S.A., Avenida Fuentemar, 9. Coslada, (Madrid) Tel.: (91) 671 54 50 / 54 / 58 Telex: 43076 ZF E



Más de 800 vehículos con la ZF Ecomat HP 500 ruedan por España.

BALANCE FINAL

	Corsa	R-5	Polo
Velocidad máxima	2.0000	3.0000	1.0000
Aceleraciones	2.0000	3.0000	1.0000
Recuperaciones	3.0000	2.0000	1.0000
Consumo	3.0000	2.0000	1.0000
Transmisión	3.0000	1.0000	1.0000
Caja de cambio	2.0000	1.0000	2.0000
Frenos	3.0000	1.0000	2.0000
Dirección	2.0000	1.0000	2.0000
Comportamiento	3.0000	1.0000	1.0000
Aptitudes urbanas	3.0000	2.0000	1.0000
Autonomía	2.0000	1.0000	3.0000
Habitabilidad	2.0000	1.0000	2.0000
Maletero	1.0000	3.0000	2.0000
Confort	1.0000	1.0000	1.0000
Posición conductor	2.0000	1.0000	3.0000
Sonoridad	2.0000	2.0000	1.0000
Equipamiento	1.0000	3.0000	1.0000
Calidad-Precio	3.0000	1.0000	1.0000

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

EQUIPAMIENTO

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



La ciudad es el terreno ideal para el Opel Corsa, Renault 5 y Volkswagen Polo básicos. Los tres coches tienen mecánicas de primera clase y hacen gala de unos consumos mínimos.

CONCLUSION: CIUDADANOS O MULTUSO

Los Corsa City, R-5 C y Polo Bunny son coches básicos que tienen buenas virtudes mecánicas, pero pierden puntos por la excesiva pobreza de su equipamiento. El R-5 y el Polo destacan sobre el Corsa a la hora de la compra. El usuario que quiera un coche para andar casi todo el tiempo en ciudad tendría una elección lógica en el Volkswagen, que es el más caro al principio, pero gasta menos que sus rivales y, además, utiliza gasolina normal. El Polo se mueve en medio del tráfico urbano con toda soltura y es un coche fácil de manejar una vez que se han desarrollado ya los músculos de la pierna derecha para pisar el freno.

El Renault es el coche más multiuso, el que mejor se adapta a las diferentes exigencias, tanto de carretera como de ciudad; además, es el que cuesta menos dinero. El R-5 falla por contra en lo que se refiere a comodidad de asientos para el conductor y su acompañante, también es más ruidoso de lo normal y su equipo es de una pobreza absoluta, hasta el límite de faltar la luneta térmica, el limpiaparabrisas trasero o algo tan sencillo como un termómetro de agua.

El Opel Corsa City tiene un buen precio, pero no está a la misma altura que sus rivales, ya que cede terreno en varios aspectos. El Corsa se mueve mejor en carretera que en ciudad, pero es más sensible que sus rivales a los pisos estropeados; sus frenos requieren también un cierto periodo de aprendizaje. El Opel destaca de forma favorable por sus prestaciones, ya sea velocidad máxima o aceleración, pero tiene unas recuperaciones demasiado tranquilas.

Angel Marco

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



## MOTORES DE TURBINA

LA razón de la presente carta es la de preguntarle el porqué de que no se hayan implantado con fluidez motores de turbina a gas en los automóviles, a pesar de que éste cuenta con muchas más ventajas sobre el motor de émbolos.

Según me he podido informar, éstos cuentan con mayor simplicidad, al reducirse las partes en un 80 por 100; ausencia de vibración, al ser un movimiento rotatorio; escape de gases fríos, limpios y no tóxicos, al quemarse el combustible casi en su totalidad; seguridad en el encendido, aun a baja temperatura, y viendo estas razones yo no me explico su poca explotación en el mercado, aunque ha habido varias intentonas, como la de Chrysler en 1954, 1956, 1961 y 1964, y en 1961 Dodge con el turbo Dart, que

nunca pasaron de prototipos.

Javier Fernández  
Bilbao

**Respuesta.**—Por lo que nosotros sabemos, los motores de turbina presentan todavía graves problemas para su implantación en automóviles de reducido tamaño. Otra cosa es en vehículos industriales.

Su primer hándicap es el peso total, notablemente superior al de un motor convencional. Por otro lado, las elevadas velocidades de giro obligan a un complicado, caro y pesado sistema de transmisiones. La puesta en marcha obliga a utilizar equipos auxiliares, y antes de su pleno funcionamiento hay que esperar un tiempo de calentamiento.

Parece ser que el empleo de materiales cerámicos simplificaría mucho su utilización, pero aún resultan considerablemente caros y obligan a una tecnología de investigación muy costosa y

sólo al alcance de un reducido número de fabricantes. Por último, y nada desdeñable, es el inconveniente de que su reparación sólo podría llevarse a cabo en talleres especializados, con un utillaje muy especial. Todas estas razones han «aparcado» los proyectos de motores de turbina y su implantación popular en los automóviles, pero no se descarta que en un futuro más o menos cercano esta posibilidad vuelva a plantearse.

## PASTILLAS DE FRENO

LES agradecería me informasen sobre las pastillas de freno y líquido más apropiado para un Ibiza GLD, ya que las que traen de origen resultan bastante deficientes, como ustedes mismos han publicado cuando realizaron la prueba del modelo. También les rogaría me dijeran qué ruedas irían

mejor, ya que tengo que cambiarlas pronto y querría montar algunas más anchas, ya que en curvas el coche deriva mucho.

César Vizos  
El Ferrol

**Respuesta.**—Una buena pastilla de freno, válida para una utilización normal y también intensiva, es la Ferodo 574. La Necto 008 también va bien, pero exige más temperatura que la anterior: es decir, en frío tendrá una mayor distancia de frenado. En cuanto a líquido, cualquiera que cumpla las normas DOT-3 o DTT-4 es perfectamente válido y hay varias marcas en el mercado. Esta norma viene rotulada en el envase.

En cuanto a ruedas, para pasar de sus actuales 155 SR 13 a unas 165, para mantener el desarrollo tendría que cambiar de llanta y pasarse a 165/65-14, iguales a las que utiliza el Ibiza 1.5. Esta solución le resultaría muy cara, por lo que nos parece más lógico pasar a 175/70 SR 13, que no varía el desarrollo pero que resulta demasiado ancha, sobre todo si rueda en carretera mojada, como es frecuente en su tierra. El problema de deriva se corrige subiendo las presiones, no pasando a medidas más anchas de neumático, aunque a igualdad de presión derive menos cuanto menos perfil tenga la cubierta.

## EL TIMO DEL SEGURO

HACE dos años me compré un Opel Corsa en el concesionario Dasauto de la Avenida del Mediterráneo de Madrid, donde me recomendaron que lo asegurara en Munat, puesto que era una compañía seria de la que ellos son agentes. Al cabo de unos meses de renovar por primera vez la póliza, un representante de dicha compañía se presentó varias veces a verme y, al final, contactó conmigo por teléfono. En la conversación que mantuvimos, dicho señor me instaba a suscribir una póliza de hogar, ya que, según él, yo debía compen-

## CRITICA DE TIENDAS

### Movilaudio, alta fidelidad para el automóvil

EN Madrid se tiende cada vez más a la especialización en todos los sectores, y el automóvil se convierte en un espacio abonado para la imaginación, en donde un buen profesional puede convertir el habitáculo del coche en una sala de conciertos, gracias a la aparición en el mercado de los compact-disc, minicadenas y otros sofisticados elementos electrónicos.

En la calle Blasco de Garay, 63, de Madrid, en el barrio de Argüelles, teléfono 244 23 56, encontramos un pequeño taller dedicado a la instalación y venta de accesorios electrónicos para el automóvil. Se puede comprar o

Puntuaciones: Taller, 7; atención al cliente, 7; financiación, 8; servicio postventa, 7.

instalar cualquier marca de aparatos de car-hifi, así como alarmas, y ofrecen como ventaja adicional la posibilidad de financiar cualquiera de los equipos allí adquiridos, así como su instalación. Los profesionales que atienden la instalación son buenos comerciales, asesorando a los clientes no sólo en precio, sino también adecuando sus deseos a los presupuestos más justos.

Las instalaciones no son grandes, pero la limpieza y el orden son sus características. Disponen de expositores y una oficina situada en la planta baja, reparan los equipos de sonido. También instalan toda una gama de alarmas, que pueden ser tan sencillas como un corta corrientes o tan sofisticadas como una que cierra los cristales, pone el seguro a las puertas y avisa en casa.



## Agenda

Del 19 al 25 de noviembre

### Automovilismo

Los días 23 y 24 de noviembre se celebra en el Circuito del Jarama la última jornada de carreras de velocidad de esta temporada. Los entrenamientos comenzarán el sábado a las 10,15 horas de la mañana, y a las 14 horas está prevista la primera manga de la Fórmula Fiesta. El domingo, también a las 10,15, los pilotos competirán su segunda manga, seguidos de los Renault Iniciación, Fórmula Nacional, Copa Turbo y Turismo de Producción.

El Critérium Viladrau, que organiza el Real Automóvil Club de Gerona y es puntuable para la Copa de España, comenzará en esta ciudad gerundense a las 22,01 horas del sábado 23 de noviembre. El rally, que consta de tres etapas compuestas por un bucle de cuatro tramos, tiene un recorrido total de 369,600 kilómetros. La llegada de la prueba a Viladrau está prevista para las 8,31 horas del domingo 24.

### Motociclismo

El Trial de Igualada 4x4, que organiza el Moto Club de esta ciudad barcelonesa, se celebrará el 24 de noviembre en el polígono industrial que está situado junto a la carretera nacional 8.

Otras pruebas nacionales se realizan este mismo día: el XI Trial Campeonato Camel 1985, que organiza el Moto Club Las Palmas; el Rally Maestrat-Moto, de la Pista Motorista Vinromá de Castellón; y el III Trofeo Motocross Santa Bárbara, del Club Motor Burgos, que está previsto para el sábado 23 de noviembre.

sar a la compañía por los partes que había pasado. Ante mi negativa siguió insistiendo en la conveniencia de que lo hiciera, ya que en caso contrario pasaría un informe negativo sobre mí.

Unos meses más tarde recibí una carta de Munat comunicándome el cese de mi póliza y en la que no me daban ninguna posibilidad de renovación. Carta que, por cierto, no cumple el reglamento, ya que está fechada el 26 de septiembre y la póliza vence el 16 de noviembre, por lo que no se han respetado los dos meses de antelación reglamentarios para comunicar la baja. Después presenté, en las fechas correctas, los últimos partes que debía dar y el perito se personó en el taller para tasarlos. La sorpresa vino cuando al interesarme por mi coche en el taller me dijeron que Munat había llamado indicándoles que no realizasen la reparación, que la compañía se pondría en contacto conmigo. Como

no recibí ninguna comunicación y no sabía lo que pasaba, fui a Munat a preguntar. La respuesta fue que, acogiéndose a que los golpes —según ellos— no corresponden a las fechas en que digo que ocurrieron, Munat sólo está dispuesto a pagar el 50 por 100 de las 18.000 pesetas a que ascienden las reparaciones. Ante su negativa a solucionar el problema, voy a poner una denuncia en la Dirección General de Seguros, a ver si sirve de algo.

Carmen Crespo  
Madrid

## CRITICA AUTONOMICA

SOY fiel lector de vuestra publicación desde sus inicios, por lo que os brindo una enhorabuena por la labor que tan laboriosamente estáis llevando a cabo con vuestras publicaciones. A razón de esto me he permitido dirigirme a voso-

## Nueva batería Bosch: Potencia Sin Mantenimiento



BOSCH ha desarrollado una nueva Batería Sin Mantenimiento que es pura potencia.

Una Batería de nueva tecnología que está muy por encima de otras. Su aleación especial de plomo-calcio y antimonio proporciona más potencia y seguridad de arranque,

aún con frío muy intenso.

La nueva Batería BOSCH se mantiene a pleno rendimiento durante kilómetros y kilómetros sin necesidad de tocarla. No necesita mantenimiento por mucho tiempo que pase. Batería Bosch. Potencia sin Mantenimiento.



**BOSCH**  
Así de seguro.

**RADIO**

## QUE USTED LOS ESCUCHE BIEN

La radio o el radiocasete se han convertido en piezas casi indispensables en el automóvil, y es por ello por lo que en muchas ocasiones nos hemos encontrado ante la duda de qué equipo (radio, radiocasete o equipo hi-fi) es el que reúne las particularidades que deseamos para el coche, así como qué tipo de altavoces, cuántos y dónde se deben colocar, si necesitamos o no ecualizador o amplificador y qué antena es la más conveniente.

En primer lugar, hay que elegir una radio o radiocasete que reproduzca fielmente y sin perturbaciones cualquier emisora de radio o la grabación del cassette que queramos oír. En el mercado hay una amplia gama de aparatos que cumplen satisfactoriamente este cometido, si bien existen aún diversas marcas, sobre todo del mercado chino y coreano, que para abaratar su costo están pésimamente ensamblados y no disponen de una serie de elementos esenciales (amplificadores de intermedia, filtros de desacoplado, etcétera).

Con relación a los altavoces, el primer consejo es que éstos sean de calidad, pues son un elemento tan importante como el propio radiocasete para lograr un buen sonido en nuestro automóvil. Es necesaria mucha precaución a la hora de elegir

los, pues hay en el mercado gran cantidad de imitaciones de muy dudoso resultado. Básicamente, debemos instalar una pareja, pues prácticamente la totalidad de los radiocassetes son estereofónicos, es decir, de dos salidas independientes.

El lugar idóneo para su instalación son las puertas delanteras, porque en ellas tenemos la mejor «caja de resonancia», aunque muchos fabricantes de automóviles en su equipo de serie los sitúan en otros espacios por razones de estética.

Para mejorar la sonoridad es aconsejable colocar otros altavoces posteriores, principalmente en el panel trasero, bandeja posterior o en los laterales de éste. Nunca en las puertas traseras, porque «taparían» el sonido con los asientos.

El tercer elemento importante de la instalación es la antena, elemento al que la mayoría le presta escasa atención. Es un accesorio igual de importante que el resto si queremos disfrutar de una buena calidad de recepción. Dos recomendaciones en este sentido: la primera es instalar una antena de marca, pues hay muchas hechas por fabricantes piratas de muy malos resultados. La segunda, mucha precaución antes de instalar una antena electrónica o de interior en el automóvil.

J. G. P.

tros para comentaros cierto artículo haciendo alusión política, cosa nada positiva.

En el número 105, dentro de «Punto de mira», en su artículo «Agente antiautomático» se hace una referencia poco grata y nada acertada, a mi parecer, para una revista de este tipo. Debería cuidarse el mantener el tema automovilístico virgen, dejando aparte cualquier tipo de alusión a este tema. El hecho de criticar la mala actuación de un agente no es motivo suficiente para acometer contra cierto tipo de ideal político.

Esta carta muestra una opinión de crítica constructiva sin ningún otro fin. Volviendo a felicitaros sinceramente por vuestras publicaciones, se despide

M. G. L.  
Archena (Murcia)

## DESCONTENTO CON UN R-5

PARECE ser que un mal día tuve la desafortunada idea de adquirir un Renault 5 GTS (Supercinco). Desde hace unos meses empecé un pequeñísimo picado de bielas y que, con el paso del tiempo, se hace poco menos que imposible poder circular con el vehículo, amén de la falta de potencia al motor. Motor que por otra parte jamás pasó de 3.500 rpm. Contacté varias veces con el departamento de garantías de Fasa Renault, obteniendo la llamada por respuesta (vergonzante llamada, diría yo).

Jamás podré comprender cómo este problema no ha sido subsanado ya por esta firma, cuando es notorio que infinidad de motores padecen este problema (grave, diría yo). También el auto venía con ciertos fallos de terminación y entrega, ya expuestos y no subsanados. La verdad es que no tengo más alternativa válida que tener que recurrir a donde en ley me corresponda y en defensa de mis legítimos derechos, y después de haber pagado casi un millón por este auto. Mi total repulsa a los responsables de tenerme atendido y tratar de solventarme las causas de estas



anomalías. Y lógicamente es muy posible que sea éste el último vehículo adquirido de esta marca. Lamentable y triste que esto ocurra con lo que hay que trabajar para poder pagar un modesto utilitario. Y desde luego que llevaré estas acciones hasta sus últimas consecuencias.

M. G. L.  
Archena (Murcia)

## ¿SUPER O NORMAL?

DENTRO de algunos días me entregarán un Renault 11 GTL que, como ustedes saben, utiliza gasolina normal. Quisiera preguntarles qué ventajas e inconvenientes se pueden presentar en este coche utilizando combustible super, ya que me han dicho que es mejor y que a la larga es beneficioso.

Joseba Lazcano  
San Sebastián

Respuesta.—Si el fabricante recomienda la utilización de gasolina de menor índice de octanos es porque ha diseñado el motor para tal fin. Por tanto, corregir a quien se ha gastado muchos millones de pesetas en investigación es bastante ridículo. El motor del R-11 GTL incorpora un sofisticado y eficaz encendido electrónico de la marca Renix, que elimina el frecuente problema del picado de bielas, muy típico en las localidades costeras como la suya. Esté, pues, tranquilo y utilice gasolina normal, que se ahorrará algunas pesetas. Otra cosa es que la super le siente mal al motor, lo que tampoco es verdad; puede incluso (eso ya depende de la calidad de la gasolina y de cada coche en concreto) que con gasolina de 97 octanos el coche le consuma ligeramente menos y ande ligeramente más.



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

## Vagma es LANCIA

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

## VOLVO

Concesionario Oficial

## MOTOR SUECO, S. A.

EXPOSICION Y VENTA:  
CASTELLO, 23  
Tels. 431 28 46-64  
431 29 24-83  
28001 MADRID

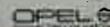
SERVICIO OFICIAL  
TALLERES MEDITERRANEO  
AV. MEDITERRANEO, 33  
Tel. 251 50 62  
28007 MADRID

## 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.

Véalos en motor gov

Concha Espina, 20. Tels. (91) 260 15 18/61. MADRID  
Victor de la Serna, 12. Tels. (91) 458 65 00/04



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!!

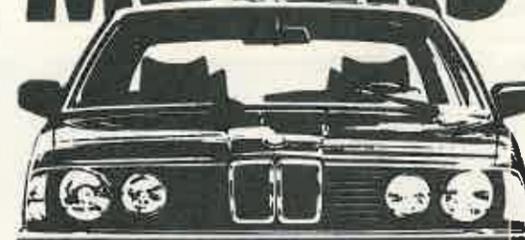
Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas - Sr. Arroyo

TAMBIEN ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte

# BAVIERA MOTORS



## ES BMW en todo

FREE TAX  
Y también con placa turística

## BAVIERA MOTORS S.A. Concesionario oficial BMW

EXPOSICION Y TALLERES  
Avda. Manoteras, núm. 2. Km. 5,300 Ctra. Burgos. Tel. 766 40 00.  
28050 MADRID.  
EXPOSICIONES  
P.º de la Castellana, 242. Tel. 733 93 90. 28046 MADRID  
Príncipe de Vergara, 278. Tels. 458 66 17-18. 28016 MADRID

**Alonalot**  
COMPETICION

LA GAMA MAS COMPLETA DE PREPARACIONES  
PARA VEHICULOS RENAULT

Exposición y ventas  
Riera San Miguel, 70  
Tel. 237 68 81

08006 BARCELONA

Taller  
Riera San Miguel, 71  
Tel. 237 67 11

135 CV para R-11 Turbo  
**¡NOVEDAD!**

MERCEDES BENZ  
AUTOMOVILES NUEVOS  
Y SEMINUEVOS  
DE OCASION

**MAES**  
VALENCIA, S. A.  
J. COSTA, 34  
Tel. 374 61 11  
46005 VALENCIA

**VALENCIA IMPORT, S. A.**

C/ CISCAR, 41. VALENCIA. TELS. (96) 374 54 12-50



**CONCESIONARIA  
MASERATI E INNOCENTI**

SELECCION DE BERLINAS Y  
DEPORTIVOS, TOTALMENTE  
GARANTIZADOS

MERCEDES - PORSCHE  
BMW Y OTRAS MARCAS



**NUESTROS DELEGADOS DEL  
NORTE, CATALUÑA Y LEVANTE  
PODRAN ATENDERLE LLAMANDO  
A LOS TELEFONOS:**

Norte: Alejandro Vicente, (94) 435 77 86  
Cataluña: Pere Calsina, (93) 237 70 00  
Levante: J. Ignacio Milla, (96) 374 59 57.



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

**VILARDELL**

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

auto/  
**Vilaza, s.a.**

BERNABÉ GONZÁLEZ, 39-TF. 774 00 86  
ACACIAS, 20-TF. 480 37 44-MADRID

**OFERTAS  
ESPECIALES  
DE ESTA SEMANA**

- Peugeot 205, varios modelos.
- R-5, terminado, 100.000 / entrada, 30.000 mes.
- Ford Fiesta, modelo 84, grandes facilidades.
- 8X 16 TRE. Año 84, ano.
- Horizon GL, año 84.
- Opel Superminifort, año 83, casi a estrenar.
- Opel Corsa, año 84, casi a estrenar.
- Seat 131 Diésel.
- Volkswagen Polo, gran oportunidad.
- Nissan CLK, sin entrada.
- Peugeot 508 GRD, oportunidad.
- Seat Málaga, año 84, oportunidad.
- Ford Fiesta, sin entrada, 9.000 p.p. total.
- Talbot 1.200 GL, M-EF, 40.000, entrada, 12.000, al mes. Ocasión.
- Talbot 1.200, M-EF, 30.000, entrada, 12.000, al mes.

**CREDITOS A 4 AÑOS  
9,5 % INTERES  
INFORMACION:  
274 00 66  
VISITENOS EN NUESTRAS  
EXPOSICIONES  
Fernán González, 39  
Acacias, 20  
NUESTRA MAYOR  
CALIDAD  
«LA CALIDAD»**

**Turini**

DISTRIBUIDOR OFICIAL

**IRESA**



Extensa gama de accesorios deportivos y de competición para transformar o personalizar al automóvil a su gusto: equipos de carburación, culatas perforadas, colectores de escape, radiadores de aceite, eje de levas, turbocompresores, pistones, arcos de seguridad, cinturones ancla, sillas deportivas, cierre capó, parrillas deportivas, sillas aerodinámicas RAMBL, etc.

Exclusivo para miembros de toda España en 24 horas  
C/VEL, 73-75. Tel. (93) 299 67 33  
08021 BARCELONA

**VOLKSWAGEN 181**, jeep todo-terreno, descapotable, único en España, 850.000 ptas. 242 50 20.

**PARTICULAR** vende Cadillac Seville impecable, gasolina normal. 408 99 00.

**LUIS RAMOS VENDE**

**R-5 COPA  
GR-A**

Relación cerrada,  
llantas, ruedas. Muchas  
otras  
Tel. (91) 409 47 18  
horas comercio

SUSCRIBASE A MOTOR 16



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

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

**Si es  
profesor,  
se va  
a ganar este  
coche.**



Porque Historia 16 celebra su X Aniversario y quiere celebrarlo con usted, profesor de Literatura, Historia, Filosofía, Ciencias Sociales o Arte de EGB, BUP o COU, tanto de colegios como de Institutos, privados o públicos. Porque Historia 16 quiere agradecerle el interés demostrado por esta colección que intenta dar una visión objetiva y completa de la historia y ser un buen instrumento de ayuda para su trabajo.

Y, para que vea que nuestro agradecimiento no se queda en palabras, hemos pensado en sortear un coche. Un Citroën Visa GTI. Para ganarlo no tiene que hacer casi nada. Sólo enviarnos el cupón que aparece en esta página. Así de fácil se puede ganar este coche.

Además, queremos adelantarle otra buena noticia: pronto vamos a organizar un concurso entre todos los estudiantes de España y, para que llegue a buen fin, necesitamos su colaboración.

No olvide el cupón. Rellénelo con sus datos y envíenoslo hoy mismo. El sorteo es el día 15 de Diciembre.

**historia**<sup>16</sup>

Enviar en un sobre a **INREVISA. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.**

Nombre y Apellidos

Localidad

Nº Colegiado

CP

Provincia

Profesor de

Centro de Enseñanza

# MERCEDES POR TRESCIENTOS MILLONES

Hace cincuenta años, Mercedes construyó dos colosos de cuatro ruedas y más de seis metros de longitud para dos personajes que tuvieron todo el poder en sus manos, Adolf Hitler y su amante, Eva Braun.



La imagen desafiante de un Mercedes alcanza todo su poder de fascinación cuando se contempla la «proa» de este coupé regalado por Hitler a Eva Braun. El oro del escudo impresiona por su valor y por la fiera de una imagen que no trae buenos recuerdos a la humanidad.

Los símbolos que adornan estos dos Mercedes todavía producen escalofríos en miles de personas, pero las máquinas que portan estos distintivos, los coches que hoy en día tiene en su poder el millonario Tom Barrett, excéntrico coleccionista de modelos relacionados con Hitler, son coches excepcionales, modelos sencillamente soberbios. Los dos Mercedes llegan a estas páginas tanto por su indiscutible espectacularidad, lejos de cualquier connotación política, como por el innegable reclamo de su precio, más de trescientos millones de pesetas. El coche negro, que durante muchos años fue el vehículo personal del dictador, ocupó durante casi una década el lugar de honor dentro de la producción Mercedes, un lugar compartido con el modelo dorado, un coupé de sueño que fue el regalo personal de Hitler a su amante, Eva Braun.

Tanto uno como otro coche son dos mastodontes de más de seis metros de longitud y cuatro toneladas y media de peso, dos modelos que han vivido una serie de aventuras rocambolescas desde la desaparición de sus poseedores; el coche de Hitler salió hacia Suecia nada más terminar la segunda guerra mundial, y en el país nórdico estuvo retenido algunos años antes de emigrar hacia Estados Unidos de una forma bastante sospechosa, ya que formó parte del pago hecho a cambio de una extraña exportación de rodamientos.

El fastuoso coupé dorado propiedad de Eva Braun tuvo una suerte distinta; el chófer de la dama salió con dirección a la frontera austriaca nada más conocerse el suicidio de la amante de Hitler. Una vez llegado a su destino, el coche pasó a un granero en donde permaneció camuflado durante años, exacta-

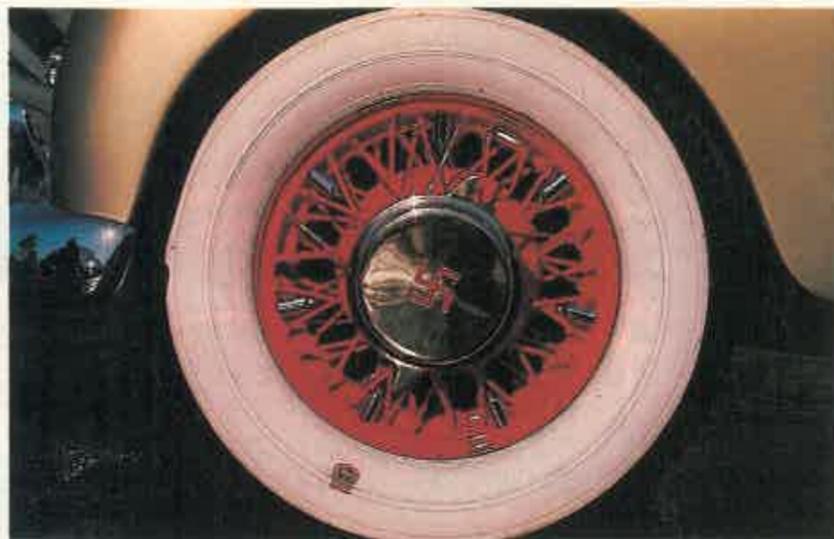


Este inmenso coupé negro fue el coche personal del dictador Hitler. El estilo elegante de este inmenso vehículo queda borrado por ese tono negro y tétrico.

mente veinte, sin que nadie conociera su paradero; un buen día un avisado rastreador se encontró de bruces con la joya; a partir de ese instante planeó una jugada maestra; se hizo con el coupé por un precio de saldo y tras una restauración bastante leve lo envió al mercado USA, en una excepcional operación de contrabando distinguida con un

toque irónico: la etiqueta que definió ante los aduaneros la categoría del material exportado rezaba: «Maquinaria de granja», en una clara alusión al extraño origen del Mercedes.

La estancia en el granero no dañó la magnífica planta de un coche que como su hermano, el Mercedes negro, llevaba un motor de ocho cilindros en V



Los embellecedores de ruedas también eran de oro  
El Mercedes coupé dorado de Eva Braun brillaba en cuanto recibía un rayo de luz

con compresor atmosférico, un motor capaz de llevar a cualquiera de estos «dinosaurios» con cuatro toneladas y media de peso por encima de los doscientos kilómetros por hora.

El coupé dorado no perdió ninguno de sus atributos durante sus veinte años de enclaustramiento, y al llegar a Estados Unidos estaba tan reluciente como

el primer día de su existencia. Los cristales antibala, de casi cuatro centímetros de espesor, estaban perfectos y sin el menor rasguño, lo mismo que los embellecedores de rueda y el símbolo situado en el frontal, todos ellos de oro de ley; por no faltar no faltaba ni la pistola personal del chófer de la Braun, disimulada en la guantera, como un ma-

cabro recuerdo de la siniestra personalidad de sus ocupantes.

Los dos Mercedes que ahora mismo viven en el Estado de Arizona han salido a subasta pública, el de Hitler por más de ciento noventa millones de pesetas, y el de su amante por casi cien millones de pesetas, con dos intenciones, una evidente, la de recaudar dinero, y otra, más extraña, la de tentar a Eva Braun, mujer que según muchos estudios no se suicidó en el búnker de Berlín junto al dictador, sino que se escapó discretamente para casarse después con un rabino judío y fijar su residencia en Israel, en donde vive en la actualidad; un acontecimiento que en caso de ser cierto bastaría para que el dictador nazi se revoliera desesperadamente en su tumba.

El estilo de estos dos coches es el mejor indicativo de la moda imperante en la década de los treinta en cuanto hacía referencia a lujo y poder. La fascinación del oro, de las formas impresionantes y sinuosas, aliada con el poder descomunal de más de cuatro toneladas de metal, cuatro toneladas trabajadas con la máxima delicadeza, trastornó a no pocos dictadores y jefes de estado, personajes que se quedaron con la boca abierta al contemplar estos Mercedes creados por verdaderos genios del automóvil.

**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.



**YAMAHA RD-80-LC**

**¡YA SOY MAYOR!**

**S**ER aficionado al motociclismo y estar a la espera de cumplir los dieciséis años de edad para poder disfrutar de una moto con 75 centímetros cúbicos de cilindrada debe ser un verdadero tormento. Sin lugar a dudas, el mejor regalo después de apagar las dieciséis velas de la tradicional tarta de cumpleaños es una Yamaha RD-80-LC.

Este modelo presentado recientemente en nuestro mercado ha tenido una extraordinaria aceptación entre los jóvenes aficionados, que agotaron las trescientas unidades importadas en poco más de quince días.

Cualquier modelo de Yamaha, sellado RD, es sinónimo de elevadas prestaciones que permiten una conducción briosa, y la 80-LC no es una excepción. La mecánica del motor que la equipa es de lo más moderno, así como la parte ciclística, que se conjuga perfectamente formando una moto de lo más apetecible. Por su comportamiento re-

sulta ideal para la formación de futuros motoristas que precisan aprender no solamente las técnicas de pilotaje, sino también el manejo de una mecánica sofisticada como ésta.

**MECANICA-COMPORTAMIENTO**



La estructura del motor es similar al de la 350 centímetros cúbicos, con la diferencia de que éste es monocilíndrico y, fiel a la tradición RD, tiene la refrigeración líquida, cubica 72,8 centímetros de cilindrada total, con un diámetro por carrera del pistón de 47 x 42 milímetros. La relación de compresión es baja, 6,6 : 1, sin embargo, el par máximo que es de 0,95 mkg. se obtiene a 9.000 revoluciones por minuto, o sea, al máximo régimen de rotación admitido. Con esto se demuestra claramente que se trata de un motor con la curva de potencia muy puntiaguda.

Según el fabricante, este propulsor es capaz de desarrollar doce caballos de potencia a 9.000 revoluciones por minuto, con lo cual se equipara a la de la Honda MBX que es su máximo rival.

Para la alimentación, Yamaha ha recurrido al sistema YEIS, desaparecido en otros modelos de cuatro tiempos. El conducto de admisión está provisto de láminas, y debido al sistema antes mencionado consigue mejorar el rendimiento al tener un perfecto llenado del cárter, y a la vez reducir en cierta medida el consumo del combustible, que en un motor de dos tiempos siempre es elevado. En cuanto a la lubricación dispone de una bomba que inyecta al cárter el aceite proporcionado a las revoluciones del motor. La cantidad está dosificada al cuatro por ciento.

Como es característico en Yamaha, el cambio garantiza una solidez a toda prueba, y las seis marchas que lo componen tienen entre sí un escalonamiento muy progresivo.

En cuanto a la parte ciclística cabe decir que la RD-80-LC es una moto sobredimensionada. El chasis tiene una estructura demasiado sólida en proporción al peso y a las prestaciones de la moto, así como el disco de freno delantero, que también parece indicado para una moto de mayor cilindrada. Las suspensiones, tanto el cantilever como la horquilla delantera están en consonancia con las prestaciones de la moto.

El comportamiento de la RD-80-LC está proporcionado al espíritu fogoso de sus conductores, que con dieciséis años o poco más, sólo buscan en una moto el aspecto más rabioso posible, respaldado por una robustez mecánica capaz de soportar el trato más desconsiderado.

La puesta en marcha es tan sencilla que permite prescindir del pedal de arranque, y con un ligero empujón se pone en funcionamiento, lo único que se necesita son algunos minutos de espera, hasta alcanzar la temperatura ideal del motor para rodar con soltura.

La postura del conductor es agradable, los reposapiés, correctamente colocados, así como la justa altura del manillar permiten rodar en posición relajada. Esto mismo no ocurre con el comportamiento del motor, que por debajo de las 6.000 revoluciones por minuto se muestra totalmente pasivo.

En realidad, la RD-80-LC obliga a mantener el motor siempre entre las 7.000 y 9.000 revoluciones por minuto. En este espacio la erogación de la potencia es lineal, hasta que en el cuarenta y cinco revoluciones se aprecia la aguja entrar en la zona roja, que corresponde a las 10.000 revoluciones por minuto. Sorprendentemente se puede rodar a este régimen durante tiempo sin que se aprecie fatiga mecánica o aumento en la temperatura del líquido de refrigeración.

Con un comportamiento de esta clase el uso de las seis marchas que forman el cambio ha de ser exhaustivo. Su escalonamiento está bien proporcionado e incluso en la sexta velocidad el motor puede desarrollar toda su potencia con soltura. En los cambios muy inmediatos se puede prescindir del embrague, sin que el engranar de las marchas sea dificultoso.

En cualquier trazado la estabilidad de esta Yamaha es muy buena. En las curvas cerradas es dócil, no culebrea, y permite inclinar muchísimo, así como en recta a 110 kilómetros por hora se mantiene firme.

Llegado el momento de frenar, con la RD-80 hay que ser cauteloso. El disco delantero tiende a bloquear la rueda con facilidad, debido a su exagerado diámetro, por el contrario, el freno de tambor posterior se comporta correctamente.

En el tráfico urbano la manejabilidad no puede ser mejor, sin embargo, la falta de potencia en los medios regí-



Freno delantero de disco  
A veces tiende a bloquear

menes limita una conducción ágil y briosa.

A consecuencia del comportamiento del motor el consumo de combustible casi no varía entre rodar en carretera y en la ciudad, situándose en los cuatro litros de combustible como término medio de consumo. Los 13 litros de gasolina que caben en el depósito permiten viajar durante 300 kilómetros sin repostar, mientras el litro de lubricante que cabe en el depósito del sistema Autolube permite llegar a los 600 kilómetros.

**Precio en la calle:**  
**259.000 ptas.**

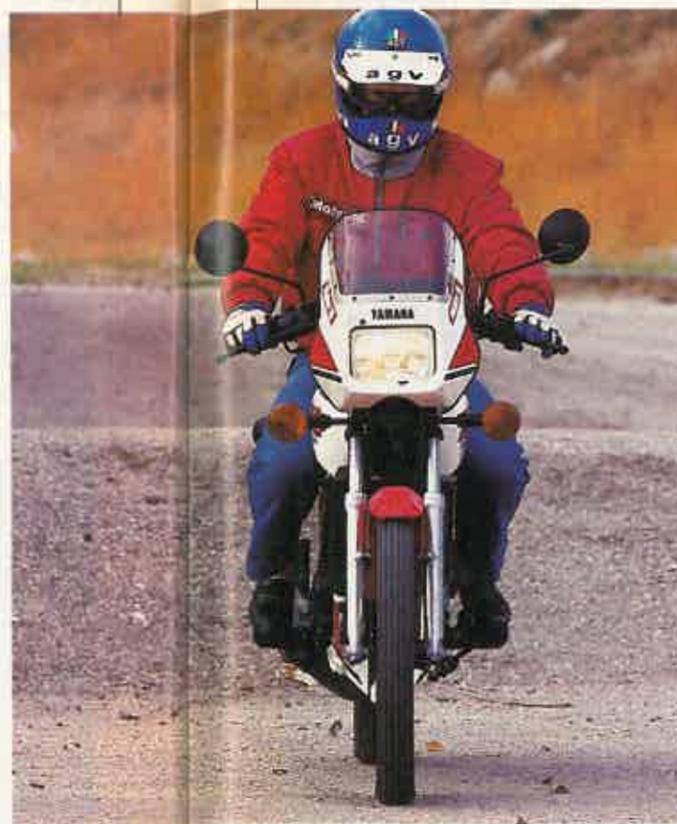
**Importador:** Samsa-Yamaha, Rambla de la Marina, 472, L'Hospitalet de Llobregat, Barcelona.  
**Garantía:** Seis meses.  
**Plazo de entrega:** Agotado el cupo de 1985.  
**Fecha de presentación:** Septiembre de 1985, en España.  
**Número de talleres oficiales:** 131 en España.

**VIRTUDES**

- Buena estabilidad.
- Cambio sólido y preciso.
- Embrague robusto.
- Motor potente.

**DEFECTOS**

- Freno delantero excesivo.
- Falta de potencia a medio régimen.
- Precio elevado.



La atractiva Yamaha RD-80-LC es ideal para la formación de futuros motoristas. Las siglas RD, sinónimo de altas prestaciones, avalan sus 12 caballos de potencia.



FICHA TECNICA



**YAMAHA RD-80-LC**

**MOTOR** Monocilíndrico de dos tiempos con refrigeración líquida. Diámetro por carrera: 47 x 42 mm. Cilindrada total: 72,8 c.c. Par máximo: 0,92 mkg. a 9.000 rpm. Potencia máxima: 12 cv. a 9.000 rpm.

**ALIMENTACION** Admisión por láminas con sistema YEIS. Engrase Autolube. Encendido transistorizado CDI.

**TRANSMISION** Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Caja de cambio con seis velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

**BASTIDOR** Chasis de doble cuna tubular. Horquilla delantera telescópica hidráulica. Suspensión posterior Cantilever con amortiguador tipo De Carbon. Freno delantero de disco con pinza hidráulica. Freno posterior de tambor.

**DIMENSIONES** Longitud total: 1.990 mm. Anchura total: 735 mm. Altura total: 1.190 mm. Peso en seco: 95 kilos. Capacidad del depósito del combustible: 13 litros. Capacidad del depósito Autolube: 1 litro.

# En Rioja, el tinto es oro.



Carta de Oro. Rioja bien criado.



**FORMULA 1**

**JEREZ FUE MAS FINO**



Al final, Jerez ha ganado la batalla y el 13 de abril estará todo preparado para la Fórmula 1. Ecclestone, que hace y deshace a su antojo, ha elegido la oferta andaluza, apoyada por Rodríguez de la Borbolla y Pedro Pacheco

**E**SPAÑA tendrá Gran Premio de Fórmula 1 el 13 de abril de 1986, y este Gran Premio se celebrará en Jerez. Así lo anunció Pedro Pacheco, alcalde de la localidad andaluza, que al final ha logrado que Bernie Ecclestone se incline por el circuito permanente en detrimento de Montjuich, cuyos responsables hasta última hora tenían la esperanza de llevarse la prueba a Cataluña.

En la rueda de Prensa en que el alcalde jerezano comunicó la noticia estaba presente el presidente de la Junta de Andalucía, José Rodríguez de la Borbolla, institución que ha colaborado plenamente desde el primer momento con el Ayuntamiento jerezano y que se encargará de los accesos al circuito e infraestructura, proyecto ya aprobado y que entrará por vía de urgencia para tener terminadas las obras el mes de marzo. También el circuito estará listo para la fecha prevista, pues los cerramientos están acabados y el asfaltado de la capa de rodadura se ha comenzado esta semana. Se trabaja, además, en la construcción de las tribunas y cinco grandes aparcamientos, que cubrirán las necesidades del público.

Los acuerdos previos a los que llegaron Pacheco y Ecclestone en la reunión celebrada hace dos semanas en Londres establecen que Jerez tendrá Gran Premio hasta 1992, año en que se quiere hacer coincidir con el 12 de octubre, fecha en que se cumplirá el V Centenario del Descubrimiento de América. Por ello, a partir de 1987, la carrera se trasladará a septiembre u octubre, para ir acercándola a la fecha que interesa a Jerez. El contrato definitivo se firmará en la primera semana de diciembre para que el presidente de la Junta de Andalucía esté presente en la firma, y existen muchas posibilidades de que el acto se celebre en la ciudad andaluza. Antes de este acontecimiento, el circuito jerezano deberá pasar una inspección de la FISA a últimos de este mes, inspección que no preocupa a los responsables del circuito, pues están seguros de cumplir todos los requisitos.

Respecto a los rumores sobre la entrega a Ecclestone de un aval de 150 millones de pesetas, Pedro Pacheco los ha desmentido y asegura que el dinero, que estará en su poder en breves días, se entregará una vez se firme el precontrato. Además, en la rueda de Prensa

se adelantó la posibilidad de que el 4 de mayo Jerez pueda ser escenario del Gran Premio de España de Motociclismo y aseguró que no existen problemas para la realización de una carrera internacional previa al Gran Premio —requisito indispensable—, ya que hay solicitadas para el próximo año algunas pruebas internacionales y están seguros de conseguirlas.

Mientras tanto, cuando ya existía un pacto entre Ecclestone y Pacheco, Pasqual Maragall, alcalde de Barcelona, seguía esperando una nueva entrevista con el gran hombre de la Fórmula 1, entrevista que debía celebrarse en la Embajada española en Londres y a la que Ecclestone no llegó. Pero los catalanes han acogido de buen grado la opción de Jerez y Enrique Trufiño, concejal de deportes barcelonés, ha declarado a MOTOR16: «Naturalmente, si Barcelona debe renunciar, nos alegramos de que Jerez logre montar la carrera. Además, estamos dispuestos a ofrecerles toda la ayuda precisa.» Declaraciones que se suman al interés de todos los españoles, que volvemos a tener la «fórmula reina» en nuestro país.

**ACABADO-EQUIPAMIENTO**



El nivel de acabado de la RD-80-LC es aceptable, teniendo presente que se trata de una moto deportiva destinada al sector juvenil.

Está provista de quilla cubrecárter y semicarenado, detrás del cual se encuentra el panel de mandos formado por el cuentarrevoluciones, el velocímetro y, entre éstos, el indicador de la temperatura del líquido de refrigeración y varios testigos luminosos.

Todo esto, nada lujoso, así como los mandos eléctricos, que son sencillos y funcionales. El motor tiene una buena terminación al igual que el chasis.

La RD-80-LC está disponible en color blanco o negro, combinados con rojo y en ambas versiones el asiento es de color bermellón, que armoniza con las tapas laterales y el colín, dentro del cual se puede guardar algún pequeño objeto.

**VALOR-PRECO**



La RD-80-LC cuesta 259.000 pesetas con todos los impuestos pagados a falta del seguro. Después del éxito de ven-

tas conseguido por Yamaha con este modelo parece ser que a los compradores no les asusta el precio. Sin embargo, este es el talón de Aquiles de este modelo, que a pesar de dar buenas prestaciones y ser ideal para la iniciación de motoristas noveles, no deja de ser una 72,8 centímetros cúbicos.

Gigi Corbetta

**PRESTACIONES**



<b>VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)</b>	
Con el conductor .....	110
Con dos personas .....	87
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
De 0 a 400 metros .....	23,5

**CONSUMO**



	litros/100 km.
Ciudad .....	4,2
Carretera .....	3,8



La postura de conducción es muy relajada. El panel de mandos es de lo más completo.

**UN SOLO DE UN GRAND CLASICO**



**GRAND MARNIER**

Su sabor una nota de grand diferencia.



Salvador Serviá no tuvo que emplegarse a fondo ante las dificultades de Sainz en el primer tramo del Rallye.

## RALLYE VALEO GOLEADA DE SERVIÁ

**A** ver si dejas de romperte de una vez», le decía Carlos Sainz a su coche en el pódium de llegada en el Bernabéu, mientras regaba con abundante champán el Renault Maxiturbo. Las cuatro apariciones de este coche en España han estado marcadas por incidentes

de mayor o menor gravedad, lo que ha impedido que Sainz pudiese superar a su gran rival, Salvador Serviá, con esta montura, teóricamente superior al Lancia 037 del catalán.

Y volvió a ocurrir en el Valeo, última prueba del año, ya con los diferentes campeonatos decididos y que ha te-

nido el aliciente de ver el enfrentamiento directo de los dos hombres que han luchado durante todo el año, ahora con armas muy silimares. En el primer tramo, la larga prueba (27 kilómetros en muy mal estado) de La Parrilla, Sainz pincha una rueda. Su asistencia en mitad de tramo tarda nada menos que tres

minutos en cambiarla, a la vez que se suelta una bujía. En definitiva, 2-59 de diferencia respecto a Serviá, que en un rallye relativamente corto, como el Valeo, es imposible enjugar. Serviá puede rodar con cierta tranquilidad, limitándose a controlar a Beni Fernández, con el coche que ha proclamado a Frequelín campeón de Francia de rallyes, y a un Genito Ortiz desesoso de gustar a su público, conduciendo el Tour de Corse de Renault.

Ya algo más distanciado, José Arqué, que veía recompensada su espléndida campaña, conduciendo el Opel Manta oficial que Beni dejaba vacante.

Si la lucha entre los cinco puestos de la cabeza no presentaba más interés que la remontada de Sainz (que redujo su diferencia a la mitad) y su serie de scratches, en los siguientes puestos no había cuartel. Como ha sido habitual



Un pinchazo en la primera prueba sentenció el rallye para Sainz. Beni Fernández con el Opel Manta de Frequelín se clasificó segundo sin inquietar a Serviá.



en el Campeonato, los hombres de la Corsa se sitúan inmediatamente detrás de los grupo B oficiales. Y hay que tener presente que en el Rallye Valeo iba a decidirse el Campeonato Corsa, cuyo premio es nada menos que el convertirse durante el año próximo en piloto oficial de Opel: el sueño de cualquier piloto. Las diferencias entre unos y otros siempre eran escasísimas. Comenzó Collin siendo el más rápido, con un Loza prudente porque le bastaba casi con terminar. Augustin va poco a poco superando a Collin, pese a que su coche vuelve a tener problemas de dirección y de arranque. Evangelino Otero también se mezcla entre los cuatro pilotos que se alternan en los mejores tiempos, llegando a plantear problemas a Muñoz en su lucha por la séptima posición. Al final, la victoria se inclinaba a favor de Augustin, con 37 segundos de ventaja

sobre Loza y 1-39 sobre Otero. De este modo, Loza gana el campeonato, seguido de Otero, Collin y Augustin. Con Arqué corriendo en el grupo B, los pilotos de la Corsa eran los que se llevaban la clasificación en el grupo A, tras los problemas de Antonio Sainz, con la dirección de su Kadett GSi rota desde los primeros tramos.

En grupo N, tras unos primeros compases en que la lucha fue muy igualada, finalmente Bassas se imponía, una vez más, a Ricardo Muñoz, que tuvo que emplearse a fondo para no verse superado por el mejor Corsa. Juan Carlos Pradera nunca estuvo en los tiempos de «Rizos» y se contentó con superar sin problemas a Zorrilla en la lucha entre los Peugeot 205 GTi.

Tanto Graña como Holke tenían posibilidades de ganar la Inter Ibiza. Holke abandonó muy pronto por rotura de

un palier, por lo que le bastaba finalizar a Graña para ganar el Campeonato. Pero el motor del leonés no aguantó y perdió así sus posibilidades. Al final, sólo siete Ibiza (de los 12 que tomaron la salida), entre los que se impuso Beaskoetxea, con seis minutos de ventaja sobre Viesca.

Tampoco tuvo mayor interés la lucha entre los Fiesta, con José Bernardo Pino, ya campeón, ausente. En los primeros compases, fue Alonso el más rápido, para ceder poco a poco el lider

azgo a manos de Sola, hasta que Argenta, tras el abandono de este último, se lleva el gato al agua y definitivamente el subtítulo.

Entre los Talbot, ganó el único que llegó hasta el final, J. M. Nova, tras los abandonos de Prats e Iranzo. Por cierto, que Moratal no llegó a tomar la salida en el coche oficial del equipo Peugeot-Talbot, al parecer por falta de puesta a punto del 205 GTi, aunque oficialmente se comunicó que la causa fue un accidente antes del inicio

de rallye. Un rallye interesante, que cada día se afianza más en el calendario pese a su juventud (segunda edición) y que va camino de convertirse en una prueba de gran importancia en el calendario nacional. Serviá ha vuelto a demostrar lo importante que es la fiabilidad de su máquina y la eficacia de su equipo, poniendo un gran broche a su extraordinaria temporada.

J. M. Cernuda  
Fotos: A. J. Nieto

## EN DIRECTO

Por unanimidad entre varios seguidores habituales del campeonato, el cruce del tramo de **La Parrilla** con la carretera San Agustín-Colmenar de



este Valeo ha sido el punto de mayor afluencia de público de todo el territorio nacional. En segunda posición, el rasante del Rallye Corte Inglés en Las Palmas, y en tercera posición, el famosísimo cruce de Sant Hillari de varios rallyes catalanes.

En su primera edición, la **Copa Inter Ibiza** no ha sido lo brillante que se esperaba. Para el año próximo dispondrán de más potencia (sobre los 125 CV) neumáticos rásing y algunos retoques de suspensión.

**Beni Fernández** no encontraba grandes diferencias entre el coche de Frequelim, que utilizó en el Valeo, y

el suyo habitual, que en esta ocasión condujo Arqué. Aproximadamente, la misma potencia, pero 50 kilos más ligero y con mejores suspensiones el del francés. Por otra parte, Beni contaba con un «ovreur» de lujo: **Andrea Zanussi**, que hacía las funciones de coche «S» con el muleto de Opel.

Definitivamente, **Puras** no ha tenido suerte esta temporada. En su reaparición tras el accidente canario ha vuelto a accidentar su R-5 Turbo. Esta vez, en un tramo de enlace, contra otro participante. Según varios testigos, el santanderino no pudo evitar la colisión contra el Corsa de J. C. Andrés.



Arqué heredó el coche de Beni, con el que acabó quinto. Genito, con el R-5 «Tour de Corse», hizo un monumental trompo en La Parrilla.



## CLASIFICACION

1, **Serviá-Sabater** (Lancia Rally), 2 horas 17 minutos 44 segundos; 2, **Fernández-Orozco** (Opel Manta 400), a 40 s.; 3, **Sainz-Boto** (Renault Maxi-turbo), a 1-59; 4, **Ortiz-Minguez** (Renault 5 Turbo), a 3-40; 5, **Arqué-Muntañola** (Opel Manta 400), a 6-42; 6, **Bassas-Mas** (Renault 11 Turbo), 1.º grupo N, a 22-00; 7, **Muñoz-Robledano** (BMW 323i), 2.º grupo N, a 22-57; 8, **Augustin-Cabal** (Opel Corsa), 2.º grupo A, a 23-35; 10, **Otero-Piñón** (Opel Corsa), 3.º grupo A, a 24-37.

## CAMPEONATO DE ESPAÑA

1, **S. Serviá** (1.581 puntos); 2, **C. Sainz** (1.419); 3, **B. Fernández** (1.054); 4, **J. Arqué** (1.007); 5, **J. Bassas** (897); 6, **R. Muñoz** (837); 7, **J. C. Pradera** (738); 8, **J. Bassas** (897); 9, **A. Loza** (523); 10, **J. B. Pino** (446).

**GRUPO A:** 1, Josep Arqué; 2, A. Loza; 3, J. B. Pino.  
**GRUPO N:** 1, J. Bassas; 2, R. Muñoz; 3, J. C. Pradera.  
**MARCAS:** 1, Opel; 2, Renault; 3, Talbot.  
**COPILOTOS:** 1, J. Sabater; 2, A. Boto; 3, J. López Orozco.

## POR TECNOLOGIA

El Centro de Investigaciones VARTA, el más importante de Europa dedicado al desarrollo de baterías, introdujo —y patentó— la utilización de selenio en sus aleaciones, creando así un nuevo tipo de baterías. Las más sofisticadas del mercado. Con toda la perfección de la tecnología alemana, durante todo un siglo. Por ello, los más importantes fabricantes europeos de vehículos incorporan baterías VARTA.

## POR POTENCIA

Una batería ha de demostrar su potencia, arrancando a la primera, como VARTA, líder del mercado europeo. Las baterías VARTA arrancan a las temperaturas más extremas de los rigurosos inviernos europeos. Porque disponen de la máxima capacidad de arranque en frío. Su insuperable rendimiento lo demuestran los millones y millones de vehículos que, en todo el mundo, arrancan cada día con VARTA.

# FRIAMENTE



## POR SEGURIDAD

Seguridad de estrenar su batería, gracias a los tapones visibles. VARTA, al estar cargada en seco, se activa justo en el momento de instalarla. Solo es necesario quitar los tapones, verter el ácido en los vasos y volver a colocar los mismos tapones. Con VARTA, el usuario está completamente seguro de estrenar su batería. Además con VARTA y, a diferencia de otras baterías, siempre es posible asegurar el control del estado de carga mediante una sencilla comprobación.

## POR LARGA VIDA

VARTA es la batería de larga vida. Al estar cargada en seco, su vida no comienza en el momento de su fabricación, sino justo en el momento de colocarla en el vehículo, mediante la incorporación del ácido. Todo ese largo tiempo que media entre la fabricación y la utilización de la batería, no existe en las VARTA. VARTA le ofrece otra ventaja única: Garantiza sus baterías, hasta 55 amperios, por dos años. Esta es la doble garantía VARTA.

# LA PRIMERA DE EUROPA

**DOBLE**  
VARTA  
**GARANTIA**



Rallye

GRUNDEL, SEGUNDO EN FORD

El equipo Ford ha quedado completo con el fichaje de Kalle Grundel como segundo piloto. El sueco, que en 1983 y 1984 corrió para Volkswagen y este año para Peugeot, podría debutar en el Memorial Bettega a mediados de diciembre, puesto que en Audi se muestran reticentes a

dejar en libertad antes de que termine el año a Stig Blomqvist. En caso de que al final no hubiera ningún Ford en esa prueba podría participar un segundo Peugeot, con los colores de la filial italiana, con Andrea Zanussi al volante.

Motos

ASPAR SIGUE EN DERBI

Después del tira y afloja de los últimos días se ha desbloqueado la situa-

ción de los pilotos de Derbi y JJ, Aspar será el primer piloto, secundado por Herreros, en la categoría de 80 cc. Por otro lado, el equipo de Angel Nieto contará con motos italianas MBA, que serán denominadas por el nombre del sponsor y mantenidas y desarrolladas por Derbi. En este equipo Aspar será el segundo hombre, que de esta manera cumple parte de sus deseos, el ascender de categoría, de paso que también ha mejo-



rado su ficha en el equipo de Mollet. El perjudicado es Cardús, que perdida la oficialidad de la JJ y la posibilidad Derbi deberá mirar hacia Armstrong. Estos le venderán una moto a la que darán asistencia, por lo que Cardús debe pues encontrar un sponsor.

500 millas

100 % USA

GENERAL Motors es una firma que tiene alergia a las carreras en circuito; sin embargo, esa especie de terror a la competición se va a romper gracias al empuje del millonario Roger Penske, dueño de un equipo que ya ha ganado varias veces en Indianápolis, y de los componentes de la firma inglesa Ilmor. El próximo campeonato CART, una serie de dieciséis carreras que se disputan por todos los Estados Unidos en circuitos de tipo clásico y en otros de tipo oval, carreras entre las que se incluye Indianápolis, con-



Asamblea

GRACIA, SIN PROBLEMAS

tará con la participación de dos monoplazas March equipados con el nuevo motor Chevrolet, un ocho cilindros en V de 2,65 litros de cubaje, treinta y dos válvulas, cuatro árboles de levas en cabeza y un turbocompresor, un combinado especial que dará sin problemas más de ochocientos caballos de potencia.

MINIMA problemática en la asamblea general de la Federación Española de Automovilismo dirigida por Carlos Gracia. Se empezó con la modificación de los estatutos a fin de incluir las recién creadas Federaciones Riojana y Cantabria.

El motor, que llevará a la vista los distintivos Chevrolet, no se está construyendo en los talleres en USA de la marca, sino en Inglaterra, en la factoría especializada de Ilmor Engineering; Rick Mears, el piloto americano que comenzó conduciendo excavadoras y ha sido capaz de ganar ya por dos veces las quinientas millas, ha probado ya los primeros ejemplares de este ocho cilindros con turbo.

Con respecto al Campeonato de España de Rallyes se consiguió que las federaciones territoriales aceptaran la limitación de un rallye por región.

Concluyó la reunión con el anuncio de la desaparición de las Fórmulas Nacional y Fiesta en favor de la Fórmula Ford 1600.



Seguridad

300 CABALLOS, MAXIMO EN RALLYES

La Federación Internacional del Deporte del Automóvil (FISA) ha hecho saber que en el Mundial de Rallyes del año que viene habrá que participar en al menos ocho de los once

rallyes programados para poder aspirar al título.

Por otro lado, se ha tomado el acuerdo de limitar la potencia de los nuevos grupo S —coches contruidos en una serie de diez unidades— a 300 caballos. La forma que parece más probable es limitando la cilindrada de los motores a 2.000 centímetros cúbicos cuando se emplea alimentación atmosférica y a 1.200 centímetros cúbicos.



Boxes



LA Fórmula 3.000 va a ver ampliados sus efectivos la próxima temporada. Algunos de los propietarios de equipos de Fórmula 3 van a dejar esta categoría y pasarse a la 3.000. Por ejemplo, Pavesti, que hasta ahora atendía los Ralt de Pérez Sala y Villamil. Pavesti duda si hacer correr un Ralt o un March —depende de los descuentos que pueda obtener de los importadores italianos— y mantendría a Pérez Sala en el equipo.

CAMPOS también quiere correr la Fórmula 3.000. Aunque tiene varios contactos, el de Alba es el más importante, lo que supondría tener que correr con un March.

JOHN Nilssen seguirá en la Fórmula 3.000 con un Ralt que atenderá un equipo que montará por su cuenta.

OTROS desertores de la Fórmula 3 son Bertram Schafer y el italiano Enzo Coloni. El primero hará correr a Chris Nissen, mientras que el segundo tiene contactos con Michel Ferté.

QUIEN no correrá la Fórmula 3.000 y seguirá en la Fórmula 3 —campeonato francés— será Danielsson, pese a que fue el segundo más rápido en la prueba del Fórmula 3.000 que hizo Marlboro a una serie de pilotos después de la final de la Copa Europea de Fórmula 3. Danielsson se quedó a un segundo del inalcanzable Gugelmin, que parece tener seguro su puesto en Lotus, en Fórmula 1.

UN veterano piloto español que quiere volver es José María Uriarte, que está planeando volver a hacer el Campeonato de Europa de Turismos, sea con un Ford Sierra Cosworth, sea con un BMW M.5.

FORD ha decidido participar oficialmente en el Campeonato de Europa de Turismos en 1986, a través de su filial en Alemania. Para ello ha firmado contrato con Eggenberger, que se hará cargo de la preparación y mantenimiento de los coches. Como pilotos parece segura la participación de Klaus Ludwig y Klaus Niedwiedz en uno de los coches. En el otro quizá pudiera haber sitio para el español José Angel Saslambarrera.

NELSON Piquet ha comenzado los entrenamientos con su nuevo equipo, el Williams. Sus primeras impresiones han sido poco alentadoras, puesto que el motor le ha parecido mucho menos potente que el BMW.

EL año 1986 podría ser una temporada de descanso para Alfa Romeo, que ha anunciado que su motor de cuatro cilindros no estará a punto hasta 1987. Como no parece haber ningún equipo de altura que vaya a utilizar sus motores, podría replegarse para poner a punto este nuevo motor con mayor tranquilidad. Según parece se trata de un motor de carrera muy corta que cumpliría con creces con la limitación de carburante a 195 litros.

CAMEL ha recibido más de dieciocho mil solicitudes de interesados en participar este año en el Camel Trophy, que se celebrará en la jungla australiana. Para elegir los 12 hombres de los que saldrá el equipo definitivo, la organización ha empezado las fases de preselección.

No olímpico a la Fórmula-1



J.M. CASANOVAS

LA historia se puede contar de muchos colores. Hay versiones para todos los gustos. Desde que Ecclestone dejó plantado al alcalde Pasqual Maragall ya que no llegaron a un acuerdo económico. Pero la verdad, la gran verdad por la cual la Fórmula 1 no va a volver al circuito de Montjuich tiene un solo nombre: Juegos Olímpicos de 1992.

Quizá hay que hacer un poco de leyenda. Un buen día, se pensó que el Gran Premio de España en Barcelona sería un magnífico reclamo para conseguir la ansiada Olimpiada. Desde aquel día, este proyecto cobró carta de naturaleza y se habló seriamente con el Real Automóvil Club para hacer un estudio económico y de situación. Todo parecía ir sobre ruedas hasta el punto de que en un avance del calendario de 1986 la Ciudad Condal tenía incluso adjudicada fecha, el 13 de abril.

Siguiendo con el relato cronológico de los hechos, hay que destacar que, llegado a este punto, el Ayuntamiento de Barcelona pareció echar el freno y la marcha atrás. Todo eran problemas. Así, llegamos a una entrevista muy madrugadora —ocho de la mañana en la suite londinense del máximo rector barcelonés— entre Ecclestone y Maragall. La víspera, el presidente del RACC, Sebastián Salvadó, y Enric Trulló, el concejal de deportes barcelonés, ya se habían entrevistado con el «padrino» de la FOCA.

Tras la entrevista con el alcalde, se rompen aguas. No vuelve la Fórmula 1 ni se firma un contrato que asegure la carrera hasta 1992. Todo lo contrario, Jerez entra en es-

cena con fuerza y se vislumbra como caballo ganador.

Pasqual Maragall ha dado dos razones públicas al no de Barcelona a la Fórmula 1. En primer lugar, la fecha. El 13 de abril se celebran tres salones monográficos en Montjuich y materialmente es imposible. Por otro lado, razones económicas. Poner en solfa el peligroso circuito urbano costaba 126 millones, según el presupuesto de los ingenieros y además asfaltar la parte nueva de la calle Lérida y del Paralelo significaban otros cien millones. Doscientos veintiséis millones a los que se debía sumar el montaje de tribunas y valla metalizada de seguridad. Total, 300 millones sin contar los 800.000 dólares que cuesta traer «in situ» el circo de la Fórmula 1. Es decir, que el Gran Premio de España en Barcelona arrancarían con un presupuesto superior a los 400 millones de pesetas. O lo que es lo mismo, el déficit estaba asegurado ya que cubrir es un imposible aun en el supuesto de que fueran 200.000 espectadores que dejarían en taquilla 1.000 pesetas por cabeza.

Hasta aquí, los argumentos públicos. Sin embargo, el más poderoso, el que a la postre fue decisivo, fue el consejo de Samaranch. El presidente del COI hizo ver a Pasqual Maragall el gran riesgo que entrañaba esta organización y lo poco que podía ganar la candidatura olímpica. Un accidente o una mala organización, podían ser utilizados por las ciudades rivales como poderosísimos argumentos. Por esta simple y clara razón, se descartó de raíz la Fórmula 1 y se dejó vía libre a Jerez. Nada debe ser obstáculo ahora para que el Gran Premio vuelva a entrar en España, aunque sea por el sur...



## BALLESTA



JUAN BALLESTA

## Tarjetas Postales

**P**ERIODICAMENTE me doy una vuelta por París y cada vez juro que no voy a volver.

Ninguna ciudad europea ha quedado tan inapta para la vida moderna como la capital de Francia y en ninguna tampoco la vida moderna ha creado tan completo conjunto de problemas, desde la violencia callejera hasta el caos circulatorio, pasando por la más total deshumanización de sus habitantes.

En un tono menor, el comportamiento de los taxistas de París simboliza y significa perfectamente el estado de la ciudad.

Por de pronto, su número es corto. Constituidos en poderoso sindicato, impiden al Ayuntamiento que dé nuevas licencias y con esta tranquilidad, se creen los amos del mundo. Rechazan carreras cuando les da la gana y, sin la menor razón, se niegan a trabajar de noche, insultan al cliente y, si no se conoce la ciudad, los trasiegan durante horas por los itinerarios más largos e incoherentes.

A menudo, para los extranjeros, el taxista es el primer indigena con el que se traba contacto. Es la primera imagen de la manera de ser de los habitantes del lugar que visita, de la cual va a sacar conclusiones generales.



## Xavier Domingo

### La ciudad estrangulada

La imagen que se hacen los extranjeros de París y de los parisienses, a través de sus taxistas, no puede ser más detestable. Vale la pena hacer una experiencia: al taxista que en París desde el primer momento se habrá mostrado grosero y desagradable e invariablemente insultante durante el trayecto, dadle, a pesar de todo, una buena propina al terminar la carrera. Observaréis una transformación que os procurará gran regocijo, si os deleita el espectáculo de la miseria humana tanto como a mí.

El mismo hombre, tan arrogante y creído, se transforma en un felpudo, una estera, un gusarapo, todo zalemas

y sonrisas y deja el volante para abrir la puerta sin acabar de creerse lo que le ha sucedido. Y, cuidado, no hablo de una gran propina, simplemente una propina equivalente a las que damos en España...

Es sencillo, yo en París, en la medida de lo posible, prefiero alquilar taxis conducidos por árabes o por africanos, gente en general de natural risueño sin ser obsequioso, y evitar los de chófer francés.

Pero, independientemente de la mala educación de los taxistas franceses, está el problema de la circulación rodada en París, ciudad estrangulada.

Falta asfalto, eso es todo. Hay demasiados metros cuadrados de metal con motor para el escaso número de metros cuadrados de asfalto, encima del cual se pueda circular. La ciudad se modernizó a finales del siglo XIX, cuando ni se podía pensar en la popularización total del automóvil y no ha vuelto a cambiar. La inmensa mayoría de las calles son muy estrechas y abundan prodigiosamente los embudos urbanos.

Y lo peor es que la cosa no parece tener arreglo. Quién sabe si no está ahí una de las claves de la notable y rápida decadencia cultural y humana de París.



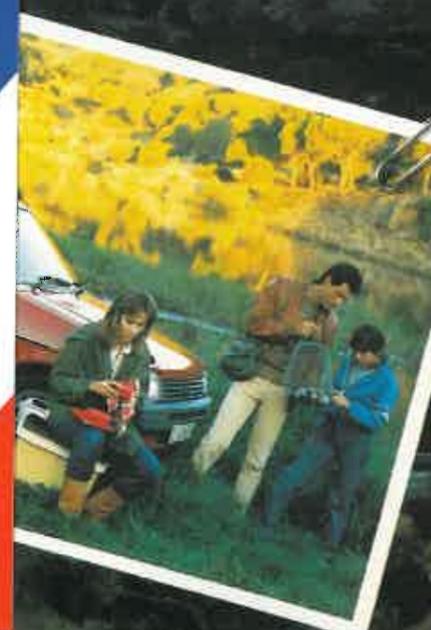
### FORD FIESTA

**E**L Ford Fiesta fue el primer modelo en salir de la factoría que Ford montó en España. Desde los inicios ha tenido una buena acogida en nuestro país, que le ha llevado a ocupar siempre uno de los cinco primeros lugares en el ranking de ventas. Hace un par de años sufrió unos ligeros retoques en la parte exterior y cambiaron por completo el diseño de los interiores, además de

conseguir algunas mejoras en las suspensiones. Se ofrecen con distintos niveles de equipamiento y motores que van desde el económico 957 c.c. hasta el deportivo XR-2, con 96 caballos de potencia, pasando por una versión con mecánica de gasóleo. La dirección y caja de cambio de todos ellos son de gran suavidad y precisión, pero lo más destacable es la calidad de acabado.



Motor 16



# 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!

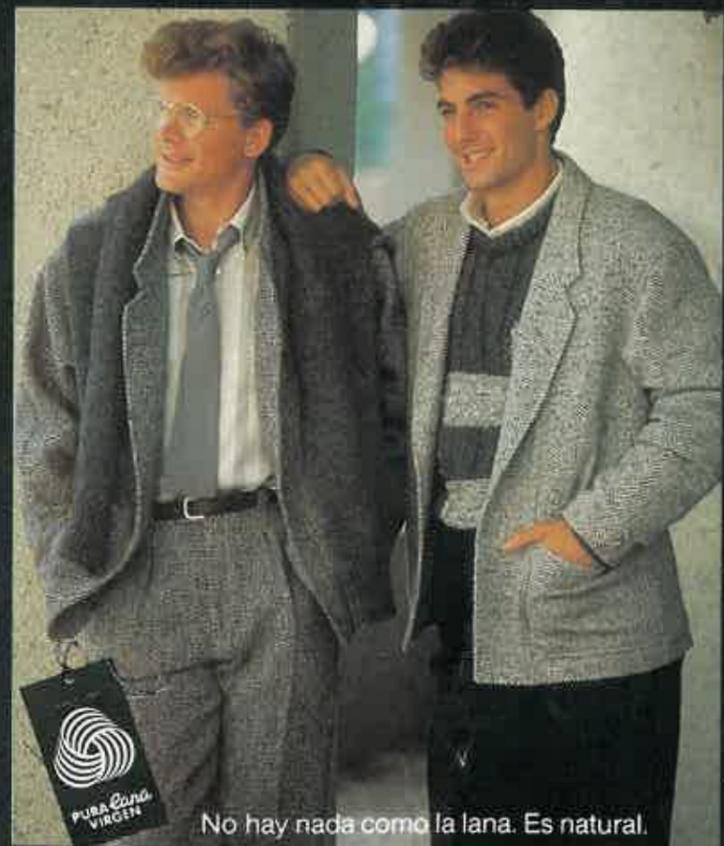
Sea cual sea el modelo de su coche, hágase instalar unos Faros Halógenos Valeo. De cualquiera de sus marcas: Cibié, Kinby, Marchal, Ducellier y Elma.

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

**En Cortefiel, la lana,  
protagonista del sport.**



De la naturaleza, la Pura Lana Virgen.  
Y unas manos expertas que le dan forma, para crear el sport  
más avanzado: abrigos en tonos grises, beige y marinos,  
marcados por amplos volúmenes. Americanas de hombros  
importantes en tejidos de espigas y diagonales, que coordinan  
con pantalones de pliegues profundos, realizados en cheviol.  
Jerseys de shetland y mohair, renovados con fantasías en  
relieve y dibujos cachemire... Una línea exclusiva, con una  
auténtica garantía de calidad: Pura Lana Virgen. Porque lo  
mejor es lo más natural.



No hay nada como la lana. Es natural.

*Centros de moda*  
**cortefiel**  
*Diseño Español*

**COMPARATIVA  
R-5, CORSA,  
POLO**

**FORMULA-1: JEREZ FUE MAS FINO**

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

23 de noviembre 1985

Núm. 109 • 200 ptas.



**YA RUEDA  
EL KADETT ESPAÑOL**

**LOS NUEVOS  
PEUGEOT 505 A FONDO**



**A 300 Km./h**

**PRIMERA PRUEBA DEL  
FERRARI  
TESTAROSSA**



**MERCEDES COUPE  
EN PRIMAVERA**