

LOS
COCHES DEL 86
REGALAMOS
2 FICHAS

EL 309 QUE VENDRA A ESPAÑA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

30 de noviembre 1985 • Núm. 110 • 200 ptas.

ASI SON LOS COCHES DEL AÑO



MERCEDES
230 E



AUTOBIANCHI Y-10 FIRE/TURBO



FORD
SCORPIO 4x4

ESPECIAL ACCESORIOS
ARRANCA EL R-21

MOLTO VELOCE ALFA**GTV 2.5 V-6**

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6 en V. Cilindrada: 2.492 c.c. (88 x 68,3 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 75 litros. Potencia máxima: 160 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 21,7 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,8 km/h.; 2.ª, 14 km/h.; 3.ª, 21,7 km/h.; 4.ª, 28,9 km/h.; 5.ª, 35 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,1 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje de Dion detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 195/60 HR 15.

PESO En orden de marcha: 1.210 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Coste/km. 15.000 km/año	Probado en el número
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	11,6	—
GTV 2.5-V6	2.492	160	220	11,0	14,3	74

Motor 16

Ferrari evoca la magia de un mundo de leyenda. Un mundo en el que todo vive una armonía perfecta: tecnología y belleza, genio y pasión, leyenda y realidad. Un mundo de diseño creado para la acción.

Ferrari

Es una publicación del GRUPO 16.

Ferrari Formula

INTERPRESTIGE, S.A. Segre 13 28002 Madrid Tel. 2502181

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.

Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); José María Carrada (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño).

Redacción: María Jesús Benítez, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

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

Documentación: María Isabel Valsárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger.

Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benítez.

Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín. Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

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 nre e.

Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

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

San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y Asociada a la FIPP.

COPYRIGHT 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.

**SUMARIO****4 PUNTO DE MIRA**

6 A FONDO	Así son los coches del año
8	Ford Scorpio 4 x 4
14	Autobianchi Y 10
20	Mercedes 230 E
24	Los otros candidatos
27 MERCADO	Ofertas de la semana
28	Precios de coches nuevos
30	Precios de coches usados
31	Precios motos



35 AL VOLANTE	Peugeot 309
45 CUIDE SU COCHE	Invierno con motor
51 ESPECIAL ACCESORIOS	
59 CUENTENOS SU CASO	
60 COMPRAR Y VENDER	
69 ECONOMIA	El Biscúter al desguace
75 FUERA DE SERIE	Camión del año 2000



78 OCIO	El pismo de Sevilla
82 DEPORTE	Fuerza para la Inter Ibiza
86	Jarama: Challenge Marlboro
88	A todo gas
90 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

Lo mejor de lo mejor

Es admirable la vitalidad del mundo del automóvil, hasta el punto de que es muy rara la semana que no nos vemos sorprendidos por un nuevo modelo o por alguna variante de importancia sobre los ya existentes. La traducción es muy sencilla: hay imaginación, hay competitividad y hay, en definitiva, unas ganas enormes de encontrar la salida a ese dramático túnel de la crisis industrial por el que atraviesa Europa. Es una salida audaz y valiente que los Gobiernos no deben dejar pasar por alto, porque la industria automovilística es en el Viejo Continente todo un modelo a seguir.

Ahora, con la caída de las últimas hojas del calendario 85, nos llega la elección de «El Coche del Año». Un centenar largo de buenos profesionales de la información del motor han dado ya su veredicto, que se conocerá a lo largo de la semana, para elegir al mejor entre los mejores. No es fácil la tarea, pero muy pronto conoceremos al «elegido». Nosotros, como han podido comprobar en nuestra portada, hemos apostado por los tres favoritos, porque pensamos que los tres podrían merecer el galardón. Personalmente voy mucho más lejos, porque estoy convencido de que todos los modelos que han salido a lo largo de este año son merecedores de un premio similar. Hoy no hay coches malos. Puede haberlos mejores, más bellos de línea, más completos..., pero en ningún caso podríamos etiquetar a ningún modelo como un mal coche. Sería injusto. Por ello, con nuestra felicitación para el mejor, queremos hacer llegar a todos un mensaje de reconocimiento a la gran labor realizada a lo largo del año.

Nos llegan noticias de que las autoridades españolas han empezado a considerar la delicada situación del sector en nuestro país. La respuesta, por la vía de la ayuda y el estímulo, parece que no se hará esperar. Es una respuesta generosa y, sobre todo, inteligente, que no tardará en dar sus frutos. El ministro Majó y sus hombres parece que han comprendido el problema y están dispuestos a buscar soluciones. Ese es el camino. Ahora sólo falta la respuesta de la calle, de las gentes que aman al automóvil y que quieren ponerse al día en este tema. Si la Administración y la Banca ayudan, la solución será óptima para todos. Y si llega ese día, los españoles también podremos ver la salida de nuestro túnel.



Félix Lázaro

Motor 16 / 3

HAZTE LEGENDARIO



Ferrari evoca la magia de un mundo de leyenda.
Un mundo en el que todo vive una armonía perfecta:
tecnología y belleza, genio y pasión, leyenda y realidad.
Un mundo de diseño creado para la acción.

Ferrari

POR **Ferrari Formula**

INTERPRESTIGE, S.A. Segur, 13 28002 Madrid. Tel: 2502181.

SERIE PRODUCCION

2

LO ULTIMO: EL R-21.
ESPAÑOL EN PRIMAVERA. Pág. 42



ALFA ROMEO GTV

DESDE que se presentó en 1974 el Alfa ha mantenido su línea casi inalterada; tan sólo algunos detalles han sido actualizados. En cambio, en su interior, el motor ha variado desde el inicial cuatro cilindros de dos litros de cilindrada hasta un V6 de 2.5 litros que desarrolla 160 caballos. Este motor es muy elástico y permite un estilo de conducción deportiva sin que

ello suponga un exceso de consumo de combustible. El comportamiento es muy equilibrado, ya que la caja de cambio está montada sobre el eje trasero, con lo cual el reparto de pesos entre los dos ejes es excelente. El habitáculo no es excesivamente amplio, ya que cuando se diseñó lo que primaba era la mecánica, particularmente las plazas traseras son simbólicas.



Motor 16



35	AL VOLANTE	Peugeot 309
45	CUIDE SU COCHE	Invierno con motor
51	ESPECIAL ACCESORIOS	
59	CUENTENOS SU CASO	
60	COMPRAR Y VENDER	
69	ECONOMIA	El Biscúter al desguace
75	FUERA DE SERIE	Camión del año 2000



78	OCIO	El pasmo de Sevilla
82	DEPORTE	Fuerza para la Inter Ibiza
86		Jarama: Challenge Marlboro
88		A todo gas
90	JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

Piccone (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).
Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: 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.º. 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 ntre e.

Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26.

Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye:

Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director 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.



mejor o mejor

ble la vitalidad del mundo del aul, hasta el punto de que es muy semana que no nos vemos sor- los por un nuevo modelo o por al- e importancia sobre los ya exis- ción es muy sencilla: hay ima- competitividad y hay, en definiti- enormes de encontrar la salida a ñel de la crisis industrial por el aropa. Es una salida audaz y va- biernos no deben dejar pasar por ndustria automovilística es en el todo un modelo a seguir. caída de las últimas hojas del ca- llega la elección de «El Coche del ar largo de buenos profesionales on del motor han dado ya su ve-



fácil la tarea, pero muy pronto conoce- remos al «elegido». Nosotros, como han podido comprobar en nuestra portada, hemos apostado por los tres favoritos, porque pensamos que los tres podrían merecer el galardón. Personalmente voy mucho más lejos, porque estoy convencido de que todos los modelos que han salido a lo largo de este año son merecedores de un premio similar. Hoy no hay coches malos. Puede haber- los mejores, más bellos de línea, más comple- tos..., pero en ningún caso podríamos etiquetar a ningún modelo como un mal coche. Sería injusto. Por ello, con nuestra felicitación para el mejor, queremos hacer llegar a todos un mensaje de reconocimiento a la gran labor realizada a lo largo del año.

Nos llegan noticias de que las autoridades es- pañolas han empezado a considerar la delicada situación del sector en nuestro país. La respues- ta, por la vía de la ayuda y el estímulo, parece que no se hará esperar. Es una respuesta generosa y, sobre todo, inteligente, que no tardará en dar sus frutos. El ministro Majó y sus hombres parece que han comprendido el problema y están dispuestos a buscar soluciones. Ese es el camino. Ahora sólo falta la respuesta de la calle, de las gentes que aman al automóvil y que quieren po- nerse al día en este tema. Si la Administración y la Banca ayudan, la solución será óptima para todos. Y si llega ese día, los españoles también po- drems ver la salida de nuestro túnel.

Félix Lázaro

Motor 16 13

Bocinazos

que aparcen sus vehículos de dos ruedas en las aceras, sin estorbar a los peatones?

¿Cuándo se obligará a los vehículos lentos a circular por el carril de la derecha en las entradas y vías de circunvalación de las grandes ciudades?

¿Cuándo se dictará la necesaria Ordenanza Fiscal que regule y aclare de una vez por todas las normas de aplicación de la ORA en todos los municipios españoles que la poseen?

¿Por qué algunos fabricantes se empeñan en no dotar de un eficaz sistema antirrobo a la rueda de repuesto de sus coches?

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

¿Hasta cuándo tendremos que soportar el olor a repollo que desprenden los taxis que utilizan gases licuados como combustible?

¿Por qué las autoridades municipales no son más flexibles con los motoristas



y sus presiones. Esta labor se lleva a cabo en distintas áreas de servicio, gratuitamente para los usuarios, a los que además se facilita asesoramiento y abundante información. Con anterioridad se ha realizado una inspección y revisión de los aparatos de inflado y medida de las estaciones de servicio de las autopistas de peaje. Según datos estadísticos, sólo el 20 por 100 llevan las presiones correctas de inflado.

TRAFICO

CARMEN LLORCA INSISTE

Pocos de nuestros parlamentarios demuestran tanto interés por el automóvil como la diputada por Coali-

ción Popular y presidenta de la Comisión de RTVE, Carmen Llorca, que en más de una ocasión ha planteado cuestiones sobre el tema en el Congreso. Ahora anuncia la presentación de 18 preguntas, que deberá responder el director general de Tráfico, respecto a cuestiones como limitación de velocidad y sangría de multas.

INDUSTRIA

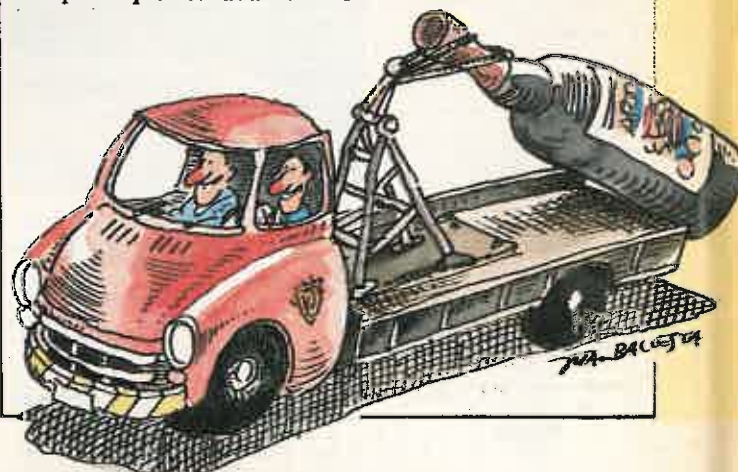
GM ABANDONA PEGASO

General Motors ha dejado expirar, sin ningún intento para prorrogarlo, el derecho al tanteo que tenía para adquirir Enasa, lo que debe interpretarse como un abandono del interés por la empresa española, después de muchos meses de negociaciones. Si no surge una nueva oferta, al INI sólo le queda jugar la baza de Japón, en especial con Toyota, aunque la proximidad del ingreso de España en la Comunidad Europea hace muy difícil esta posibilidad.

LO QUE PASA ES QUE LA GRUA ESTA BORRACHA...

EL pánico cundió en la plaza de Les Cols, de Tarragona, cuando se hallaban ochocientas personas reunidas en una celebración tradicional, porque, como en la canción, «lo que pasa es que la grúa está borracha» o, mejor dicho, los empleados municipales que retiraban un

vehículo de la citada plaza realizaban su trabajo con unas copas de más. Fue necesaria la intervención de dos concejales y un cabo de la Guardia Urbana tarraconense para reducir a los beodos empleados municipales, que han sido debidamente sancionados por el alcalde.



ANIVERSARIO

JAGUAR CUMPLE CINCUENTA AÑOS

En 1935 apareció el primer coche con la marca Jaguar, en una gama formada por un 1,5 litros de cuatro puertas y un 2,5 litros descapotable. Ahora, al cumplir el 50 aniversario, Jaguar ha consolidado el mayor prestigio en la fabricación de coches de lujo y altas prestaciones. Para España esta efeméride tiene un doble significado al cumplir los mismos años la firma Carlos de Salamanca, como importador de la marca, que ya lo era desde 1908 de Rolls Royce. Por este motivo los actos conmemorativos del



aniversario cobrarán especial importancia en nuestro país. En la imagen, Alvaro Toda, vicepresidente de Carlos de Salamanca, e Ian Morris, director de relaciones públicas de Jaguar.



PRENSA

PREMIO A MOTOR16

El equipo de redacción de MOTOR16 acaba de recibir el premio internacional Enrique Lacalle, el galardón más prestigioso concedido por el Salón Internacional



FOTOS ESPIA

CORSA GTR DEPORTIVO MUY FAMILIAR

DEL tiene terminada una nueva versión del modelo Corsa TR. Se llamará Corsa GTR y su precio no debe superar el millón cien mil pesetas, según las tarifas actuales. El Corsa GTR será una versión de tipo deportivo que se distinguirá por sus llantas de aleación ligera, su faldón delantero, el deflector sobre el capó trasero, las butacas delanteras tipo competición, la tapicería a cuadros y el motor de 1,3 litros con setenta



caballos de potencia, un valor suficiente para superar los ciento sesenta kilómetros por hora. La primavera

próxima es la fecha elegida para su lanzamiento, que será el representante máximo de la gama Corsa.

del Automóvil de Barcelona. MOTOR16 ha recibido el premio correspondiente a la mejor serie de trabajos aparecidos en publicaciones españolas de periodicidad no diaria y comparte los ho-

nores de este galardón con dos personalidades de primera categoría, César Mora, la voz del automóvil en el diario *La Vanguardia* y Michele Fenu, redactor del diario italiano *La Stampa*. MOTOR16 publicó, en su número 82, un amplio reportaje del Salón de Barcelona, número al que corresponde la portada que ilustra

esta noticia. Era un número extra con más de treinta páginas dedicadas exclusivamente al Salón, en cuya realización intervinieron nuestros enviados especiales a la muestra catalana José Luis Aznar, Alfonso J. Nieto y Angel Marco. La puesta en página corrió a cargo de Olegario Torralba y Juan González Aso.

ROLLS ROYCE

LA SUBASTA DEL AÑO

Con todos los merecimientos la venta de este Rolls Royce Phantom V puede acreditar el título de la subasta del año, que celebró la galería Sotheby's en Nueva York y alcanzó el récord de cotización, nada menos que 2,29 millones de dólares, que le sitúa, además, como el coche más caro del mundo. La razón de su extraordinaria cotización resi-

de en que el psicodélico Rolls en cuestión fue usado por el beatle John Lennon durante el año 1960.

SEGURIDAD

REVISION EN LA AUTOPISTA

La Asociación de Concessionarios de Autopistas en colaboración con Michelin, ha organizado una campaña de seguridad en autopistas, para revisar los neumáticos

Verde y Rojo

● Semáforo verde y ejemplarización a RVI y Macasa, que acaban de inaugurar una base de reparación de vehículos industriales en la carretera nacional IV, próxima al Cerro de los Angeles, en Madrid. Sus instalaciones, dotadas del mejor material técnico y recursos humanos, no tienen qué envidiar a las de cualquier país europeo.

● Al rojo vivo llega la alarma por la creciente proliferación de los talleres de reparación ilegales, que sólo en Cataluña supone el

22 por 100 del total. Según fuentes del sector, esta situación se debe a la inexistencia de una regulación oficial de los parques de desguaces. En Industria, mientras tanto, pasan del tema.

● Verde-ecologista a la empresa Transportes de Barcelona, que está experimentando con un microbús eléctrico en la Ciudad Condal. El vehículo se distingue de sus hermanos por la ausencia de ruidos y emisiones contaminantes, y los pasajeros aprecian una mejor suavidad en la marcha. Confiamos en que se supere la fase de experimento y pronto sean una realidad los autobuses limpios.

A FONDO

ASI SON LOS COCHES DEL AÑO



Por vigésima tercera vez se va a elegir el Coche del Año en Europa, trofeo que ha alcanzado una

gran importancia para los fabricantes que venden sus coches en Europa, sean de la nacionalidad que sean, por las importantes repercusiones comerciales que tiene. El jurado que otorga el trofeo lo componen un reducido grupo de periodistas pertenecientes a diecisiete países de este continente.

Este año la entrega del trofeo al fabricante cuyo modelo obtenga el título tendrá lugar en Madrid, el día 9 de enero.

En estos días se está procediendo al recuento de votos para la elección del Coche del Año en Europa, hoy por hoy el más prestigioso galardón que un fabricante puede conseguir para un nuevo modelo. Lo curioso del caso es que todo comenzó como un juego entre un grupo de periodistas que se encontraban habitualmente en salones y presentaciones de nuevos modelos. Uno de ellos, el holandés Fred van der Vlugt, entonces redactor-jefe de la revista «Autovisie», decidió un buen día pedir la opinión a una serie de colegas sobre los nuevos modelos que habían aparecido aquel año. Eso ocurría en 1963 y el coche que en aquel momento eligieron los periodistas consultados por Fred, hoy secretario del jurado del Coche del Año, fue el Rover 2000.

Dos años más tarde el elegido fue el Renault 16, designación que fue muy bien acogida por el fabricante, que hizo amplia publicidad del acontecimiento. A partir de ese momento la elección dejó de ser un juego para convertirse

en algo muy serio, codiciado por todos los fabricantes.

Inmediatamente se establecieron unos estatutos que regulan las condiciones que deben cumplir los coches a votar y algunas indicaciones sobre qué capítulos tener más en cuenta. Estos estatutos se van retocando con frecuencia a fin de evitar la más mínima controversia. Por ejemplo, para que un coche pueda entrar en la votación tiene que estar comercializado en al menos cinco países europeos y que el volumen de ventas supere las cinco mil unidades. Se trata de evitar con esto el que pudiera salir elegido un coche marginal. Quedan también suprimidos los coches que hayan sufrido un *restyling*, por muy profundo que éste sea. Un coche para ser considerado como nuevo debe tener un chasis completamente nuevo. Es precisamente por no cumplir con esto por lo que modelos como Alfa 75, que utiliza la plataforma del viejo Giulietta; el Seat Málaga, que toma la base del Ritmo/Ronda; o los Rover 200, que reciben la carrocería de los Honda

Civic, no han sido incluidos en la lista de los coches elegidos este año.

En total son 13 los nuevos modelos que de acuerdo con estas normas pueden ser considerados como tales y que, por tanto, puedan aspirar a ganar el trofeo. Pero lo cierto es que después de pulsar la opinión de diversos colegas miembros del jurado son tres los modelos con posibilidades reales de ser elegidos: el Autobianchi/Lancia Y10, el Ford Scorpio y el Mercedes 200/300, algunas de cuyas versiones probamos en este mismo número. Quizá podría mezclarse con ellos en la clasificación final el Honda Accord, coche que tiene merecimientos suficientes para poder conseguir el título, pero al que perjudica el ser un coche que no se vende en todos los países europeos.

Entre los otros tres, las fuerzas están muy igualadas. Los tres tienen grandes virtudes y también un talón de Aquiles. El del Ford son sus motores, un poco pasados de edad; los de Lancia y Mercedes con una relación valor-precio no del todo favorable. Y es precisamen-

te ese concepto el que se pide a los miembros del jurado que sea tenido más en cuenta.

El jurado lo componen cincuenta y seis miembros este año, entre los cuales, por primera vez, hay cinco españoles, al producirse la incorporación de nuestro colega Eduardo Azpilicueta, de «Autopista». España tiene un peso específico importante dentro del jurado, lo que significa un reconocimiento a nuestra importancia dentro de la industria europea del automóvil. Sólo Alemania, Francia, Italia y Gran Bretaña —esta última más por lo que fue que por lo que es— tienen una representación mayor.

Cada jurado tiene un total de 25 puntos que repartir entre los coches elegibles cada año y al menos tiene que distribuirlos entre cinco coches, no dando nunca más de diez puntos a ninguno. La votación se envía, antes de un día señalado de antemano —suele ser a mediados de noviembre—, al secretario del jurado, Fred van der Vlugt, que una vez recibidos todos los votos procede a

su recuento y posterior proclamación del vencedor, que puede hacer uso del logotipo del trofeo en la publicidad. Un logotipo que este año recibe la bandera española, al ser nuestro país el séptimo país organizador de la entrega.

¿Un favorito? De entre los tres coches señalados señalado nos atreveríamos a decantarnos por el Ford, que parece poder contar con los votos británicos, nórdicos y centroeuropeos, además de los españoles, de los que no debería salir mal librado. De cualquier forma, esto no es más que una impresión personal un tanto arriesgada, pues las diferencias serán muy pequeñas.



Sergio Piccione
Motor 16
Miembro del jurado
del Coche del Año
en Europa



A FONDO



FORD SCORPIO 4x4 EL DOBLE MEJOR

Presentando la versión 4x4 del Scorpio, Ford ha hecho algo más que ampliar su oferta. El Scorpio de tracción total mejora de tal forma el comportamiento y la personalidad del coche que sólo por eso resultaría interesante de comprar.



Nuevamente un Ford Scorpio vuelve a llenar nuestras páginas de pruebas. Con éste son seis las versiones que hemos probado de este modelo, que ha sido una de las grandes novedades que nos ha deparado el año 1985. Empezó el Scorpio 2,8 i —o EFI, como lo denominan en los países anglosajones— y siguió la versión automática; posteriormente probamos el 2,0 i, también en sus dos variantes: la de caja de cambio manual y la automática, y finalmente, apenas hace tres semanas, la equipada con el paquete opcional RS y cambio más corto. Ahora la que llega es la de tracción a las cuatro ruedas, que estaba anunciada des-

de la aparición del modelo, y que completa la gama en espera tan sólo de un motor diesel que esté a la altura de las posibilidades del vehículo, sea en comodidad y en prestaciones, como en potencia y prestaciones.

Esta reiteración de pruebas sobre el modelo Ford no es otra cosa más que la consecuencia del esfuerzo hecho por el fabricante con este modelo, al que ha querido dotar de todos los avances de la técnica. Ha sido el primer modelo en que se ofrece un sistema antibloqueo de frenos en serie en toda la gama, y ahora es el primer fabricante que es capaz de ofrecer un sistema de tracción a las cuatro ruedas, muy sencillo y eficaz por cierto, a un precio bastante razonable. Tanto, que casi merece la pena pedir la tracción total, aunque sigamos defendiendo que en España, salvo en ciertos

territorios muy reducidos, no es necesaria. Pero es que, en este caso, la adopción de la tracción a las cuatro ruedas viene acompañada de una serie de mejoras, que cambian completamente, y a mejor, la personalidad del coche.

MECANICA



En lo que es motor en sí no hay ninguna diferencia con respecto a la versión de tracción a las ruedas traseras únicamente. El motor V-6 de 2,8 litros sigue dando sus 150 caballos, que en esta versión, con su excelente estabilidad y capacidad tractora, se quedan claramente cortos. Se echan de menos unos 30 caballos más, que son los que debe-

rían sacarse de un motor de esta cilindrada. Ford tiene, por tanto, el compromiso de renovar su gama de motores de alta cilindrada para adecuarlos a los excelentes chasis, y que está lanzando.

De todas formas, aun con esos pocos 150 caballos, el coche consigue unas prestaciones de buen nivel. La velocidad máxima que alcanzamos fue de 205 kilómetros por hora, algo inferior a la de los dos ruedas motrices —hay una mayor pérdida de potencia, por rozamientos internos, y una peor aerodinámica, por los neumáticos de mayor sección—, pero nada mala. Por cierto, que es dos kilómetros por hora mejor que la que anuncia el fabricante.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	8,2
A 100 km/h.	27,6
A 120 km/h.	35,6

FICHA TECNICA



SCORPIO 4x4

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.792. Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: 1 árbol central. Alimentación: Inyección. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97. Capacidad del depósito: 70 l. Potencia máxima: 150 CV a 5.800. Par máximo: 22,3 mKg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las 4 ruedas. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,0 km/h.; 2.ª, 16,7 km/h.; 3.ª, 24,0 km/h.; 4.ª, 30,2 km/h.; 5.ª, 36,6 km/h.

DIRECCION Tipo: Relación variable. Vueltas de volante entre topes: 2,6. Diámetro de giro: 11 metros.

FRENOS Sistema: 4 discos ventilados, Servo y ABS.

SUSPENSIONES Tipo: Indep./indep.

RUEDAS Llantas: Aleación, 6x15. Neumáticos: 205/60 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.410 kgs.

COMPORTAMIENTO



El comportamiento es la principal virtud del Scorpio 4x4. Las pequeñas peculiaridades en el comportamiento que habíamos descubierto en la versión de dos ruedas motrices han desaparecido en ésta de tracción total, que además de serlo se ve equipada de neumáticos más anchos, amortiguadores de gas con un tarado más duro y barras estabilizadoras más gruesas. El resultado de todo este conjunto aplicado al Scorpio, que no es una carrocería pequeña precisamente, es un coche tremendamente eficaz, con el que se pueden hacer medias inimaginables en terreno virado, pese a esa potencia que las propias posibilidades del coche nos hacen considerar como limitada. Y todo esto sin hacer locuras, porque sacar el partido a la tracción a las cuatro ruedas de este coche no requiere una con-



Anagrama Scorpio 4x4 en la trasera de esta nueva versión del modelo.

ducción al límite, sino todo lo contrario. Es preferible adelantar una frenada para poder llegar cómodamente a la curva y aprovechar la capacidad motriz acelerando cuanto antes. Con esta forma de conducir evita los sustos típicos de cuando se rueda apurando mucho las posibilidades del coche. Sobre todo si el pavimento está mojado. En esas condiciones, además del agarre supe-

SONORIDAD



Al ralentí	45,1
A 60 km/h.	62,2
A 90 km/h.	68,8
A 120 km/h.	72,1
A 140 km/h.	77,3
A tope	80,2

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

Renault 25 V6 Turbo Inyección.

El RENAULT 25 V6 TURBO INYECCION lo dice todo. Habla por sí mismo. Es el vehículo de la máxima vanguardia tecnológica logrado por Renault. Sólo el RENAULT 25 V6 TURBO INYECCION permite hacer afirmaciones tan rotundas. Porque todas quedan justificadas

cuando se conoce este coche: su velocidad punta de 225 Km/h. Su potencia de 182 CV. Sus frenos con sistema antibloqueo electrónico ABS, a las cuatro ruedas. Suma además, el conjunto de prestaciones en serie más completo y sus avances tecnológicos, hasta hoy sólo alcanzados por Renault.



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

Por delante de la técnica.



A FONDO



Precio en la calle:
4.398.598 pts.

Fecha presentación:
Marzo 1985.

Importador: FORD España.

Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Número de talleres: 400.

Plazo de entrega: Dos semanas.

VIRTUDES

- Capacidad motriz.
- Comportamiento.
- Frenos.

DEFECTOS

- Consumo elevado.
- Motor poco potente.
- Embrague poco progresivo.

rior, hay que contar también con la seguridad que proporciona el sistema antibloqueo de frenos, que evita el patinazo. En definitiva, que se trata de un coche superseguro y muy eficaz, con el que se puede ir muy deprisa sin correr riesgos excesivos. Otro progreso ha sido la casi desaparición de la acusada sensibilidad al viento lateral.

La dirección, con desmultiplicación variable, ayuda a esta eficacia del coche en terreno virado. De todas formas, hay que subrayar la mayor dureza que tiene con respecto a las dos ruedas motrices.

En lo que se refiere al confort, la suspensión tiene reacciones más firmes, pero no llega a ser incómoda. Además, en curva, el menor balanceo evita la

Los interiores son los mismos que los de cualquier otro Scorpio con acabado GL. Las llantas de aluminio son especiales para el 4x4. Calzan neumáticos de 205/60.

sensación de mareo que aparecía en el dos ruedas motrices, demasiado blando.

CARROCERÍA



De la carrocería del Ford Scorpio hemos hablado ya ampliamente en ocasiones anteriores. Es debida a Patrick Lequement, que recientemente ha causado baja en la marca para hacerse cargo del departamento de estudios avanzados de VW-Audi. Es muy aerodinámica, aunque en esta versión, a causa de los neumáticos de mayor anchura, tiene un coeficiente (Cx) algo peor.

Los interiores han estado muy bien estudiados y el Scorpio puede presumir

EQUIPAMIENTO



Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	SI
Reloj	SI
Ordenador de viaje	OP.
Testigo reserva carburante	SI
Testigo de freno de mano	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	SI
Piloto antiniebla trasero	SI
Aire acondicionado	SI
Volante regulable	SI
Asiento regulable en altura	SI
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevavinas eléctricos (d/i)	SI/OP.
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	SI
Precorrido de radio	SI
Limpia-lavavetana trasero	OP.
Asiento posterior divisible	SI

OPCIONES: Limpia-lavavetana trasero, 23.700; techo solar manual, 63.700; elevavinas eléctricos traseros, 39.300; cinturón seguridad traseros, 19.200; alarma antirrobo, 16.200; lavafaros, 28.400; mando radio compartimento trasero, 34.600; amplificador ecualizador, 31.900; ordenador consumo, 39.100; pintura metálica, 40.800; control velocidad de cruce, 57.600.

PRESTACIONES

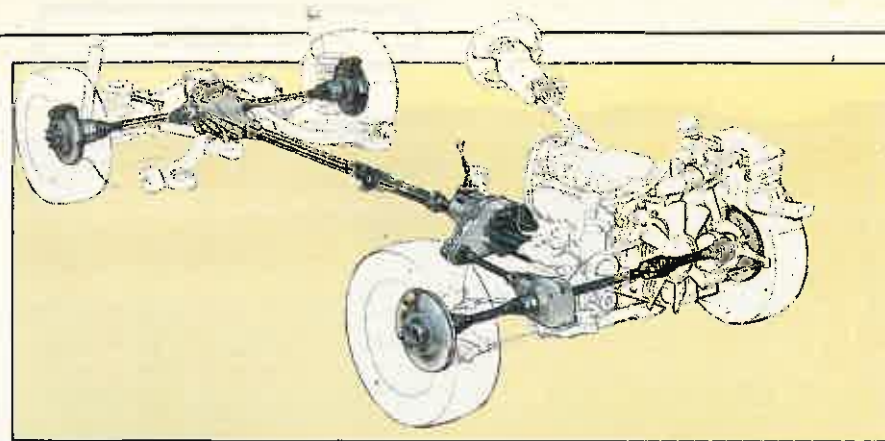


VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)	205,0
ACELERACIÓN (seg.)	
400 m. salida parada	16,9
1.000 m. salida parada	30,8
De 0 a 100 km/h.	10,1
RECUPERACIÓN (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	17,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	20,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	35,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	38,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	9,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	13,8

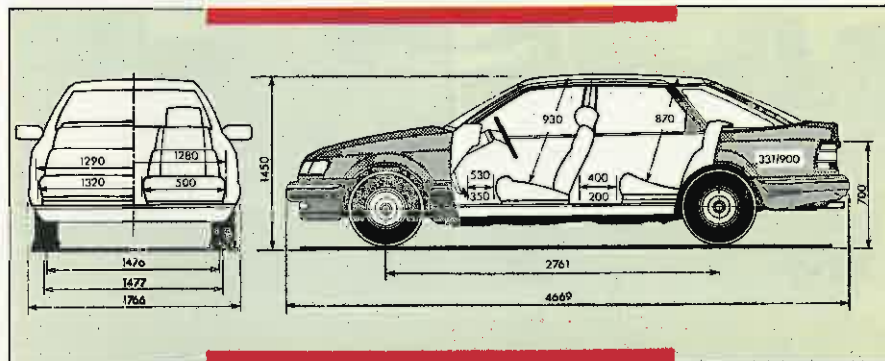
CONSUMO



CIUDAD	L/100 km.
A 25,8 km/h. de media	14,7
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruce	7,8
En conducción rápida	15,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruce	9,8
A 140 km/h. de cruce	12,8
A 180 km/h. de cruce	15,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Consumo medio ponderado	12,1
Recorrido (kilómetros)	520



Esquema de la transmisión del Scorpio. El diferencial central y el posterior son de tipo viscoso, lo que asegura una gran suavidad de funcionamiento.



de una envidiable amplitud. Hay muy pocos coches que gozen de un espacio tan amplio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero.

El Scorpio 4 x 4 se ofrece sólo en acabado GL, pero con un equipo base aumentado. De esta forma se ha logrado mantener un precio ajustado y no muy superior con respecto a la versión del dos ruedas motrices. Con respecto al Ghia, no lleva limpiacristal trasero, elevalunas eléctricos traseros, mando de radio en el compartimento trasero y cinturones de seguridad traseros. Por lo demás, el equipo es similar. Interiormente, se diferencia por la ausencia de los perfiles en madera en el salpicadero, y, exteriormente, por las llantas, de diseño exclusivo para esta versión, y los neumáticos de perfil bajo.

Aunque al principio su parte trasera resultó difícil de digerir —estéticamente hablando—, lo cierto es que la línea

resulta atractiva. Su eficacia aerodinámica queda demostrada por las prestaciones que se han conseguido. Pero esta característica no ha supuesto grandes servidumbres en otros aspectos. La visibilidad es buena en todos los sentidos; el alumbrado, muy efectivo, y el maletero es suficientemente amplio, al margen de que se pueda ampliar abatiendo el asiento trasero, sea en parte, sea totalmente.

El acabado es bueno y la calidad de los componentes, superados los fallos de algunos interruptores en las unidades de preserie, está a la altura.

En cuanto a sus competidores, los más directos son los Audi de la serie 100/200 4 x 4. Por debajo quedarían el Sierra, el Audi 80 Quattro y el BMW 325 4 x 4, lo que no quiere decir que tengan precios —el Audi y BMW— que sean más bajos.

Sergio Piccione

LOS ARGUMENTOS DEL SCORPIO

LOS argumentos que pueden hacer del Scorpio Coche del Año en Europa son varios. Por un lado, está el buen diseño aerodinámico, que se ve complementado por una excelente habitabilidad. El coche es cómodo y bastante sano en el comportamiento, aunque el dos ruedas motrices padece de una suspensión demasiado blanda.

Los aspectos más negativos son los motores, que empiezan a acusar los años —en particular el V-6 de 2,8 litros— en prestaciones y, sobre to-

do, en consumos. Además, al menos en las primeras series, los responsables técnicos cometieron el error de dotar el cambio de desarrollos demasiado largos, con lo que acusaba todavía más su limitada potencia.

Pero sobre todo esto hay que tener en cuenta el esfuerzo realizado por Ford para instalar del serie, en toda la gama, el sistema antibloqueo que ha puesto a punto Alfred Teves, y el que su eficiente transmisión de cuatro ruedas motrices no represente un sobreprecio exagerado.

Nuevo Panda Sprint...

Y MIRA COMO MIRAN



Prepárate a que todos miren tu nuevo PANDA SPRINT.

Un PANDA con nuevos colores: blanco, negro y azul. Como a ti te gusta.

Nuevo PANDA SPRINT; tan versátil como siempre. Y más bonito que nunca. Un PANDA completamente irresistible.

Ven a verlo en tu Concesionario, ya. Te esperamos. Infórmese de las condiciones especiales de financiación de FISEAT.

Desde 683.724 pesetas (precio final, impuestos incluidos).

PANDA



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

A FONDO

AUTOBIANCHI Y.10 FIRE/TURBO

ERES DIFERENTE



Presentado el pasado mes de marzo con motivo del Salón de Ginebra, el Autobianchi Y.10 se ha hecho esperar hasta ahora en nuestro país a causa de la lentitud con que se ha desarrollado el proceso de homologación.

La primera sorpresa que dio lugar su esperada aparición fue la de la decisión de mantener el nombre Autobianchi en vez de darle el de Lancia. Al final, los directores de marketing hicieron valer los esfuerzos e inversiones realizados en favor de Autobianchi —que ha conseguido la imagen del arquetipo del coche de ciudad— y es este el nombre y el escudo que figura en su calandra delantera, aunque en la trasera aparezca el de Lancia.

Hasta el momento y en espera de que aparezca el año que viene una versión con tracción a las cuatro ruedas —del tipo desconectable como en el Fiat Panda— son tres las variantes que se producen. Sólo dos de ellas —la Fire y la Turbo— son importadas por Fiat Hispania, que ha lanzado el modelo, que tienen unas ciertas pretensiones de lujo, a un precio muy competitivo.

Haciendo honor a la marca que finalmente se le ha dado, el Y.10 —o Lancia Ipsilon— es un coche típicamente ciudadano, lo que no quita que pueda afrontar los trayectos en carretera con desenvoltura a condición de que no se viaje con todas las plazas completas o en ese caso se lleve un equipaje reducido al máximo, porque, como buen vehículo de ciudad, tiene un compartimiento de equipajes reducido a la mínima expresión.

MECANICA



Han sido pocas las ocasiones en que hemos dado cinco estrellas en nuestra valoración sobre la mecánica de un coche, pero por día, es el resultado del trabajo de desarrollo realizado conjuntamente por el Grupo PSA (Peugeot y Citroën) y Fiat. Al final no hubo acuerdo entre los dos fabricantes para instalar una única factoría para su producción y mientras que Fiat ha puesto rápidamente la suya en marcha, PSA ha pospuesto por el momento la construcción de la suya.

Este motor Fire 1.000 es el motor que se produce en proceso completamente robotizado en la nueva factoría de Termoli a una cadencia de dos mil motores por día, es el resultado del trabajo de desarrollo realizado conjuntamente por el Grupo PSA (Peugeot y Citroën) y Fiat. Al final no hubo acuerdo entre los dos fabricantes para instalar una única factoría para su producción y mientras que Fiat ha puesto rápidamente la suya en marcha, PSA ha pospuesto por el momento la construcción de la suya.

Lo importante es que han conseguido

do un motor que no sólo resulta rápido y barato de construir, sino que tiene un magnífico rendimiento. Aunque existe una versión que llega a los 80 caballos de potencia, por el momento se ha quedado sólo en 45 caballos, en busca de unos consumos mínimos.

Si la potencia máxima que finalmente se ha considerado suficiente no es extraordinaria, en cambio sí lo es la capacidad de recuperación que tiene el motor, que numéricamente hablando cifraríamos en un 20 por 100 superior a la de su mejor competidor de una cilindrada equivalente. Y todo esto con un nivel de sonoridad por debajo del índice normal —el motor tiene una buena insonorización estructural— y una casi total ausencia de vibraciones.

El rendimiento es francamente bueno, aunque al final los técnicos, en contra de las más arraigadas tradiciones italianas, hayan optado por desarrollos de cambio bastante largos. Hay que decir que, a pesar de todo, el coche los aguanta y que no desmerece de lo que hay que esperar de 45 caballos en reprise y velocidad crucero. Lo cierto es que se pueden mantener sin problemas —salvo en repechos muy largos— los 140 kilómetros por hora de velocímetro, que suponen unos 125 kilómetros por hora reales, consumiendo poco más de siete litros a los 100 kilómetros, cifra a la que no se llega en el tráfico urbano. Ni que decir tiene, el Autobianchi Y.10 se ha convertido en nuestro campeón del consumo en coches con motor de gasolina.

En lo que se refiere al Turbo, se ha escogido el motor 1.050 centímetros cúbicos, que equipó en Italia la versión del 127 denominada Brava. Es, por tanto, un motor más viejo, al que se le ha acoplado un pequeño turbocompre-

EQUIPAMIENTO



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

Y.10 FIRE: Cuentavuelvas, vacuómetro, check-control y manómetro de aceite. Precio: 29.994 pesetas.
Y.10 FIRE-TURBO: Pintura metalizada. Precio: 19.934 pesetas.

FRENOS



	Fire	Turbo
A 60 km/h.	11,8	11,6
A 100 km/h.	35,9	34,2
A 120 km/h.	52,2	51,1

SONORIDAD



	Fire	Turbo
Al ralentí	47,9	51,1
A 60 km/h.	63,4	65,3
A 90 km/h.	69,2	70,6
A 120 km/h.	72,0	73,2
A 140 km/h.	78,8	79,5
A tope	80,1	80,9

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



sor japonés, IHI, que sopla a una presión máxima de 0,7 atmósferas y que permite llegar a una potencia de 84 caballos.

En el Turbo se ha querido mantener el espíritu del viejo Autobianchi A.112 Abarth, con aceleraciones y reprises espectaculares, que se obtienen apoyando la potencia del motor en un cambio más bien corto. El coche tiene, evidentemente, unas prestaciones espectaculares, pero se hace más desagradable de conducir. En buena parte, porque la entrada del turbocompresor —se produce entre las 2.500 y las 3.000 revoluciones por minuto— no acaba de ser del todo progresiva, lo que se traduce en tirones, que a los menos expertos puede llegarles a crear algún problema

en pavimento mojado. Por otra parte, las cifras de consumo no tienen nada que ver con las del Fire.

COMPORTAMIENTO



En este coche Lancia se ha inventado un nuevo eje trasero, que también va a aplicar al nuevo Panda. Le llaman Omega, porque tiene la forma de esa letra griega. Va anclado al chasis por la parte central de la curva de la letra y lleva las ruedas en sus dos extremos. Es sencillo y bastante eficaz. Por lo menos más eficaz que el eje montado sobre ballesta —de triste recuerdo— del Panda. Tiene la ventaja de mantener las rue-

das traseras perpendiculares al suelo en todo momento, lo que supone un buen agarre. Tanto que salvo que se lleve el coche perfectamente equilibrado en presiones de neumáticos hace que la tendencia a escaparse de morro en las curvas, típica de todos los tracción delantera, sea muy acusada. Una vez se logre ese equilibrio, el comportamiento se hace más neutro. De todas formas es un coche que, pese a su clara vocación ciudadana, se muestra ágil y se adapta bien por comportamiento a una conducción en carretera, gracias también a una dirección directa y que filtra bien las irregularidades del piso, y a que los frenos son excelentes, capaces de resistir sin el menor síntoma de fatiga el castigo más fuerte.

voltímetro digital
FERVE F-2200
un buen servicio para sus clientes. ...

...y un éxito rentable para su taller

El voltímetro digital FERVE F-2200 es un aparato electrónico de alta precisión en el que se pueden leer tensiones de corriente continua desde 5,75 hasta 19,9 voltios y funciona sin pilas. Ha sido diseñado para determinar rápidamente y con la máxima exactitud, el estado de carga de las baterías, especialmente las de "sin mantenimiento". También se puede utilizar para los demás tipos de batería, tanto de automóviles como de motocicletas, barcos, etc.

Comprueba la tensión de carga de los alternadores, dinamos y reguladores, además de otras muchas aplicaciones en pruebas sobre instalaciones y accesorios eléctricos de automóviles. Todas estas prestaciones, hacen del FERVE F-2200 un aparato imprescindible para los talleres de reparación, establecimientos de recambios y en los de venta de automóviles.

Modernice su taller con los aparatos electrónicos de precisión FERRE.

TEST DE COMPROBACION:

VOLTAJE	ESTADO DE CARGA
6,30/12,60	100 %
6,20/12,40	75 %
6,10/12,20	50 %
6,00/12,00	25 %

FERVE
EQUIPOS AL SERVICIO DE LA BATERIA

PATENTADO

CONSUMO

	Fire	Turbo
CIUDAD		
A 26,8 km/h. de media ..	6,9	9,1
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo ...	4,4	6,5
En conducción rápida	7,2	10,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo ..	6,1	8,0
A 140 km/h. de cruceo ..	7,7	10,4
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio pond. ...	6,1	8,2
Recorrido (kilómetros) ...	710	520

PRESTACIONES

	Fire	Turbo
VELOC. MAXIMA (km/h.)	148,1	181,2
(*) En 4.ª		
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	20,6	17,5
1.000 m. salida parada	38,4	32,9
De 0 a 100 km/h.	18,5	10,6
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	21,1	18,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ...	23,2	20,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	40,8	35,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ...	45,2	38,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ...	17,9	9,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ...	20,2	11,5

FICHA TECNICA

	Y - 10	Y - 10 TURBO
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	993 c.c.	1.049 c.c.
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cab.	Arbol de levas en cab.
	acc. correa dentada	acc. correa dentada
	Carburador	Doble carbur. Turbo
Alimentación		
Compresión	9,8 a 1	7 a 1
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos
Capacidad del depósito	47	47
Potencia máxima	45 CV. a 5.000	85 CV a 5.750
Par máximo	8,2 a 2.750	12,5 a 2.750
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	De 5 marchas	De 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	6,8	6,3
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	13,0	11,9
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	19,9	18,2
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	27,3	25,0
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	34,3	29,3
DIRECCION		
Tipo	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante entre topes	3,4	3,4
Diámetro de giro	9,3	9,3
FRENOS		
Sistema	Discos delante	Discos delante
	Tambor detr./Servo	Tambor detr./Servo
SUSPENSIONES		
Tipo	Del. ind./Tr. semiind.	Del. ind./Tr. semiind.
RUEDAS		
Llanta	Chapa 4,5 J	Chapa 5 J
Neumáticos	135 SR 13	155/70 HR 13
PESO		
En orden de marcha	720	790

A FONDO



Los asientos son bastante confortables. Cuatro adultos se acomodan bien en el Autobianchi Y.10. El motor Fire 1000 es uno de los puntos fuertes del nuevo modelo fabricado por Lancia.

te— es muy bajo y los asientos, incluidos los posteriores, bastante confortables y sujetan bien.

Para concluir, subrayar su aspecto ciudadano, que le permite aparcar en huecos de 3,70 metros, en los que un Fiat Uno o un Peugeot 205 cabría sólo metiéndolo con una grúa. Y es que sólo Innocenti es más corto que el Y.10 de los coches actuales. Además, su acabado posterior, casi vertical, ayuda en gran manera a realizar estas maniobras en espacios muy justos.

CARROCERIA



También hay que aplaudir el trabajo realizado por la gente de Lancia en la aerodinámica de este coche. Han conseguido que sea habitable y, sin embargo, pueden presumir de un coeficiente de penetración (Cx) francamente bueno, de 0,31. Comparativamente, el Fiat Uno, que es un coche muy aerodinámico, tiene 0,34. Y el que este coeficiente es real lo demuestran las velocidades

Precio en la calle:

Y-10 Fire:
964.630 ptas.
Y-10 Turbo:
1.291.478 ptas.

Fecha presentación: Marzo 1985

Importador: Fiat Hispania, S.A.

Garantía: 1 año.

Número de talleres: 182.

Plazo de entrega: 2 semanas.

VIRTUDES

- Buena presentación y acabado.
- Relación tamaño-habitabilidad.
- Excelente motor Fire 1000

DEFECTOS

- Maletero muy reducido.
- Reacciones del eje trasero.
- Cierre de las ventanillas traseras.

Imponga su criterio.

Opel Ascona GLS. Carácter fuerte.



Si busca un criterio sólido para cambiar, pídaselo al Opel Ascona.

Porque el Ascona lleva toda la razón de la ingeniería alemana Opel.

Pídale potencia y prestaciones en carretera.

Sentirá toda la fuerza de su motor, y una estabilidad fuera de serie, gracias a su tracción delantera.

Pídale también espacio interior, comodidad y capacidad de maletero. Verá como siempre le sobra.

Compare equipamiento. El Ascona le dejará satisfecho por completo.

Condúzcalo en ciudad; es tan ágil y manejable que se lo llevará de calle.

Y si le pide economía, comprobará como el Ascona consumiendo es de lo más razonable.

Porque el Opel Ascona es un coche cargado de razones que responden con toda la fuerza de su carácter.

Para que así, Vd. obtenga la sensación de estrenarlo cada día, muchos años.

Imponga su criterio y vea su

nuevo Ascona en cualquiera de los más de 350 puntos de venta y servicio Opel.

Y beneficie con ellos de las ventajosas condiciones de financiación Opel Credit.

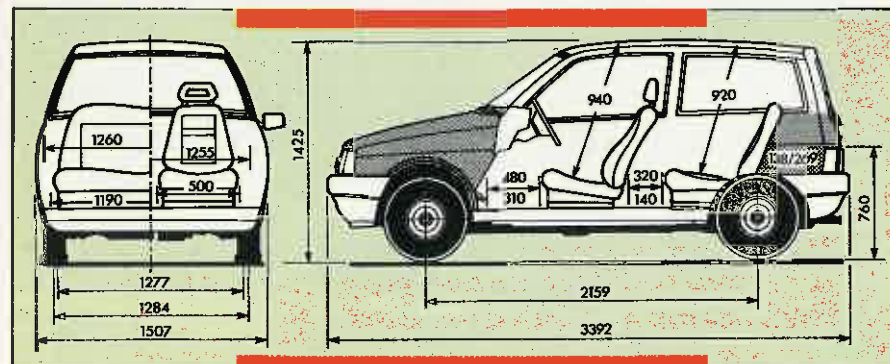
Y, además, de las otras ventajas exclusivas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 kms. y el servicio Opel Euroservice Assistance, que le asegura asistencia gratuita durante un año en España y otros 25 países europeos.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

A FONDO



Muy completo el cuadro y el equipamiento del Turbo. En el Fire hay que pagar una opción para tenerlo



máximas alcanzadas, en ambos coches superiores a las anunciadas por el fabricante, aunque sólo sea en unos pocos kilómetros.

Para llegar a ese resultado aerodinámico se ha realizado una línea muy personal, que se encargó de dibujar Giugiaro. Una línea en cuña, con un corto

EL AUSENTE TOURING

La versión que no se vende en España es la Touring, equipada del motor 1.050 c.c., pero sin turbocompresor. Desarrolla 55 caballos, pero tiene exactamente el mismo par que el Fire. El resultado es que tiene apenas ocho kilómetros por hora más de velocidad punta que (exactamente 156,8 kilómetros por hora) el Fire, unas recuperaciones algo mejores, pero unos consumos netamente superiores (8,9 litros a los 100 km. en ciudad; 5,5 a 90 km/h.; 6,8 a 120; 7,8 a 140; y 8,2 en conducción rápida). Realmente no se justifica demasiado esta opción intermedia.



CONSIDERACIONES SOBRE EL AUTOBLANCHI Y.10

El Y 10 es, como sus rivales en la elección del coche del año, el resultado de un excelente trabajo de los técnicos del grupo. Si hemos de hacer caso de los coeficientes aerodinámicos anunciados por cada uno de los fabricantes, sería el mejor, pues mientras que Mercedes anuncia un 0,32 y Ford un 0,33 para sus 200/300 y Scorpio, respectivamente, el Y 10 puede presumir de un 0,31

Paralelamente los ingenieros de motores han realizado un excelente trabajo en el motor Fire 1000, que es una magnífica mecánica.

Pero lo cierto es que al fin y al cabo se trata de un minicoche de lujo, que nunca será producido en grandes series, lo que hace perder un poco de interés. Al margen que la relación valor-precio, pese a su equipo y calidad, tampoco le favorece.

capot delantero muy inclinado y un acabado posterior cortado casi perpendicularmente al suelo.

La habitabilidad, en relación al tamaño del coche, es bastante buena. Cuatro adultos se acomodan con una cierta holgura. Los asientos, como ya habíamos dicho más arriba, tienen un buen diseño y el acceso a las plazas traseras no requiere de contorsiones particulares, gracias a que el asiento avanza completo hacia adelante, dejando un amplio hueco para que se pueda pasar sin grandes problemas.

Otra cosa es el maletero, muy reducido. Sólo tiene cabida para una maleta grande o dos pequeñas. En caso de que viajen sólo dos personas, se puede ampliar el volumen de carga abatiendo el asiento trasero, que sorprendentemente no está partido. El maletero se abre, además de accionando el pulsador del portón, por medio de una palanca en el interior, junto al asiento del conductor. El equipamiento es muy completo en cualquiera de las dos versiones. De todas formas, en el Fire se puede obtener el mismo nivel de equipamiento que en el Turbo por muy poco dinero más. De las opciones inicialmente presentadas cuando el lanzamiento del modelo hemos echado en falta la tapicería en Alcantara o las llantas de aleación, de momento no disponibles en España.

La presentación es buena y muy atractiva y el acabado muy cuidado. Lancia parece decidida a mantener su promesa de ofrecer una alta calidad.

Enfrente de los nuevos Y.10, la competencia es muy pequeña o muy amplia. Si lo metemos en el mismo cajón que los coches de 3,70 metros entraría en competencia con los R-5, Peugeot 205, Ford Fiesta, Fiat Uno, Opel Corsa, etcétera. Si consideramos únicamente a los minicoches de menos de 3,50 metros, entonces sólo aparecen como competidores el Citroën LNA, que está al fin de su vida, pero que es unas 80.000 pesetas más barato, y el Innocenti Minitre, que es trescientas y pico mil pesetas más caro. Esto en lo que se refiere al Fire. El Y.10 Turbo queda como un coche muy particular, sin parangón.

Sergio Piccione

*Espejo retrovisor acompañante opcional.



A FONDO



MERCEDES 230 E ALTA FIDELIDAD



Al lanzar su modelo W.124, Mercedes ha ofrecido una amplia serie de variantes para las que el cliente, siempre deberá disponer de tres millones y tres cuartos de pesetas. Esta oferta contiene cuatro motores de gasolina y tres diesel. De estos últimos hemos probado dos, los dos de mayor cilindrada, cuyas versiones se denominan 250 D y 300 D. De gasolina, hasta el momento sólo hemos probado la versión más potente, la 300 E, en sus dos variantes de caja de cambio manual y automática. Esta semana igualamos las versiones de gasolina probadas con las diesel gracias al 230 E, que a diferencia de la 300 E tiene un motor cuatro cilindros en vez de seis cilindros en línea. Por lo demás, exteriormente el coche mantiene la misma apariencia que sus hermanos. Y también son idénticas sus características de suspensión, confort, comportamiento y calidad. En cuanto a los rendimientos, pese a su potencia claramente inferior, se mantiene en un excelente nivel, que se realiza todavía un poco más en cuanto se tiene en cuenta lo ajustado de sus consu-

FICHA TECNICA

MERCEDES 230 E
MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.299 c.c. Cigüeñal: 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza. Alimentación: Inyección. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 136 CV a 5.100 rpm. Par máximo: 20,9 a 3.500.
TRANSMISION Tracción: Trasera. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,1 km/h.; 2.ª, 16,4 km/h.; 3.ª, 25,9 km/h.; 4.ª, 35,5 km/h.; 5.ª, 45,5 km/h.
DIRECCION Tipo: Circulación de bolas. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 11,2.
FRENOS Sistema: Disco ventilado-disco servo.
SUSPENSIONES Tipo: Independiente/Independiente
RUEDAS Llanta: Aleación 6½ x 15. Neumáticos: 195/65 VR 15.
PESO En orden de marcha: 1.280 kg.

mos. Como prueba, basta comparar las cifras obtenidas con las del Scorpio 4x4 probado algunas páginas más atrás, que tiene un motor con medio litro más de capacidad.

MECANICA

A diferencia de los otros motores de la gama 200/300, que son completamente nuevos o por lo menos han sido tomados de una gama casi tan reciente como la 190, este cuatro cilindros de 2.299 centímetros cúbicos es, salvo por ciertas pequeñas modificaciones de detalle, completamente idéntico al de la versión equivalente en la gama anterior, también denominada 230 E. Por tanto, la potencia se mantiene inalterada, con sus 136 caballos, que en aquella no le permitían grandes alegrías a causa del peso de la carrocería. En el nuevo modelo, mucho más ligero, las cosas son bastante diferentes. Con 80 kilos menos de peso y una aerodinámica radicalmente superior, se superan con facilidad los 200 kilómetros por hora de velocidad punta y se obtienen unas buenas aceleraciones. Otra cosa son las recuperaciones en marchas lar-

Precio en la calle:
4.132.331 ptas.

VIRTUDES

- Velocidad máxima.
- Comportamiento.
- Consumo.

DEFECTOS

- Desarrollos largos.
- Asientos delanteros.
- Volante grande.

Fecha de presentación: Noviembre de 1984.
Importador: Mercedes Benz España, S.A.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 300.
Plazo de entrega: Depende de las opciones.

COMPORTAMIENTO

Como decíamos, el 230 E mantiene las características de su hermano mayor, el 300 E. Y entre ellas la de tener un comportamiento impecable. El coche se comporta normalmente como si marchara sobre raíles. Y esta forma de mantenerse permanece inalterada hasta un alto nivel de velocidad de entrada en curva. Cuando ya se está cerca de los límites padece una cierta tendencia a derrapar de morro en la primera mitad de los virajes, que hay que corregir a

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES: Pintura especial (según muestrario), 30.100; Pintura metalizada, 122.600; tapicería MB-TEX, 24.700; tapicería cuero, 233.300; tapicería velours, 211.800; asiento del. izq. ajustable electr., 95.700; asiento del. derecho ajustable electr., 95.700; calefacción adicional, 284.300; indicador de la temperatura ext., 19.000; asiento del. der. ajust. electr. mando memorizado, 171.000; asiento del. izq. ajust. electr. mando memorizado, 171.000; volante y palanca de cambio revestidos de cuero, 27.900; redes portaobjetos en los respaldos de asientos del. 8.100; filtro de aire con separador ciclónico (para países con mucho polvo), 13.100; techo corredizo eléctrico con mecanismo elevador, 152.200; cambio automático con palanca selectora en el piso, 238.200; cambio de 5 marchas (en el piso), 74.200; dos apoyacabezas, asientos traseros, 37.600; Tempomat (sólo cambio automático), 56.400; columna de la dirección regulable eléctricamente, 52.100; airbag, 206.500; bocina de dos tonos, 25.900; bloqueo centralizado, 52.100; ABS, 287.100; regulación de nivel, 105.900; protección inferior (de chapa), 11.800; muelles y amortiguadores del. y tras. reforzados, 3.700; espejo ext. izq. calefac. y ajustable eléctricamente, 30.180; regulación de altura del asiento izq., 11.800; aire acondicionado, 369.900; aire acondicionado automático, 444.000; elevavinas eléct. delantero, 82.300; elevavinas eléct. delantero y traseros, 145.700; lavafaros, 45.700; llantas de aleación, 145.200; extintor, 15.100; calefacción eléctrica asientos delanteros, 66.700.

SONORIDAD

Al ralentí	46,8
A 60 km/h.	62,0
A 90 km/h.	68,3
A 120 km/h.	71,9
A 140 km/h.	76,4
A tope	80,3

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

base de volante y que está en buena parte producida por la fabulosa adherencia del eje trasero —ese famoso eje de cinco brazos— que llega a empujar a las ruedas directrices. Todo esto ocurre en las curvas más cerradas, porque en las rápidas, por muy veloz que se conduzca, hace gala de un sorprendente equilibrio.

La dirección, suave, precisa y correctamente desmultiplicada, sería perfecta si no culminara en un volante innecesariamente grande al que sólo se le puede perdonar su presencia porque permite ver sin ninguna merma el cuadro de instrumentos.

Los frenos, de discos macizos en las cuatro ruedas, son eficaces pero comparados con los del 300 E —lleva ventilados los delanteros— acusan más el que se abuse de ellos en forma continuada, como puede ser en el descenso de un puerto en el que al final se nota un alargamiento de las frenadas.

CARROCERIA

Una vez más tenemos que alabar el trabajo de Mercedes, que ha conseguido mantener su estética tradicional en una carrocería con una aerodinámica de punta. En ese sentido hay que reconocer que Bruno Sacco, el diseñador de la marca, y sus colaboradores han hecho un trabajo impecable. Otra cosa es el estudio de los interiores, en que se han quedado un poco cortos. En relación a su tamaño exterior, los Mercedes 200/300 no son particularmente amplios. Y eso se nota sobre todo en los asientos traseros. Volviendo a la comparación del Scorpio que habíamos

Mando central de luces
Debajo, el desbloqueo del freno de mano



FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	14,8
A 100 km/h.	40,2
A 120 km/h.	55,6

Visibilidad bajo la lluvia

Revise ahora sus escobillas limpiaparabrisas y cambie a las nuevas VALEO-KINBY.

Su diseño aerodinámico y su goma de doble perfil, fabricada en caucho natural, garantiza la más alta calidad y duración, y proporciona la visibilidad que hará más segura su conducción bajo la lluvia.

Escobillas Limpiaparabrisas

Valeo KINBY

Máxima seguridad.
Extremos redondeados.
Antipunzantes.

Adaptadas a las normas de seguridad vial de la C.E.E.

Equipo Original.
Garantizadas por VALEO.

Valeo

A FONDO



Los asientos no son ninguna maravilla. El ruido es duro y tienen poca sujeción.



En el interior, el 230E no es muy amplio. Esto se nota sobre todo en los asientos traseros.



El volante es excesivamente grande. La instrumentación es como la del 300 E.

LAS RAZONES DE MERCEDES

Si los tres coches que presentamos como favoritos en la elección de Coche del Año en Europa de este año tienen como denominador común una buena aerodinámica, hay que reconocer que Mercedes ha conseguido los mejores resultados. Y los ha conseguido sin renunciar a unas formas clásicas, lo que tiene su mérito. Por otra parte, con esta amplia gama, ha introducido una nueva serie de motores —no es el caso del 230

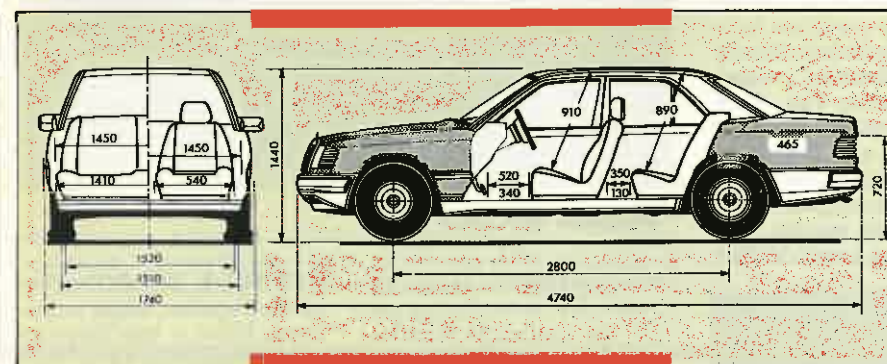
E— que representan todos ellos un progreso importante con respecto a los anteriores en rendimiento y en construcción (son menos pesados).

Mercedes sería un claro ganador por tanto, si no pesara en su contra una habitabilidad reducida en relación al tamaño del vehículo y una relación valor-precio poco favorable, no ya en nuestro país, en donde pesan unos aranceles aduaneros muy importantes, sino en toda Europa.

hecho ya a la hora de hablar del motor, el Mercedes es más largo y, sin embargo, sus interiores son mucho más reducidos. Compensa el maletero, que es muy capaz.

Los asientos no son ninguna maravilla. Y no lo decimos porque su ruido sea más bien duro, sino porque los delanteros sujetan mal, salvo que se tenga un buen perímetro abdominal. En zona de curvas, el conductor se ve en la necesidad de asirse al volante, no sólo para conducir el coche sino para sujetarse.

En el salpicadero, el 230 E mantiene el acabado en madera del 300 E. Y la instrumentación de serie es semejante. Para el resto del equipo, si se quiere tener un nivel de accesorios equivalente al de un Scorpio, por seguir con el mismo patrón de comparación, hay que echar mano de la cartera y pagar opciones por un valor que ronda el 25 por 100 de valor total del coche.



PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) (en 4.ª)	202,8
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	17,2
1.000 m. salida parada	31,1
De 0 a 100 km/h.	10,9
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	19,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	22,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	36,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	43,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	10,2
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	15,9

CONSUMO

	L/100 km.
CIUDAD	
A 26,6 km/h. de media	11,3
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	7,1
En conducción rápida	13,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo ...	8,7
A 140 km/h. de cruceo ...	9,6
A 180 km/h. de cruceo ...	14,8
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	9,8
Recorrido (kilómetros)	.660



Reposacabezas regulables. El acabado de los interiores es de primera.

En cuanto a sus rivales, los más directos son el Audi 100 CD, el BMW 525i y el Volvo 740 GLE, todos ellos entre un 5 y un 10 por 100 más baratos y, sin embargo, con un equipo de base más completo. Por habitabilidad, el Volvo y el Audi ofrecen más. Sin embargo, en el conjunto de prestaciones, consumo y comportamiento, el Mercedes está situado en cabeza, compartiendo el puesto con el Audi, que ofrece la alternativa de ser un tracción delantera.

Sergio Piccione

Motor 16/23

LOS OTROS CANDIDATOS

Además de los tres modelos mencionados, ha habido que votar otros diez. De ellos tres eran modelos europeos y el resto, japoneses, con todo el hándicap que para éstos supone el no poder vender en todos los países europeos con representación en el jurado. En cuanto a los tres europeos, el R-5 y el Saab tienen la desventaja de ser algo que de alguna forma ya ha sido visto. El Renault, porque sus diseñadores se empeñaron en darle un aire demasiado próximo al modelo anterior y el llevar el motor en diferente posición no supone un cambio fundamental. Y el Saab, porque el año pasado el Lancia Thema fue objeto de votación. En cuanto al Renault Matra Espace, es uno de esos coches que se pueden considerar como marginales.


RENAULT 5

RENAULT 5: Sustituto del veterano modelo, con el mismo nombre, que llevaba doce años en producción. Su lanzamiento, a nivel mundial, se ha hecho en septiembre de 1984. Se ofrece con cinco variantes mecánicas: 956 c.c. y 41 caballos de

SAAB 9000: Berlina de nuevo diseño, fruto del proyecto común entre Fiat, Lancia, Alfa Romeo y la propia marca sueca, que culminará con el lanzamiento de un modelo distinto para cada una de dichas marcas. Fue presentado en mayo del 84 y


SAAB 9000

potencia, 1.108 c.c. con 46 caballos, 1.237 c.c. y 55 caballos y 1.397 c.c., con dos versiones distintas: una de 72 caballos y motor atmosférico, y otra con turbocompresor, que desarrolla 115. Pueden obtenerse con carrocerías de tres y cinco puertas. Próximamente aparecerá otra versión con motor de gasóleo.

va equipado con un motor de dos litros, con cuatro válvulas por cilindro y turbo. La tracción es a las ruedas delanteras y su potencia está en 175 caballos.

HONDA ACCORD: La tercera generación de este modelo ha sido presentada durante el último Salón de Frankfurt, celebrado en el mes de septiembre. Es un automó-

vil de tipo medio con dos versiones de carrocería: una berlina de tres volúmenes y un coupé tres puertas. Tiene tracción delantera y motores de 1.600 y 2.000 centímetros cúbicos, este último con variante de carburadores o inyección. Hay caja de cambio manual y automática.

MAZDA 323: Presentado en el mes de septiembre del presente año, el Mazda 323 ofrece una amplísima varie-

NISSAN LAUREL: Es una berlina de concepción clásica presentada en septiembre de 1985. Está equipada con tres motores diferentes de gasolina y una versión diesel. Los primeros tienen unas cilindradas de 2.0, 2.4 y 3.0 litros que desarrollan potencias de 98, 128 y 155 caballos, respectivamente. El diesel, con un motor de 3.000 centímetros cúbicos da 84 caballos de potencia.


HONDA ACCORD

dad de versiones. Tiene cuatro niveles de motorización, con las siguientes cilindradas: 1.1, con 55 caballos; 1.3, con 68 CV, y 1.6, con potencias de 75 caballos uno y 88 caballos otro. También hay cajas de cambio manuales de cuatro y cinco marchas, y automática de tres. Las carrocerías son de dos volúmenes, con tres y cinco puertas; de tres cuerpos y cuatro puertas.

RENAULT ESPACE: Vehículo familiar, entre un turismo break y una furgoneta, que apareció en el mercado durante el mes de abril de 1984. Se puede obtener con dos tipos de motorizaciones: una de gasolina, con 2.0 litros de cilindrada y 110 caballos de potencia, y otra de gasóleo, con motor de 2.1 litros, que sobrealimentada por turbo desarrolla 88 caballos.

MAZDA 323

RENAULT ESPACE

TOYOTA STARLET

SUBARU 1800

SUBARU 1800: El pionero en turismos de tracción integral ha sufrido una nueva actualización, aparecida durante el mes de septiembre último. Va equipado con un motor de 90 caballos, existiendo, además, otra versión con turbocompresor y 136 caballos de potencia. Sólo existe en carrocería de tres volúmenes con cuatro puertas.

SUBARU J10 JUSTY: Presentado en el mes de febrero de este año, el Justy tiene una pequeña carrocería de tres metros y medio con variantes de tres o cinco puertas. Su motor de tres cilindros en línea y 998 centímetros cúbicos desarrolla 55 caballos de potencia. Como en el resto de los modelos de la marca, la tracción es integral.


SUBARU J10 JUSTY

TOYOTA MR-2

NISSAN LAUREL

TOYOTA STARLET: La comercialización de este nuevo modelo japonés ha comenzado a primeros del año 1985. Se trata de un pequeño dos volúmenes con carrocerías de tres y cinco puertas. Va equipado con motores de 1.000 y 1.300 c.c., con potencias de 54 caballos el primero y de 75 ó 93 el segundo, dependiendo de la alimentación.

TOYOTA MR-2: Coupé de dos puertas y dos plazas, de carácter deportivo, que apareció en el mercado durante los últimos meses del año 1984. Lleva dos tipos diferentes de motores: uno de 1.453 c.c. y 83 caballos, alimentado por carburador, y otro de inyección con mayores pretensiones, que llega a los 130 caballos con solamente 1.6 litros.



MERMAN
C./ Espronceda, 38.
Tel. 442 45 99/442 07 98. MADRID

TODO CAMBIA
TAMBIEN EL CONCEPTO DE UN TALLER
PARA SU AUTOMOVIL

HAY OTROS TALLERES Y... MERMAN.
El taller más avanzado. Los mejores precios.

LE OFRECEMOS

● Puesta a punto ● Electricidad ● Accesorios deportivos ● Aire acondicionado ● Alarmas ● Servicio de Auxilio ● Los mejores equipos CAR HIFI.

LA BOUTIQUE **ALPINE** **SONY** **BLAUPUNKT** **SPARKOMATIC**
Aerodinámica **HELLA** **UNIROYAL**
Distribuidor oficial

¡¡SORPRENDASE!!

«Nosotros superamos a Europa»

STS 4x4

SUPER TRACTION SYSTEM



La nueva emoción

by **SCALEXTRIC**

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



Mercado

OFERTAS DE LA SEMANA



ALFA ROMEO.

Desde hace algunos días, los Alfa 90, en sus tres versiones, se ofrecen sin cargo, con mucho equipo opcional. Por ejemplo, en la versión 2.0i, se añaden a su precio básico, los elevavientos eléctricos, cierre centralizado, preinstalación de radio y aire acondicionado, asientos regulables eléctricamente, volante regulable y check control. En la versión 2.5 Q.O. este equipo es aún más completo.



TALBOT.

La eterna oferta de los 1.000 litros de combustible para quien compra un Horizon ha sido sustituida por otra no menos interesante: una tasa de intereses del 7,8 por 100. Esta oferta es válida solamente durante el mes de noviembre. Claro, que eso mismo decían de la oferta «combustible»: que era por un mes y duró casi un año.

FORD.

Cuatro modelos de Ford se encuentran en estos días en oferta: Fiesta L Especial, Escort GLS, Orion GLX 1300 y Fiesta Surf. Todos ellos incorporan elementos opcionales sin cargo alguno. Además, por la compra de cualquiera de los Fiesta, se reduce en el 40 por 100 el interés de la financiación a tres años.

SEAT.

En muchos frentes está actuando la firma española, en lo que a comercial se refiere. Al margen de la intensísima campaña publicitaria, cabe destacar la oferta de coches usados, revisados y con garantía (de todas las marcas), en un intento de reducir stocks. En todo caso, la oferta es muy interesante y al alcance de casi cualquier economía: desde 5.000 pesetas al mes, un coche puede ser suyo.

Otra oferta se refiere a la serie limitada (4.000 unidades) de los Ibiza, bautizados Junior. A la versión de gasolina 1200 hay que añadir también la versión diesel. Por cierto, que los Ibiza van a ser mejorados en fecha breve en algunos aspectos mecánicos, pero no en su aspecto externo.



OTRAS OFERTAS

En Barcelona, Automóviles J. Acosta (vía Augusta, 23), se ofrece un Nissan Patrol con sólo 12.000 kilómetros y en perfecto estado. Los Patrol son escasísimos en el mercado de segunda mano.

En Madrid, el concesionario oficial Ford Madison (Camino Viejo de Leganés, 58) ofrece un Ford Granada

2.3 GL por 650.000 pesetas, que es un excelente precio. Como todos los coches de concesionarios, está amparado por la garantía A-1.

En Barcelona, en la calle Rosellón, 459, existe un establecimiento especializado en la compraventa de veteranos Seat 600. No es que sean coches excelentes, pero siempre hay nostálgicos y, en todo caso, los veteranos y populares Seat son ahora baratos.

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
KAWASAKI				
KZ 550*	55,3	52	178	858.805
KTM				
250-MXT	250	45	—	402.000
250-GS	250	44	—	452.900
250-MC	250	46	—	459.300
LAMBRETTA				
125	125	11	87	172.577
150	149	7,5	97	179.386
200	198	9,7	107	186.130
LAVERDA				
MSX 1000	991	88	215	1.105.000
MONTESA				
Cota 242	233,3	—	—	272.290
Cota 346 Trial	343,6	—	—	270.290

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MZ				
ETZ 250	249	21	120	250.000
OSSA				
250 TE	244,2	—	130	271.900
250 Copa	34,2	140	160	342.380
303 Trial	302,7	—	—	332.120
350 Ty-To	250,0	—	—	297.900
PUCH				
Cobra M 82-TT-AD	73,3	13	35	222.300
Cobra M 82-Cross	73,3	14	70	199.800
Cobra M 82-TD	73,3	10	30	248.600
RIEJU				
Strada	74	8,5	—	181.000
Marathon MR-80	75	14	—	254.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
SUZUKI				
GSX 550 ES	572	65	195	701.294
GSX 750 ES*	747	87	210	950.733
Kitara GSX 1100*	1.074	103	230	1.150.724
VESPA				
75 Junior	74,0	4,0	80	176.500
75 Elite	75,0	4,4	90	186.905
125 Elet	123,3	6,2	100	200.830
125 Elet	123,2	6,2	100	212.240
125 NC	123,2	6,2	100	186.498
150 Ite	148,8	6,2	100	211.320
200 Di	196,0	10,2	110	226.881
200 Ite	196,0	10,2	110	254.850
YAMAHA				
DT 80	—	—	—	217.550
SR 250	239	17,0	115	358.300
SR 250 Special	249	20,0	117	379.000
XS 400	399	45,5	175	586.200
XJ 600	559	72,0	200	838.500
XJ 650	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.188.000
Fz 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA

F. C. A.: RELACIONES PUBLICAS

Don Manuel Sornosa Carrillo ha sido nombrado jefe de Relaciones Públicas de la Federación Centro de Automovilismo. Persona de siempre vinculada al automovilismo deportivo, en el que ha participado en casi todas sus modalidades, Sornosa es miembro activo del Colegio de Oficiales de Automovilismo Centro.



CONGRESO DEL I.O.M.T.R.

Se ha celebrado en Tokio el XXXVI Congreso Internacional de la Organización Internacional del Comercio y la Reparación de Automóviles, al que asistió representando a España una importante delegación del GANVAM (Asociación

Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor), que fueron los anteriores organizadores del congreso que se celebró en Madrid en el año 1984.

El IOMTR es el más importante organismo mundial del sector de venta y mantenimiento de vehículos, formado por asociaciones profesionales de todo el mundo.

El tema principal del congreso fue «El automóvil: un producto mundial promotor del progreso económico y tecnológico». Los oradores principales fueron los presidentes y directores generales de Rolls Royce, Volkswagen AG y Toyota Motor Corp.

SUSTITUTO DEL ASFALTO

Se conoce como compuesto EVA a la combinación de copolímero etileno-vinil-acetato, reforzado con un metal especial. Pero lo especial de este compuesto es que puede sustituir al asfalto en pavimentaciones de aeropuertos y carreteras, esto es al menos lo que recoge el Boletín del Centro Español de Plásticos. Este nuevo material, que se fabrica en Japón, tiene una resistencia a la tracción y a la compresión mucho mayores que las del asfalto, por lo que permite mejores



CUMPLEAÑOS DEL TIBURON

El 6 de octubre de 1955 nacia el Citroën DS, el Tiburón, que algunos dijeron que había nacido con veinte años de adelanto. El abuelo de los GS, SM, CX y BX dejó de fabricarse el 15 de abril de 1975, y en su treinta cumpleaños aún

se recuerda el inmenso éxito que tuvo nada más nacer: en su primera hora de vida se hicieron 750 pedidos, al final de su primera jornada ya tenía 12.000. Unos días más tarde, el plazo de entrega era de quince meses.

condiciones de conducción.

RECORD DE VENTAS AUSTIN ROVER

Austin Rover ha batido, durante el pasado mes de octubre, su récord de ventas en España al vender 524 vehículos de sus distintos modelos, siendo, en particular, el Rover 216 y el Montego los coches que más han comprado los

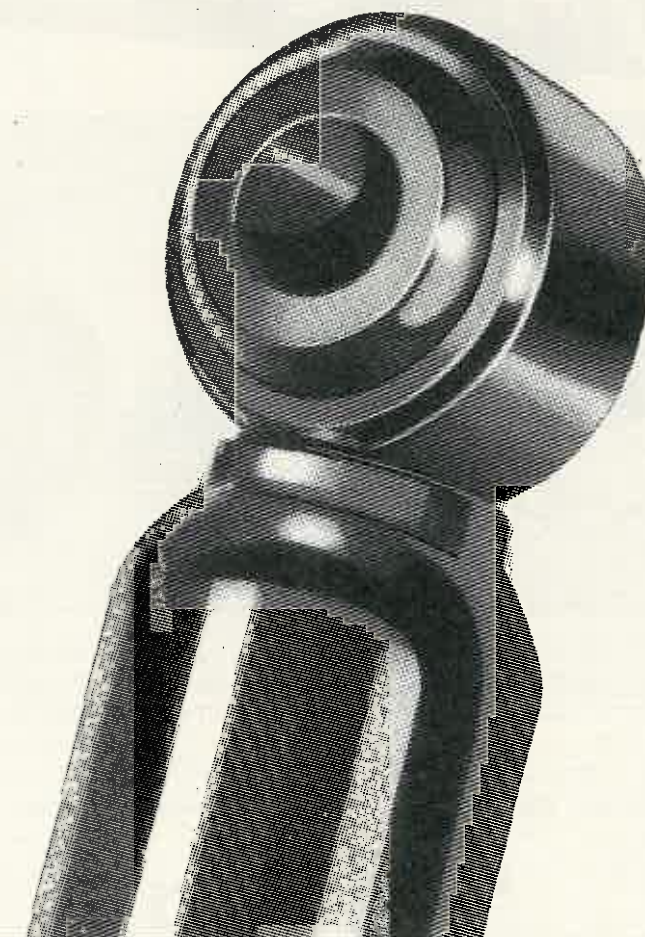


Casi MEDIO SIGLO de investigación en la seguridad del automóvil



1940 1985

AMORTIGUADORES



INDUSTRIAS MENDIZABAL, S.A.L. / Abadiano (Vizcaya)

***Pon un poco de F.1
en tu coche.***



En los coches de F.1 sólo hay cuatro instrumentos básicos: cuentarrevoluciones, manómetro de aceite, termómetro de agua y termómetro de aceite. Veglia sabe mucho de ello porque equipa varios modelos de F.1. Si en tu coche faltan estos instrumentos, ponlos y así podrás controlar perfectamente las prestaciones de tu motor como lo hace un piloto de F.1. Solicita un folleto explicativo a la dirección reseñada y te enterarás de la amplia gama de instrumentos Veglia, tan fiables y tan necesarios que equipan los bólidos rojos de Ferrari y Alfa Romeo.



Veglia, S.A.E. Ctra. de Barcelona, Km. 11,200. Madrid-22. ó Calle Enamorados, 34-36 Barcelona-13.

AL VOLANTE

PEUGEOT 309 **EL MARQUES** **DE VILLERVERDE**



TAL vez mañana, o posiblemente dentro de pocas semanas, se tomará la decisión definitiva sobre la fabricación del Peugeot 309 en Villaverde (Madrid), que según todos los indicios, tendrá lugar el próximo otoño. Por ahora tenemos que conformarnos con establecer una primera toma de contacto con el coche hecho en Francia, con el modelo inter-

medio, el 309 GR. Un marqués a la espera de un futuro duque con motor de dos carburadores y 105 caballos de potencia.

Peugeot apuesta muy fuerte con el 309, un coche heredero de nada menos que otros dos modelos de éxito: el Talbot Horizon y en buena parte, aunque sigue en producción, del Peugeot 305. Para su producción se han llevado a ca-

bo cuantiosísimas inversiones en la fábrica de Poissy, a las que habrá que sumar las necesarias en Villaverde para fabricarlo en nuestro país.

El Peugeot 309 se inscribe en el segmento medio, el más activo en Europa, y es un coche caracterizado por sus dimensiones, próximas a los cuatro metros, y por sus motores, que son por el momento de gasolina y con cubicajes



comprendidos entre 1,3 y dos litros. La mejor prueba de la actividad en el segmento del nuevo Peugeot es que el Renault 11 no sólo es el líder del mercado español, sino que además acapara el 20 por 100 de las ventas totales en nuestro país, casi cien mil coches a final de año.

Como ya dijimos hace escasas sema-

nas, la oferta del 309 se concreta, por el momento, en siete versiones, resultado de combinar cuatro motores de cilindradas diferentes, 1.100, 1.300, 1.600 y 1.900 centímetros cúbicos con cajas de cambio manuales, de cuatro o cinco velocidades, y cuatro niveles de equipamiento. En un futuro no muy le-

jano se añadirán más versiones, entre las que cabe destacar aquéllas equipadas con el motor Diesel.

Para la primera toma de contacto hemos podido disponer de la versión GR, que incorpora el conocido motor de 1.580 centímetros cúbicos, el mismo que utiliza el Citroën BX 16.

MECANICA

El Peugeot 309 es un coche que se adapta bien, tanto al tráfico ciudadano como a la marcha en carretera, ya que el motor y la caja de cambio están combinados de forma acertada para extraer siempre buenos resultados de ese conjunto. El cuatro cilindros del 309 permite obtener unas prestaciones más que honorables, ya que la velocidad máxima es superior a los 160 kilómetros por hora, mientras que la aceleración para cubrir el kilómetro con salida parada permite hacerlo en poco más de 34,5 segundos, un valor muy similar al conseguido por el R-11 TXE; las recuperaciones, por su parte, no son nada pere-

SE HARA AQUI

El Peugeot 309 se hará en Villaverde, y el coche saldrá a primeros de octubre al mercado, después de un plazo de tres meses de preparación, plazo empleado en modificar las estructuras de la fábrica para ponerlas de acuerdo con las exigencias de calidad de este nuevo modelo.

El equipo Peugeot y el equipo negociador de la Administración española han llevado a cabo un trabajo excepcional para conseguir este acuerdo, que supone una verdadera bocanada de aire fresco para la factoría.

El Peugeot 309 es, en estos momentos, un modelo de pleno éxito, y sus ventas en Francia están poniendo de relieve la atracción que el coche ha despertado en el público. El coche comenzó a comercializarse el pasado día 17 de octubre, y en el plazo de un mes se han vendido ya 25.000 unidades, que era la cantidad prevista para los tres meses iniciales después del lanzamiento. En la marca francesa se han quedado sorprendidos ante esta aceptación masiva, y por ello han decidido reforzar las líneas de producción, que dentro de poco llegarán a poner en la calle mil unidades al día.

Ahora mismo, los concesionarios de Peugeot en el país vecino tienen una cartera de pedidos impresionante, con más de cincuenta mil peticiones formalizadas, que van a suponer unas demoras de entrega superiores a los dos meses.

zosas. El carácter de este motor de cuatro cilindros es una mezcla bastante feliz entre deportivo y ahorrador, lo que le permite convencer a un amplio sector de usuarios, y de forma muy especial a aquellos que no desean estar cambiando de marcha de forma continua.

Los ochenta caballos de potencia salen a relucir en cuanto se pisa el acelerador, pero también están disponibles cuando se va casi al ralentí; este motor tiene mucha fuerza a bajo régimen y tira del coche con alegría. El cambio es responsable de esa elasticidad de la mecánica. La palanca se maneja con mucha suavidad, aunque los recorridos entre las distintas posiciones son algo largos. Los consumos son bastante contenidos, sobre todo en carretera y auto-



Las butacas delanteras son muy cómodas, ya que la forma anatómica de la base y el respaldo se adaptan bien a las necesidades del usuario medio español.

Si Neril no le evita la caída del cabello, consulte a su dermatólogo.

Neril es el resultado de un largo programa de investigación de los Laboratorios Dralle (Hamburgo). Y tiene la garantía de CIBA-GEIGY. Es un tratamiento eficaz que puede ayudarle a evitar la caída del cabello en los siguientes casos:

- 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, si al cabo de 16 semanas no obtiene resultados, consulte con su dermatólogo.



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®

El asiento trasero es cómodo y espacioso, lo que hace posible el viaje de tres personas sin ningún problema. Se puede abatir en dos partes independientes.



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 disgresivos / 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 60º	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



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



El interior del Peugeot 309 GR es obra del diseñador Paul Bracq. Los mandos de climatización son demasiado grandes y su funcionamiento no es nada prodigioso. El tapón del depósito de carburante va integrado en la tapadera y se abre desde el interior gracias a un pequeño mando.



pista; en ciudad cambia algo la cosa y el 309 GR se muestra algo más gastón, pero sin que sea nada alarmante.

Los frenos son muy buenos y es imposible poner una pega. El tacto del pedal es excelente y se puede dosificar la fuerza de la frenada con toda exactitud.

COMPORTAMIENTO

El comportamiento del 309 GR no admite quejas siempre y cuando se conduzca en plan tranquilo, sin jugar a las carreras. El nuevo Peugeot es un coche que se maneja como un juguete y va siempre por donde indican las ruedas delanteras, aunque a veces se fuerce el ritmo.



Embellecedores del GR
Recurren demasiado al plástico

El morro del 309 muestra cierta pereza en el momento de entrar en las curvas más cerradas, un comportamiento lógico en un coche que tiene todo el peso situado delante, el peso que corresponde al motor y a la caja de cambio. Para que el conductor llegue a notar esa especie de remolonería de la proa en las curvas más difíciles hay que estar rodando a un ritmo muy vivo, algo que no tiene cabida cuando se transporta a toda la familia y el maletero va lleno de equipaje. Para solucionar esa pequeña tendencia a salir por la tangente hay un método sencillo y efectivo; se levanta el pie del acelerador y se gira el volante un poco más, la respuesta en el 309 GR será inmediata y todo volverá al orden en un abrir y cerrar de ojos.

El confort en el que se mueven los

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLIES 1985

CAMPEONES



«Este año hemos triunfado en el Campeonato de España de Rallies, dos pruebas antes del final. Un resultado excepcional debido a unos neumáticos excepcionales. Pirelli.»

Salvador Serviá.
Campeón de España
de Rallies 1985.

Salvador Serviá

PIRELLI

Y también Campeones de España en Grupo N, con José Bassas, a los mandos de un Renault 11 Turbo.

pasajeros del 309 es digno no ya de marqueses, sino de reyes. En este Peugeot se viaja con comodidad porque las suspensiones borran todas las irregularidades del suelo y la carrocería no da problemas por inclinaciones excesivas, ni por movimientos extraños de cabalgadura, esa molesta sensación que en algunos coches recuerda un viaje en los caballitos de feria.

El nivel de ruidos en el interior del 309 GR es bajo y en muchos casos se duda del funcionamiento del motor. Cuando se exige el máximo a la mecánica se oye una cierta algarabía, pero no es preocupante ni impide continuar las conversaciones en el mismo tono de voz.

CARROCERÍA

La verdad es que el 309 no tiene su mejor baza en el interior. Y eso es algo que hoy día tiene una importancia capital para asegurar el éxito de un modelo. No resulta tan triste como los Volkswagen y los Audi, pero está algo falto de personalidad y tiene algunos elementos que desentonan, como es el caso de los grandes mandos de la calefacción, que, por si fuera poco, no es un prodigio de funcionamiento. Llama la atención el mando suplementario de apertura de la boca de llenado de combustible, que va situado en el interior, al lado de la palanca del freno de ma-

FICHA TÉCNICA



PEUGEOT 309 GR

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.580 c.c. (83x73 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Un carburador. Compresión: 9,4 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 80 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 13,5 mkg a 2.800 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,2 km/h.; 2.ª, 14,4 km/h.; 3.ª, 21,2 km/h.; 4.ª, 28,0 km/h.; 5.ª, 35,8 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCIÓN Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 11 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y tambores detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5x13 pulgadas. Neumáticos: 165/70 SR 13.

PESO En orden de marcha: 890 kgs.



La imagen del 309 recuerda bastante a algunos modelos Renault. Los diseñadores de Peugeot se han dejado influir por los trabajos de sus rivales.

no, o un termómetro de temperatura de agua, que siempre hemos echado en falta en el 205 y aparece, por fin, en este coche.

Los asientos sujetan bien, pero son, una vez más, cortos de banqueta. El asiento trasero está partido en dos segmentos móviles, lo que permite ampliar la capacidad del maletero de acuerdo con las necesidades de la familia.

El equipamiento es bastante justo, ya que no se montan de serie elementos tales como los elevalunas eléctricos delanteros o el cierre centralizado de puertas, mientras que también están entre las opciones las llantas de aleación o los faros antiniebla.

Todo este interior es obra de Paul Bracq, un diseñador que cuando llegó

a Peugeot, procedente de BMW, lo hizo aureolado de un gran prestigio profesional. Bracq era y es uno de los diseñadores de interiores más brillantes de la actualidad. Acertó en el 205; su segundo obra ha sido este Peugeot 309, y el tercer trabajo salido de su mesa de dibujo ha sido la remodelación del 505. Nos han dicho que para el 309 se ha sacrificado parte del diseño a las exigencias de un equipo británico, que fue el responsable de los primeros bocetos; el resultado que ahora sale al mercado es un híbrido entre ambos proyectos que no tiene la fuerza necesaria para satisfacer por completo.

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

RENAULT-21

ESPAÑOL EN PRIMAVERA

Lo ULTIMO

El Renault 21, el coche que sustituirá al ya veterano R-18 en un plazo no muy largo, es ya una realidad en Francia; el nuevo modelo de la marca francesa será un familiar de la categoría media que extraerá muchas experiencias del R-25. Los R-21 estarán en el mercado en la primavera próxima y se fabricarán en la factoría de Palencia, la más moderna de la marca.

de potencia, dos tipos de caja de cambio, manual de cuatro velocidades o manual con cinco marchas, y cuatro categorías de equipamiento.

El R-21 va a ser siete centímetros más largo que el R-18 y dos centímetros más ancho que el modelo actual, pero la diferencia radical entre uno y otro modelo se situará en el aspecto aerodinámico.

Los técnicos de Renault han aprovechado al máximo las experiencias sacadas del modelo R-25 para conseguir un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, un



CX, que será de 0,29 en la versión más desarrollada y de 0,34 en la menos favorecida. Para conseguir estos resultados se ha recurrido a paragolpes muy envolventes, a puertas que no

dan lugar a vierteaguas y a cristales enrasados.

La oferta de motores para los R-21 se abrirá con los cuatro cilindros de 1,7 litros de cubaje preparados para funcionar con gasolina. El primero será una versión

ciudadana y económica del motor empleado en los R-11 y R-9 TXE, versión que dará 76 caballos de potencia, mientras que la segunda será una versión casi deportiva con noventa caballos de potencia. La oferta de motores de gasolina se cerrará con un cuatro cilindros de dos litros de cubaje, el mismo motor de los R-18 GTX, que dará 120 caballos de potencia gracias al empleo de inyección electrónica. Los dos motores Diesel de la gama R-21 serán del mismo tipo de los que se están empleando en los R-18 y R-25 Diesel; el cuatro cilindros de 2,1 litros de cubaje dará 66,5 caballos de potencia, mientras que la versión turbo llegará hasta los 88 caballos. Los consumos todavía no se han comunicado, pero el propio fabricante ha filtrado los valores a noventa kilómetros por hora tanto en la versión de gasolina básica, 5,8 litros a los cien kilómetros, como en la Diesel atmosférica, 4,6 litros. Las prestaciones tampoco se conocen de forma oficial, pero el R-21 Diesel superará los 160 kilómetros por hora, mientras que el R-21 de gasolina más rápido rozará los doscientos.

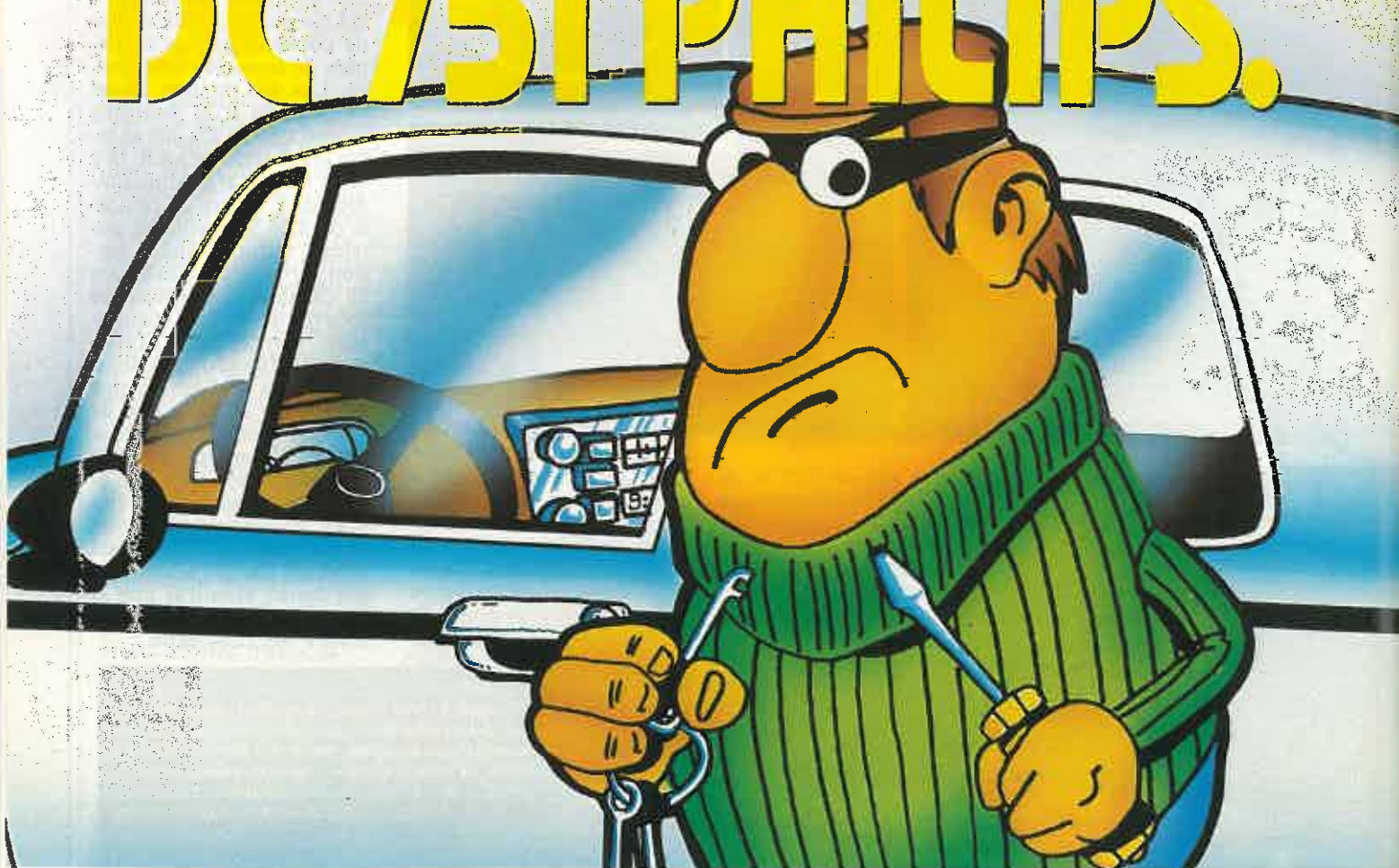
Los Renault 21 van a sustituir en un tiempo no muy largo al ya veterano R-18. El R-21 tiene una oferta de motores más completa que la del modelo actual y ofrecerá, al mismo tiempo, más economía y mejores prestaciones. El interior será amplio y el maletero ofrecerá mucha más capacidad de carga.



PHILIPS



¡¡EL DISUASOR!! DC 751 PHILIPS.



Auto-radio de alta seguridad

El DC 751 de PHILIPS, es un auto-radio de alta seguridad.

Usted mismo programa en su memoria el código secreto que le hará funcionar. Así la radio no tendrá utilidad alguna para quien no conozca el código correcto.

Si se extrae del coche no funcionará jamás hasta introducir el código programado.

No se lo ponga fácil a los ladrones, instale en su coche un auto-radio PHILIPS DC 751, con código de seguridad.



PHILIPS
autoradio



La sintonía más segura.

GUIDE SU COCHE

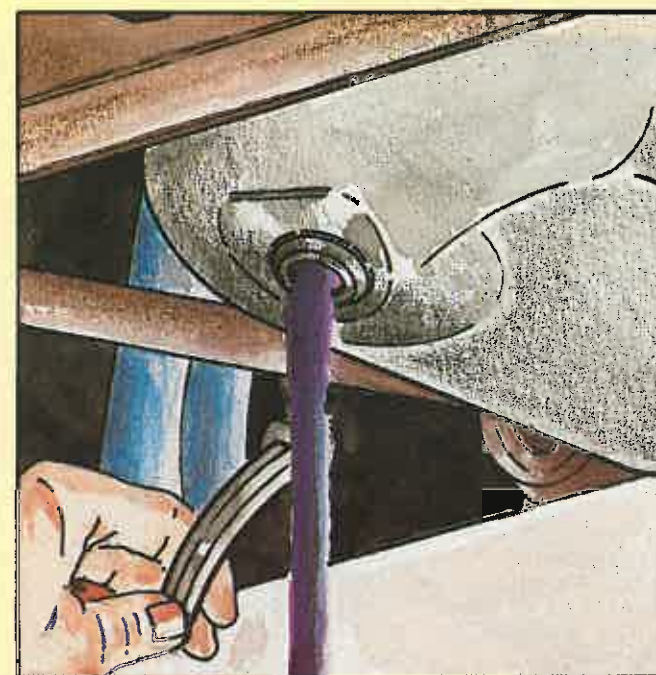
INVIERNO CON MOTOR

El frío ha llegado y, para que no nos pille desprevenidos, hay que tomar una serie de precauciones que no implican un desembolso grande, pero que nos pueden ahorrar muchos miles de pesetas y, sobre todo, evitarán contratiempos de última hora. No se puede decir que el frío intenso sea mejor o peor que el calor agobiante, pero hay partes del automóvil que sufren más que otras. En estas páginas hay una serie de consejos que van dirigidos a proteger la mecánica del coche, tal y como la utilización de anticongelante, aceite adecuado o la limpieza de la batería, mientras que otros intentan evitar los inconvenientes

que pueden producir las situaciones atmosféricas propias del invierno. Por último, hay que tomar una serie de precauciones para mejorar la seguridad al circular sobre carreteras resbaladizas. La mayoría de las operaciones se pueden realizar en casa y no se necesi-

ta ningún tipo de utillaje especial. De todas formas, parte de este trabajo se lo puede ahorrar si aprovecha las campañas de seguridad y revisiones que por estas fechas suelen desarrollar organismos tales como la Jefatura de Tráfico, el RACE o ADA.

También hay que tener en cuenta que el lugar de residencia influye en las medidas a tomar, ya que el invierno será distinto en la costa, en el interior o en las zonas montañosas del norte. En estas últimas habrá que tener especial cuidado con el anticongelante, que sea el adecuado. En lugares donde la nieve es frecuente, es aconsejable utilizar neumáticos de invierno.



ACEITE MENOS VISCOSO

Una de las primeras comprobaciones que hay que hacer antes de entrar de lleno en el invierno es revisar el aceite. Si se trata de un aceite tipo monogrado es conveniente bajar a un aceite tipo SAE 30, aunque lo más aconsejable es utilizar los aceite multigrados que abarcan los grados de viscosidad de 15 a 50 y que dan un resultado excelente en todas las épocas del año. Consúltelo en su concesionario.



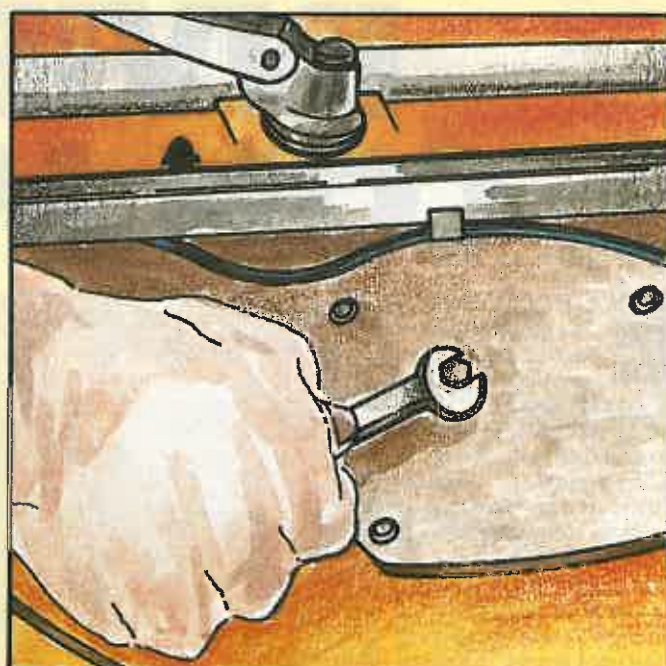
RECUERDE EL LAVAPARABRISAS

En el invierno se forman charcos y son más frecuentes las salpicaduras de agua y barro de otros coches. Por esto el lavaparabrisas se hace indispensable. Hay que comprobar su funcionamiento y rellenarlo con algún producto jabonoso y anticongelante de los que normalmente se encuentran en las tiendas de accesorios.



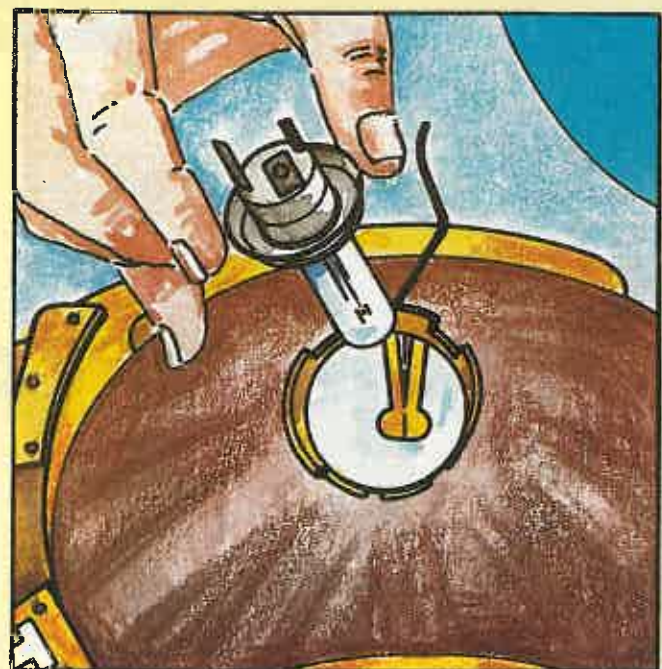
LIMPIEZA DE BORNES

El sistema eléctrico es el que más desamparado está de cara al frío y la humedad. Los bornes de la batería deben hacer un buen contacto: desconecte los cables y límpielos con un cepillo de alambre para quitar todos los restos de ácido. Una vez limpios recubra toda su superficie generosamente con vaselina, que evitará la nueva formación de sulfatos.



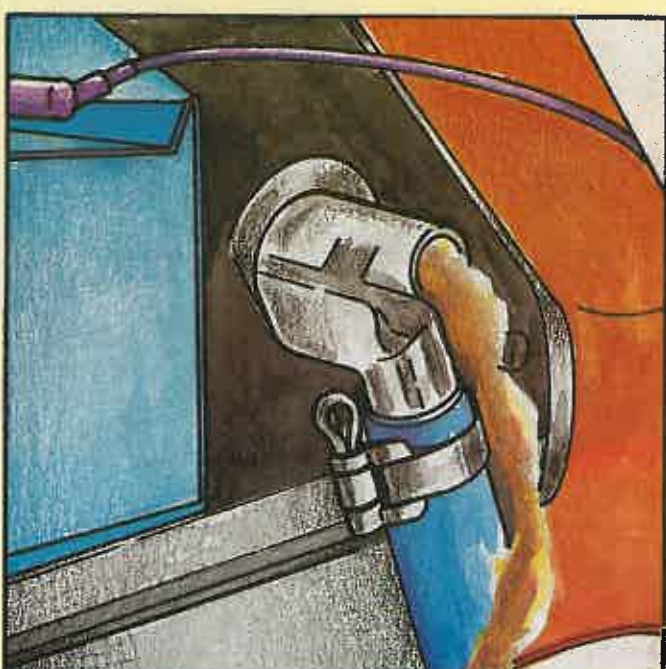
ENGRASE AL LIMPIA

Con la lluvia tendremos que hacer uso intensivo del limpiaparabrisas. Después de muchos meses de inactividad, la grasa puede estar reseca. Engrase el mecanismo y compruebe que todos los tornillos y soportes están bien apretados. Un poco de aceite en las articulaciones del mecanismo hará que éste funcione más suavemente y sin ruidos ni chirridos. Si están viejas o cuarteadas, cambie las raquetas.



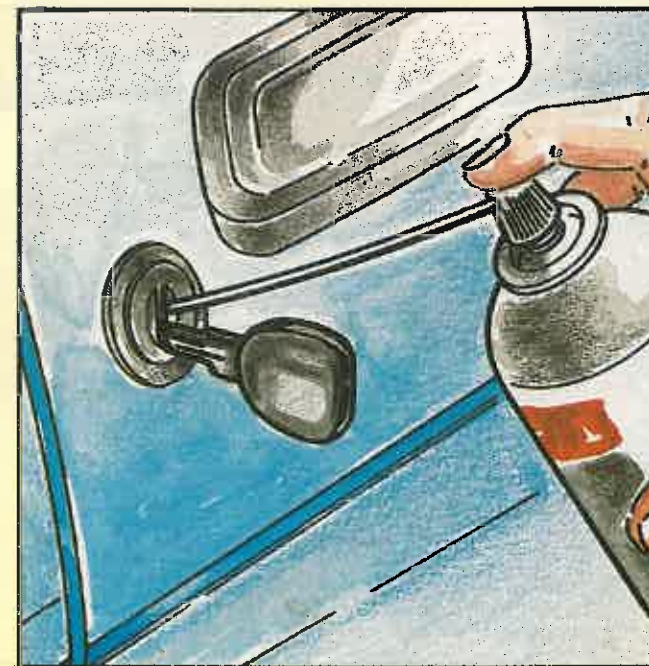
LUCES EN ORDEN

En invierno los días son más cortos y, por tanto, se circula más tiempo de noche. Hay que repasar todo el sistema de alumbrado: ver si funcionan todas las luces y comprobar que llevamos los repuestos necesarios por si se funden. Aunque todavía den luz, si las bombillas están ennegrecidas o quemadas, es conveniente cambiarlas.



NO PASE FRIO

La calefacción es fundamental en invierno, ya no sólo por la comodidad de los ocupantes, sino por seguridad, ya que los sistemas de desempañado del parabrisas dependen de ella. Antes de que comiencen los fríos intensos, hay que purgar el radiadorcito de la calefacción para que no quede aire en su interior y dé calor suficiente para calentar el habitáculo del coche.



NO SE QUEDE BLOQUEADO

Después de una noche de frío intenso, no es raro encontrarse la cerradura del coche totalmente bloqueada de forma que no se puede ni meter la llave. Para evitar este inconveniente hay que poner en la cerradura un poco de lubricante a base de grafito que durará bastante tiempo, o bien algún tipo de aceite antihumedad, cuyo efecto no es tan duradero.



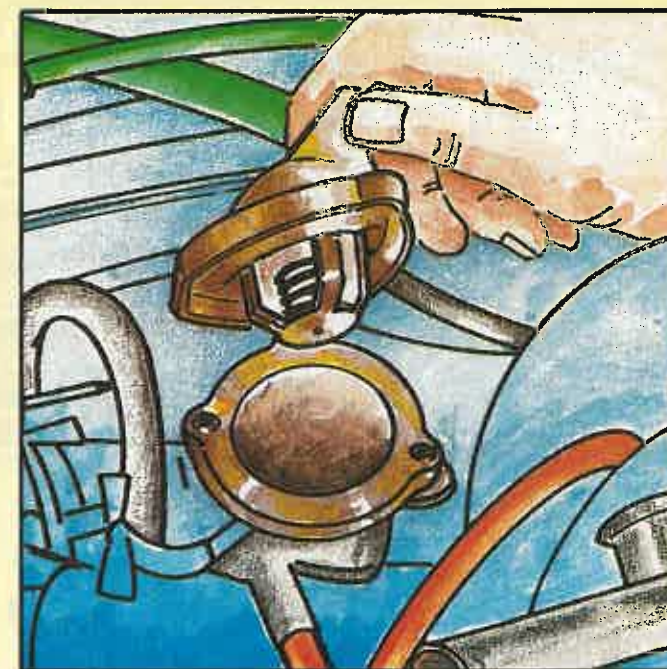
NO LE DE UN MAL AIRE

Para que un neumático tenga la mejor adherencia sobre terrenos resbaladizos, además de la profundidad del dibujo, es fundamental la presión de inflado. Es conveniente consultar en las tablas de los fabricantes las presiones recomendadas para cada tipo de neumático y coche. En caso de que se vaya a conducir en condiciones muy particulares, habrá que consultar en el departamento técnico de las marcas de neumáticos.



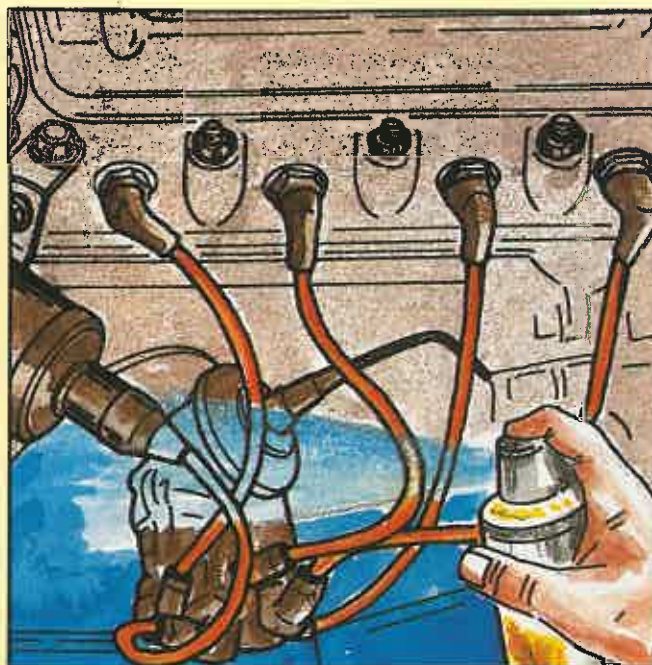
DIBUJO PARA SUS NEUMATICOS

El buen estado de los neumáticos es fundamental siempre, pero en invierno es definitivo, ya que las carreteras son mucho más resbaladizas y, en general, las condiciones del tráfico son mucho peores que el resto del año. La banda de rodadura debe de estar gastada por igual en toda su extensión y con la ayuda de una moneda u otro objeto será necesario comprobar que la profundidad mínima no sea inferior a 3 mm.



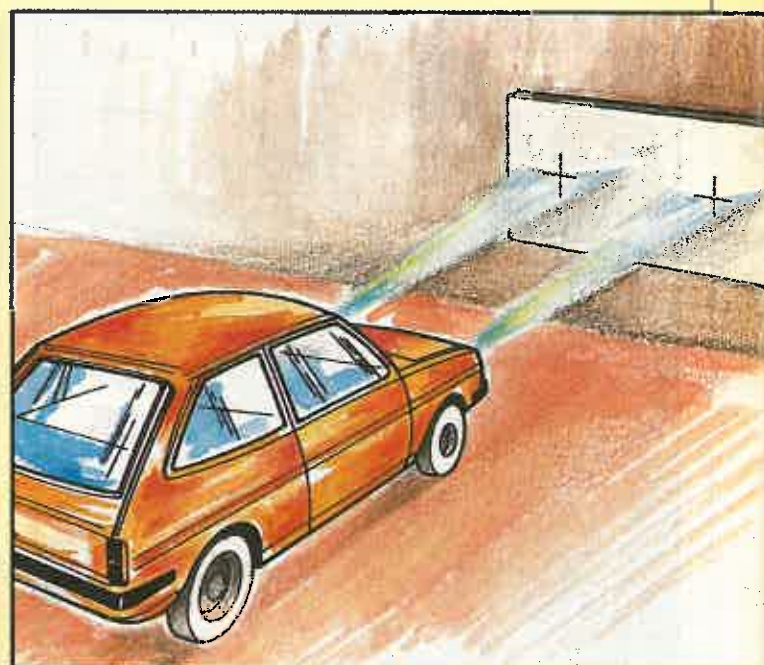
OJO AL MOTOR FRIO

El termostato es una pieza que regula la cantidad de líquido que circula por el circuito de refrigeración. Si los calentones son malos, el circular con el motor excesivamente refrigerado lo es igualmente. Si la temperatura no sube, o la calefacción no calienta, habrá que comprobarlo. Para ello bastará con desmontarlo y sumergirlo en un recipiente con agua hirviendo para comprobar si se abre y se cierra correctamente.



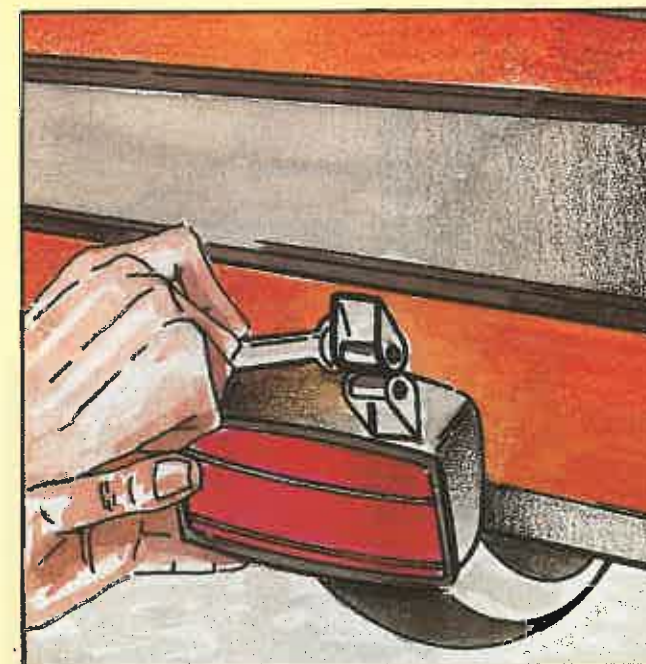
EL ENCENDIDO, BIEN SECO

La humedad es el principal enemigo del sistema de encendido. En esta estación del año hay que prevenirse y llevar siempre en el coche un aerosol de algún producto antihumedad. Una rociada ligera, pero completa del producto sobre la tapa del delco y los cables de alta tensión serán una solución para el problema.



REGLAJE PARA LAS LUCES

En esta época del año es cuando más se necesita tener las luces en orden. Hay que reglar los faros y para ello basta acercar el coche a una pared vertical, y marcar sobre ella el centro de los faros en luz de cruce. Retrase el coche ocho metros y centre el punto más luminoso del haz cinco centímetros por debajo de las marcas de la pared.



DEJESE VER

El piloto antiniebla suele ser un elemento olvidado y tan sólo se acuerda uno de él cuando se necesita, sin saber si funciona o no. Ahora es un buen momento para comprobarlo, limpiar su interior y apretar los tornillos de su soporte. Como está en un sitio muy al alcance de salpicaduras, conviene desmontarlo y limpiar la parábola interior.



CORREAS FIABLES

Después de todo el verano, con el polvo y el calor, las correas suelen estar agrietadas y en mal estado. Es bueno revisarlas, limpiar las pistas de las poleas y, si es necesario, cambiarlas por unas nuevas. Al volver a montarlas hay que tensarlas y, particularmente, la del generador, que en esta época del año trabaja con más carga.

Nueva batería Bosch: Potencia Sin Mantenimiento



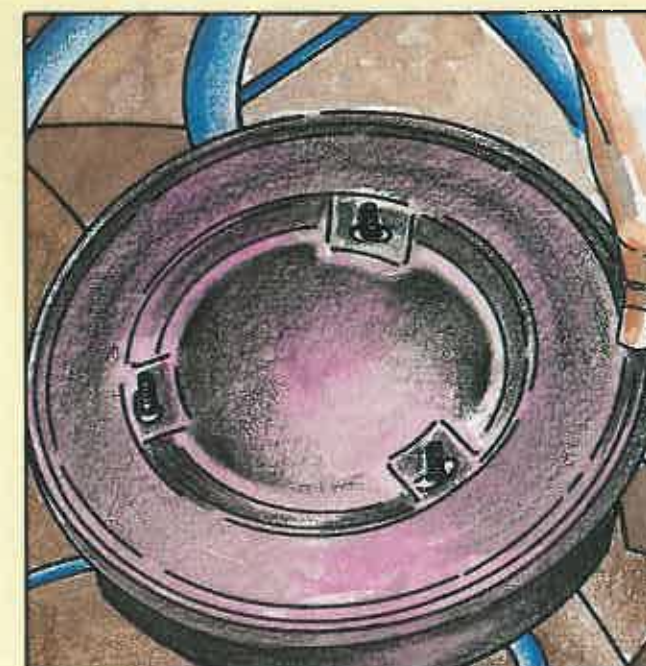
BOSCH ha desarrollado una nueva Batería Sin Mantenimiento que es pura potencia. Una Batería de nueva tecnología que está muy por encima de otras. Su aleación especial de plomo-calcio y antimonio proporciona más potencia y seguridad de arranque,

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.

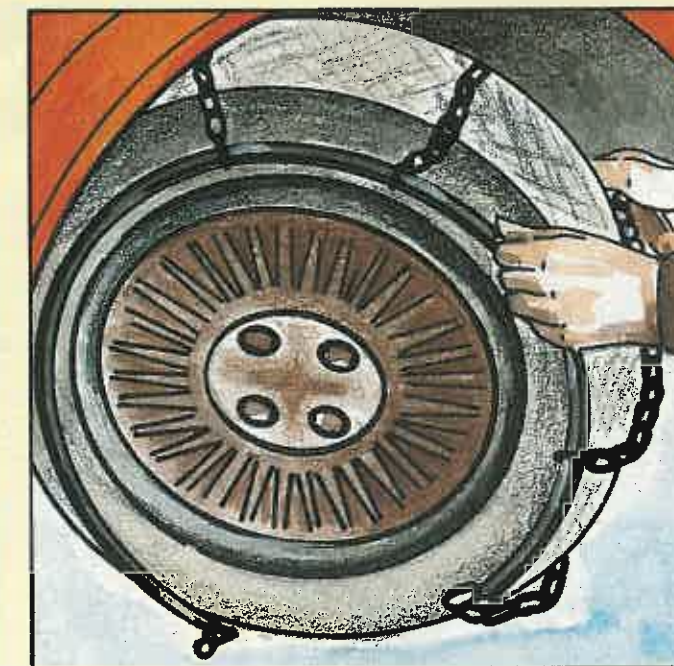


BOSCH
Así de seguro.



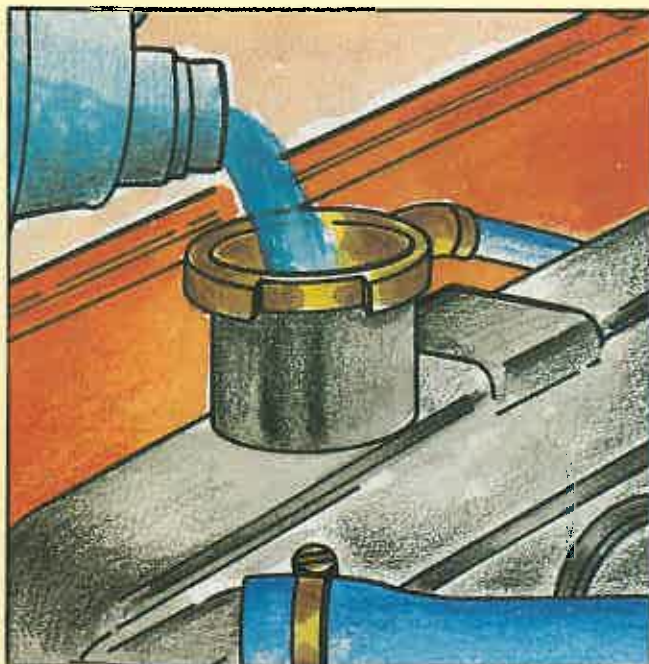
AIRE CALIENTE AL MOTOR

En el filtro del aire suele haber un mecanismo que regula la temperatura del aire que entra en el carburador. Suele tener dos o tres posiciones, una de calor, otra de frío y en algunos casos otra de frío intenso. En algunos coches basta con mover una palanquita; en otros, sin embargo, es necesario desatornillar los tornillos de la tapa y girarla hasta colocarla en la posición correcta.



NO SE DEJE SORPRENDER

Si tiene previsto cruzar algún puerto de montaña en el que hay posibilidades de nieve, es conveniente llevar un juego de cadenas. Reviselas antes de ponerse en camino, y practique a montarlas tranquilamente en su casa; así tomará cierta práctica en la operación, y en situaciones difíciles de nevada o ventisca, le será mucho más fácil montarlas.



CUIDADO CON LAS HELADAS

Es fundamental que el circuito de refrigeración esté protegido con anticongelante por lo menos hasta 15 grados bajo cero, y si el lugar de residencia es de temperaturas extremas, el anticongelante debe de estar homologado hasta 20 grados bajo cero.



BATERIA A PUNTO

El uso de las luces, luneta térmica, ventilador, limpiaparabrisas, etcétera, durante el invierno somete a la batería a una dura prueba. Hay que prepararla para aguantar bien. Es necesario comprobar su estado de carga y si es bajo, recargarla.

**ESPECIAL
ACCESORIOS**

LO MEJOR PARA SU COCHE

El automóvil es en muchas ocasiones una prolongación de la personalidad de su propietario y por ello se le cuida y mimas como a uno mismo. MOTOR16 ha salido de compras para que no le falte de nada a nuestro coche, los accesorios más imprescindibles, los gadgets de última moda, el pequeño capricho o la más sofisticada cadena de sonido. Y para que su propietario esté también a tono con su automóvil, recorrimos las boutiques que ofrecen las prendas más deportivas, para sentirnos los mejores pilotos del momento.



iada da confianza



IADA presenta una completa gama de líquidos de frenos, líquidos hidráulicos para servodirecciones, anticongelantes, limpia cristales, etc.

Y como novedades lanza al mercado el Fluido hidráulico tipo ATF IADA DEXRON 2, las grasas IADA-AUTO, GRASDUR-IADA, IADA KOTE, el Auto-Arranque IADA SPRAY y el IADA BATERIA.

Pídanos información completa sobre todo lo que podemos ofrecerle. Nuestra voluntad es servir lo mejor.

iada s.a. Experiencia y calidad a su servicio. C/ Trabajo, s/n - Tel.: 371 15 51 - SANT JUST DESVERN (Barcelona)

ESPECIAL ACCESORIOS



BOMBA de inflado con manómetro incorporado. Aunque se encuentra en desuso, es muy práctico llevarla siempre en el maletero, 2.170 pesetas.



EN muchas ocasiones no hay que ser tímido y hacerse oír con fuerza. Las bocinas eléctricas cuestan 2.000 pesetas y las accionadas por aire, 3.750.



AMBIENTADORES con dibujos infantiles, 125 pesetas.



PODRA evitar situaciones peligrosas si al cambiar la cinta de su radiocassette tiene a mano, y a la vista, este práctico portacassettes para su música preferida, 530 pesetas.



LA correcta presión de sus neumáticos es fundamental para su seguridad. Los manómetros cuestan 1.000 y 7.500 pesetas. El comprobador de la batería, 1.250.

EN este maletín de 26 herramientas encontrará lo indispensable para una reparación de emergencia (8.500 pesetas).

TORNILLO de seguridad para rueda de repuesto. 1.800 pesetas



TODOS los volantes son redondos, pero unos más bonitos que otros. Si éstos de aspecto deportivo le gustan, le costarán 10.580 y 11.200 pesetas.



PARA evitar salpicar a los demás y no ensuciar su propio coche son útiles estos guardabarros, que cuestan 650 pesetas.



Si le agobia el cinturón de seguridad, estas pinzas le solucionarán el problema. Las grandes cuestan 290 pesetas y las pequeñas, 250 pesetas.

ESPECIAL ACCESORIOS



TODC contra los ladrones. Barra de seguridad, 4.500 pesetas; tornillos para ruedas, 2.000 pesetas, y para rueda de repuesto, 1.450 pesetas; cadena, 2.950 pesetas.



FAROS antiniebla homologados para todos los modelos. (Arriba, 6.000 pesetas juego, y abajo, 5.775 cada unidad Cibie.)



UN coche limpio siempre es más agradable, y este aspirador conectable al encendedor o batería puede facilitar la labor. Su precio es 4.200 pesetas.

ALTAVOCES de doble cono desde 1.800 pesetas el juego.



LUZ auxiliar con brazo orientable acoplable al encendedor, 1.300 pesetas. Luz portátil interior y exterior, 750 pesetas.



GATO eléctrico conectable al encendedor o batería, 23.500 pesetas.



ESPEJO avisador de niebla (grande, 2.200 pesetas) y minispejo para ángulos muertos (200 pesetas).



ESCOBILLAS limpiaparabrisas marca Comodín, desde 1.120 pesetas el juego, según modelo.



ESPEJOS exteriores para ambos lados. Modelo Renault Super 5, 1.500 pesetas, y Peugeot 205, 1.350 pesetas.

ESTAS cadenas para nieve, de eslabón retorcido y templado, cuestan 7.000 pesetas.



Es posible mejorar la aerodinámica del coche y personalizarlo con los conjuntos que vende Dieter Soucek Design para casi todos los modelos. La transformación del Polo cuesta 62.000 pesetas y la del Golf (en la foto), 140.000 pesetas.

ESPECIAL ACCESORIOS



Si no está satisfecho con las luces de su coche, puede cambiarlas por una de estas parrillas con faros de forma y

marca de su preferencia. Las hay para todos los modelos desde 17.000 pesetas.



Techo solar Tilburi con luna de seguridad tiene un precio de 18.000 pesetas, incluido montaje.

Spoiler con o sin faros incorporados, que se puede adaptar a cualquier coche con antiniebla de largo alcance, desde 38.000 pesetas.



Guía de tiendas

Los accesorios de estas páginas pueden adquirirse en El Corte Inglés, Galerías Preciados, Jumbo, Eiser, S. A. (Orense, 46. Madrid), Accemóvil (Meléndez Valdés, 28. Madrid), Uriarte (Oca, 13. Madrid), Central Parabrías (Ercilla, 48. Madrid), Las Avenidas (Antonio López, 230. Madrid), Repuestos Andreu (Ferrocarri, 4. Madrid), Dieter Soucek Design (Pachuán, 14. Madrid), Talleres Peña (Federico Rubio, 5. Madrid).



En rojo o negro, esta llanta para Renault 5 cuesta 12.038 pesetas.



Utilizadas en carreras, estas llantas BBS desmontables tienen un precio de 80.000 pesetas.



Estas llantas Pirelli serán la próxima novedad del fabricante italiano.

ESPECIAL ACCESORIOS



VISTE TU MARCA

Uno de los muchos espectáculos que brinda el mundo de las carreras de coches es el colorido de las prendas deportivas de pilotos y seguidores. Circuitos y rallies son lugares habituales de venta de estas prendas, pero



también se pueden adquirir en muchos concesionarios de automóviles y boutiques especiales que muchas marcas han creado para difundir sus productos. Las prendas que aparecen en estas páginas son una selección de las que se pueden encontrar en España.



Nuevos amortiguadores Gas-Matic® de Monroe



Vive la nueva sensación de conducir con nuevos amortiguadores a gas. Todo terreno.

Monroe te ofrece, ahora, toda una gama de amortiguadores, columnas Macpherson y cartuchos a gas. Con la perfección de la más avanzada tecnología mundial. Y estas extraordinarias ventajas para el conductor:

- Respuesta suave e instantánea de la dirección a cualquier velocidad y en cualquier firme, para que tengas un confort de primera a la hora de conducir.

- Firme agarre en las curvas y al frenar, con lo que consigues mucha más seguridad.
- Mantenimiento de la estabilidad del coche en las condiciones más adversas, lo que te asegura una conducción infatigable por largas que sean las distancias.

Permítete el lujo de los nuevos Gas-Matic de Monroe. Por muy poco más.

MONROE
Todo en amortiguadores.

MONROE ESPAÑA, S.A.
Avda. Vizcaya, s/n
Apartado 27, ERMUA (Vizcaya)
División de Tenneco Automotive

LA SUPERMUSICA

Los fabricantes de equipos de sonido para el automóvil culminan sus gamas con una serie de elementos coordinados, en forma de minicadena. Las prestaciones de estos equipos son muy buenas, superando, en ocasiones, a las cadenas de alta fidelidad de hogar.

Las minicadenas se com-

Sólo el tamaño diferencia este equipo Kenwood de la cadena alta fidelidad de casa.



ponen normalmente de sintonizador, cassette, mezclador, ecualizador, uno o dos amplificadores de potencia y, desde la aparición del Compac-disc, es también un elemento insustituible.

Explicaremos brevemente las características de estos modelos tan especiales. Los sintonizadores poseen de 12 a 30 presintonías; con ellas podemos prefijar las emisoras que más nos interesen y justo en su frecuencia; los más sofisticados disponen de «sormer», destinado a la búsqueda de emisoras que, una vez localizada, se detiene en ella durante diez segundos, transcurridos éstos pasa a otra presintonía, y así sucesivamente, hasta que localicemos la que más nos agrade. Todos poseen una alta sensibilidad y eso significa que, incluso en las peores condiciones, pueden sintonizar una emisora. El cas-

sette tiene posiciones para cintas de cromo y metal, características especiales como la de búsqueda de canciones, etcétera, repetición automática de una determinada canción tantas veces como deseemos. Como reductores de ruido utilizan los sistemas Dolby B y C, etcétera. Los ecualizadores han llegado a tal grado de sofis-

ticación que pueden ecualizar los distintos ruidos externos producidos por el automóvil y hacerlos desaparecer. Las pletinas de Compac-disc son unos equipos que consiguen una calidad de sonido excepcional, reduciendo él los ruidos a niveles y frecuencias prácticamente inapreciables gracias al lector láser del disco.



COCHE CON LINEA DIRECTA

Para empresarios, ejecutivos y transportistas, disponer de un teléfono en su vehículo puede ser una herramienta de trabajo de suma utilidad, mucho más cuando el sistema de Telefonía Móvil Automática (TMA), en el que Telefónica invertirá una buena parte de sus presu-

puestos, sea una realidad en toda España. Este nuevo servicio, que se efectúa a base de sistemas celulares, posibilita el seguimiento automático del automóvil con teléfono cualquiera que sea su posición dentro del área de cobertura, por lo que estando en una de estas áreas po-

drá recibir llamadas desde cualquier punto.

Hasta ahora este nuevo sistema tan sólo está implantado en Madrid, pero entrará en funcionamiento en Barcelona dentro de un mes, y antes del verano en Sevilla, Cádiz, Málaga y la Costa del Sol, estando previsto para finales del año que viene la cobertura de Bilbao, San Sebastián, Vitoria y Valencia. Los planes de Telefónica son tener cubierto en 1988 un 11,8 por 100 del territorio nacional y llegar a un 53,5 por 100 de la población.

Con la entrada en vigor del nuevo servicio, también se reducen las tarifas. Hasta ahora la cuota de conexión se situaba en 171.000 pesetas y 16.000 pesetas al mes de abono, a las que habría que añadir las llamadas efectuadas. La actual política comercial de Telefónica, que ha creado un sistema tarifado para las llamadas similar al que existe en otros países, fija la cuota de conexión alrededor de las 21.000 pesetas y el abono mensual en 4.800, precios a los que hay que añadir tam-

bién las llamadas efectuadas y la compra del aparato que, dependiendo de los modelos, oscila sobre las 300.000 pesetas, y que sería propiedad del usuario si la petición de Telefónica para liberalizarlos es aceptada por la Delegación del Gobierno.



ESPECIAL ACCESORIOS

Con los 25 vatios de potencia de la cadena Fujitsu Ten, su coche como una discoteca.



ALFANUMERICA

UN SISTEMA DE ALARMA ELECTRONICO



ALFANUMERICA

EL ANTIRROBO REVOLUCIONARIO

Una infalible combinación de alarma y bloqueo del automóvil

MUCHOS son los sistemas ideados en los últimos tiempos por la industria para atajar la creciente plaga del robo de automóviles y de los accesorios y objetos que en ellos quedan depositados durante la ausencia de su propietario. Unos tienen éxito y cumplen su función con sobriedad. Otros no pueden resistir los embates de los ladrones más avisados y resultan un fracaso.

Sin embargo, desde hace poco más de año y medio se viene comercializando en España un nuevo sistema, llamado Alfanumerica, que combina dos métodos —el de alarma y el de antirrobo arranque—, diseñado para dar una seguridad total al vehículo.

El sistema de alarma de Alfanumerica delata mediante sistemas ópticos y acústicos cualquier intento de penetración en el vehículo por puertas y maletero, y denuncia la apertura del capot. Tanto en éste como en el maletero y en las puertas traseras, la alarma se dispara instantáneamente, mientras que en las puertas delanteras el conductor dispone de unos ocho segundos aproximadamente para desconectar la alarma. Junto a la alarma, Alfanumerica dota al automóvil de un método antirrobo-arranque que produce un efecto multiplicador efectivo. Este método se compone de un teclado digital con doce números, un juego de una docena de pequeños cables conectados a batería, bobina, motor de arranque,

claxon, contacto, platinos, etcétera, y el bloque antirrobo que anula la capacidad de arranque del automóvil.

El vehículo sólo arranca marcando una clave secreta elegida por el usuario, que consta de cuatro números diferentes y que puede ser modificada cuando se quiera. La distinta correlación de los 12 dígitos permite que la clave sea tan sólo una entre las 11 880 combinaciones posibles.

Su manejo es muy simple: basta con introducir la llave y llevarla a la posición de contacto, pulsando a continuación las teclas correspondientes a los tres primeros números de la clave. En ese instante se ilumina un piloto situado en el teclado, que indica que la secuencia de dígitos pulsada es la correcta. Después sólo queda pulsar el último número para que el motor de arranque se ponga en marcha. En caso de que el motor se parara durante cualquier recorrido, sólo es necesario volver a pulsar el último dígito sin tener que tocar la llave de contacto.

El funcionamiento de este sistema antirrobo va centralizado en un interruptor interior que permite activar y desactivar el mecanismo de protección del interior del vehículo, y memorizar y borrar los tres primeros dígitos de la clave correcta. La memorización de estos tres números es muy útil realizarla cuando se desea dejar el vehículo a terceros sin darles a conocer los cuatro dígitos de la clave. Sólo es necesario dar el cuarto y último para que el vehículo arranque. Asimismo, Alfanumerica dispone de un anulador del sistema para que el vehículo quede sin alarma, y ofrece la posibilidad de cambiar cuando se quiera de clave con la simple operación de intercambiar entre sí los doce cables del sistema.

El funcionamiento de Alfanumerica no se basa en el sistema clásico de derivación masa-platinos, sino que su mecánica es mucho más sofisticada. Por ello, se puede instalar en todo tipo de vehículos, tanto en los de motor de gasolina con encendido clásico o electrónico, o en motores que consumen gasóleo. Utilizando la misma filosofía del sistema Alfanumerica, se fabrica también para camiones, incorporando una electroválvula que se suministra con la alarma.

Otra de las ventajas de Alfanumerica es su costo, bastante competitivo respecto a otros sistemas de alarma y antirrobo existentes en el mercado. Sus distintos componentes salen de fábrica completamente comprobados y verificados para su correcto funcionamiento por un período indefinido de años, y con un certificado de garantía para doce meses.

Alfanumerica es producido y comercializado por Coytec, S. A., que tiene su sede social en la calle de Góndola, núm. 11, en la Alameda de Osuna (Madrid)

Cuéntenos su caso

EL METRO PUNTUALIZA

EN el número de MOTOR16 correspondiente al 4 de noviembre he leído, con cierta sorpresa, en la sección «Verde y rojo», el semáforo en rojo que dedicáis a la Compañía Metropolitana de Madrid con ocasión de la campaña publicitaria recientemente realizada, que el responsable de dicha sección considera «cínica», a la vez que recomienda a los rectores de Metro que dediquen el dinero a «modernizar las líneas».

Sin duda desconoce el autor del semáforo en rojo que el cálculo del coste por kilómetro en coche ha sido realizado a partir de los datos que periódicamente publican revistas especializadas en el sector del automóvil, por supuesto, teniendo en cuenta las modificaciones que eran necesarias.

En cuanto a la recomendación para que sean modernizadas las Líneas, únicamente congratularme por

la coincidencia entre dicha propuesta y la labor que está efectuando el actual consejo de intervención de la Compañía, que desconoce, sin duda, el redactor.

Desde su nombramiento, en enero de 1983, la mayor parte de las inversiones se están destinando, precisamente, a la modernización del Metro. Fruto de esta política de inversiones es el comienzo en la sustitución de los coches clásicos por los modernos de la Serie 2000 (hasta el momento se han comprometido más de 12.000 millones para la adquisición de 162 coches de esta serie), la modernización de las estaciones de Goya (Línea 4), Antón Martín (Línea 1), Plaza de España (Líneas 3 y 10), la actual remodelación de Sol (Líneas 1, 2 y 3), por citar algunos ejemplos más a la vista y con independencia de las previsiones existentes.

Daniel Abad

Jefe del gabinete de información del Metropolitano de Madrid

CRITICA DE TIENDAS

VOLVO, EN PAMPLONA

LOS usuarios de Volvo en Pamplona disponen de un concesionario de la marca, propiedad de los empresarios locales Irujo, que garantizan el abastecimiento de todos los modelos de la gama. El aspecto más destacado de esta concesión es la amplitud de sus instalaciones. Para los coches nuevos cuenta con una exposición de 125 metros cuadrados y una superficie de otros 300 metros cuadrados para vehículos de ocasión.

El servicio posventa queda asegurado en la parte mecánica, con un taller de 400 metros cuadrados, a cuyo frente se encuen-

tran un jefe de servicio y cuatro mecánicos, formados especialmente para la marca.

Para la reparación de carrocerías, el concesionario Volvo ha subcontratado los servicios de Lanvin, en la misma capital.

Las instalaciones se complementan con un bien surtido almacén de recambios, apoyado por los servicios centrales de la mar-

ca, que le garantizan la provisión de cualquier pieza en un plazo de veinticuatro horas.

Al frente de la tienda se encuentran sus propietarios y un vendedor profesional, que atienden las ventas y los diversos sistemas de financiación y leasing, que se realizan en pocos días lo mismo que las entregas de vehículos nuevos.



Puntuaciones: Taller, 8; recambios, 7; exposición, 6; vendedores, 7; entregas, 8; financiación, 8.

Agenda

Del 26 de noviembre al 2 de diciembre

Automovilismo

- El día 30 de noviembre se celebra el Rallye RACE Centro del Campeonato de España de Rallyes de tierra. El recorrido como siempre será secreto. Serán tres pruebas con tres pasadas por cada una. La primera de ellas, en el circuito del Jarama, da donde sale el rallye a las 11 de la mañana, siendo las siguientes pasadas a las 13, 10 horas y a las 15, 17 horas, última prueba del rallye.
- Del 29 de noviembre al 1 de diciembre se celebrará el II Rallye Barcelona-Trofeo Pegaso para clásicos deportivos construidos antes de 1968. Las salidas tendrán lugar desde Valencia, Valladolid, Zaragoza, Andorra y Barcelona, concentrándose en Zaragoza y terminando en Monjuich donde se celebrará la última prueba.

Motociclismo

- El día 1 de diciembre tendrá lugar la II Subida al Castillo, trofeo Excelentísima Diputación de Guadalajara, organizada por el Moto Club Castillo del Cid, Guadalajara.
- Otras pruebas se celebran el mismo día: El Motocross Santa Barbara organizado por la Peña Motorista San Juan, Baleares; El VII Trofeo Tres horas de resistencia, organizado por el Moto Club Morón, Sevilla; III Pujada Enduro Yabaneses, organizada por el Moto Club Irujo, Barcelona.

Mercado

- El VI Mercado Nacional del Vehículo de Ocasión abrirá sus puertas en el recinto ferial de Barcelona los días 30 de noviembre a 8 de diciembre. En esta feria se reunirán más de 1.500 vehículos de segunda mano.

VIAJE DE ESTUDIOS

SOMOS un grupo de estudiantes de Zaragoza que estamos interesados en el mundo del automóvil. Con motivo de un viaje de estudios que pensamos realizar a Italia la próxima primavera, desearíamos conocer las direcciones de algunas fábricas, como Fiat, Ferrari y otras, con el fin de solicitar permiso para visitarlas.

José M. Blecua (Zaragoza)

Respuesta. Lo mejor que podéis hacer es poneros en contacto con los representantes de las marcas italianas en España y que sean ellos quienes os faciliten las gestiones. Sus direcciones son:

- Fiat Hispania. P.º de La Habana, 74. Madrid 28036.
- Alfa Romeo. Ctra. Madrid-Barcelona, km. 16.500. San Fernando de Henares (Madrid).

Comprar y vender



**EL
MAYOR
STOCK DE OPEL
DE TODA ESPAÑA**



Movilauto, S. A.

Más de 20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50.
Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68.
Disponible en sistema Leasing.
Financiación hasta 36 meses.



**ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS
POR LA MAÑANA**



Castellana Motor, S. A.

Audi



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

**Vagma
es
LANCIA**

Lopez de Hoyos 62
Avda. de los Toreros 14
Tels. 411 67 44 - 245 72 02
Talleres Javier Ferrero 3 5 y 7
También placa 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

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, 276. Tels. 458 66 17-18. 28016 MADRID

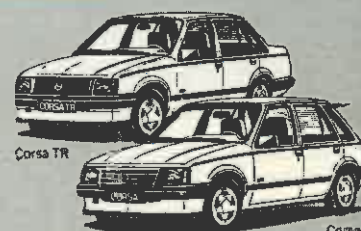
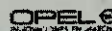
**Ya tenemos ese Corsa que Vd.
esperaba. Nuevos Opel Corsa
4 y 5 puertas.**

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

Vealos en



Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/81. MADRID
Victor de la Serna, 12. Tels. (91) 453 85 00/04



Está a un paso de su gran elección.



Nuevo Peugeot 505.

Con la nueva gama
Peugeot 505, nunca es-
tuvo tan cerca de una
elección tan brillante.

Por su nueva imagen:

Con detalles más mo-
dernos y estilizados.

Por su nuevo equipo:
Con opciones que

rozan la ciencia-ficción: mando a distancia,
sintetizador verbal y regulador de velocidad.

Por su nueva mecánica: Con las opciones más
innovadoras en tecnología automovilística.



**Por sus nuevos moto-
res:** Con más potencia y
flexibilidad. Hasta 180
cv. Hasta 210 Km/h.
Por su increíble con-
sumo: Gracias a la 5.ª
velocidad con toda la
gama: Desde 5,8 l. a los
100 kms.

Así son los nuevos Peugeot 505.
Capaces de impresionar al más escéptico.
Venga a convencerse.
Venga a hacer su gran elección. Está a un paso.

PEUGEOT 505

MOSA

ronda valencia, 1
santa maría de la cabeza, 70
virgen del puerto, 61
MADRID

RUIMAR

ctra. madrid-la coruña, km. 26 (las matas)
blasco de garay, 14
finisterre, 29 (bº del pilar - frente vaguada)
MADRID

SATE

avda. de la paz, 4
plaza conde casal, 5
avda. brussels, 46
príncipe de vergara, 57 - 59
avda. aragón, 30
MADRID

SIMCA ESPAÑOLA

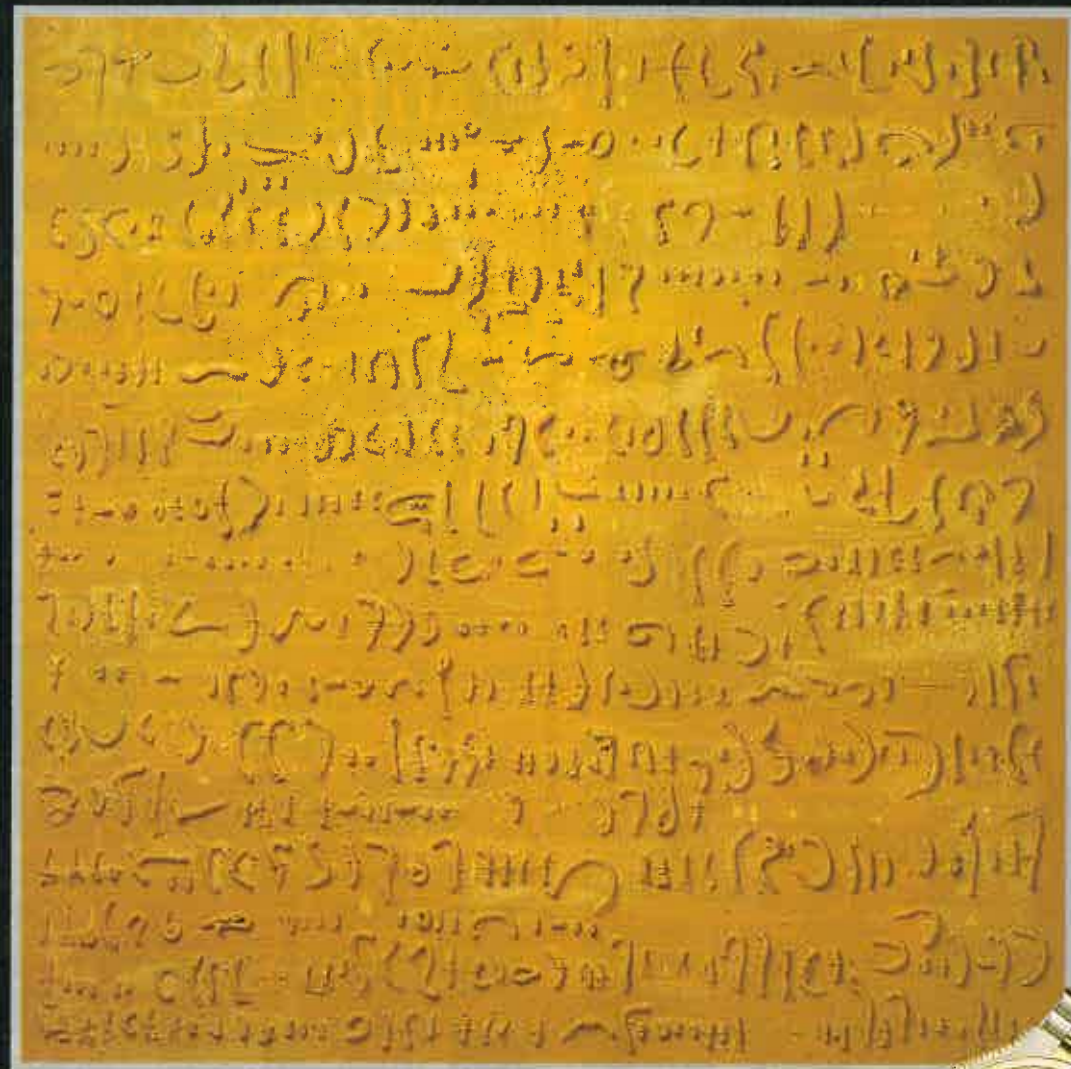
ayala, 89
francisco silvela, 85
avda. marqués de corbera, 2 (la elipa)
MADRID

**sus concesionarios
PEUGEOT TALBOT**

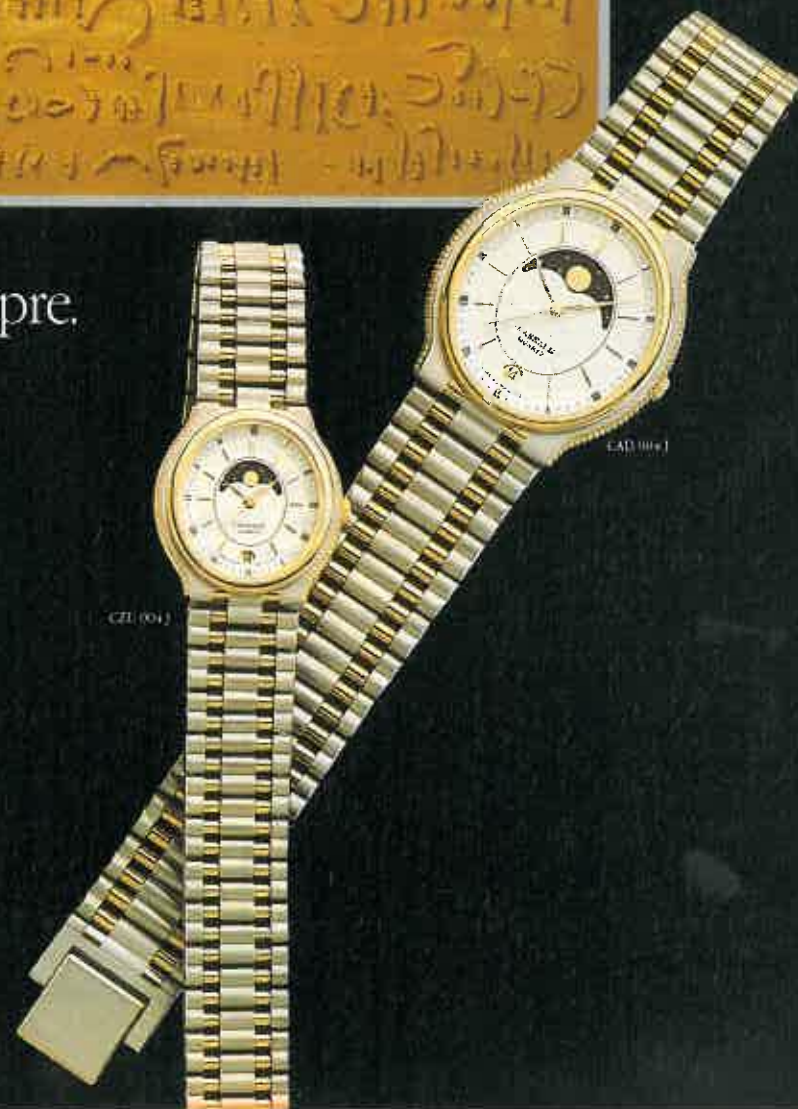


1^{er} Premio Lassalet de Pintura '85. Obra ganadora

Carmen Calvo, Valencia 1950. Galería Buades de Madrid. Galería Yandres de Madrid. Galería Theo de Valencia.
«Series escrituras» 1985. Técnica mixta barro cocido con tierras y cuerda 90 x 90 cm. Colección privada Lassalet.



Crear hoy para siempre.
LASSALE



ACTUALIDAD

Como se preveía, el proyecto del nuevo Biscúter se ha transformado en una ceremonia de la confusión. El prototipo del vehículo sigue sin aparecer y los grandes proyectos que sus promotores habían diseñado para el futuro comienzan a desinflarse, mientras las esperanzas que habían llegado a un pueblo onubense se han tornado en escepticismo.

PROMOTORES Y ACCIONISTAS, A LA GREÑA EL BISCUTER, CAMINO DEL DESGUACE

El proyecto del nuevo Biscúter sigue sin arrancar. Es más, sus promotores primeros y principales impulsores del proyecto —Juan Andréu, empresario catalán vinculado otrora al viejo Biscúter, y Francisco Reyes, alcalde de La Palma del Condado (Huelva), donde se iba a fabricar el cochecito— han comenzado a alejarse de él ante las dificultades que han encontrado para sacar adelante una operación que desde el primer momento ha estado rodeada de serias irregularidades. Como ya denunció MOTOR16 el pasado verano (véase núm. 98), el proyecto del Biscúter, vehículo que debería estar rodando por las calles desde hace cinco meses, según los planes iniciales, no ha contado en ningún momento con estudios serios que le hagan viable, tanto desde el punto de vista financiero como comercial.

El parlamentario socialista por Huelva Antonio del Valle, que desde el primer momento ha mostrado una constante reticencia al proyecto, insistía, a

preguntas de esta revista, en «la apariencia de bluff» de todo lo que rodea a la empresa Biscúter. «La propia Consejería de Industria del Gobierno andaluz ha recalado que no va a apoyar la iniciativa al no existir estudios de mercado y de financiación serios. Hasta la Federación Andaluza de Empresarios, integrada en la CEOE, ha afirmado no apostar a priori por el proyecto hasta no ver seriedad en esos estudios y hasta no tener delante el prototipo.»

Pese a que se mantienen las reticencias oficiales, los promotores de la empresa han seguido, tras el paréntesis veraniego, intentando quemar etapas. Hace escasamente un mes, el promotor Andréu y el alcalde Reyes convocaban en La Palma una reunión informativa sobre la marcha del proyecto, reunión en la que no pudieron estar presentes representantes de medios informativos, que fueron desalojados por el propio Andréu. En la reunión, a la que asistieron los concejales de la Corporación

y algún director de la Banca local, se presentó un «estudio económico de viabilidad» en el que se contempla la fabricación de 135.000 unidades en cinco años del Biscúter, lo que reportaría a la empresa un beneficio neto de 4.000 millones de pesetas en ese quinquenio. Eso sí, también se apuntó que con una producción de 80.000 unidades había que cerrar.

Sin embargo, estas cifras no encuentran el soporte financiero, que se estima en 1.215 millones de pesetas. Después de que los estamentos oficiales hayan dado la llamada por respuesta, los promotores iniciaron la búsqueda de fuertes aportaciones que no fueran la de las acciones populares que se habían emitido en el pueblo onubense. El alcalde, Francisco Reyes, anunciaba a bombo y platillo la compra por parte del grupo industrial alemán Haler del 50 por 100 del proyecto. El propio grupo desmentía totalmente la operación, ya que después de haber contactado so-





Andreu, el promotor catalán, en dificultades. Cada día se aleja más del nuevo Biscuter



Francisco Reyes, alcalde de La Palma. Comienza a pensar en mejores negocios

licitaron un plan elaborado y fiable que por supuesto no les ha sido presentado. Después, el señor Reyes, antes de entrar en el mutismo actual con que rodea todo y cada uno de sus movimientos, aseguraba que un «organismo» iba a aportar 600 millones de pesetas, 200

de ellos a fondo perdido. Hasta ahora no se ha visto una sola peseta.

Los contactos con el grupo Haler han originado también una cierta polémica, ya que el señor Reyes aseguró que en esta operación había mediado el CEDETI, extremo que ha sido absolutamente desmentido por ese organismo. Es más, un alto cargo del Centro afirmaba a MOTOR16 que los promotores del Biscuter no habían retirado ni una peseta de la subvención que a ellos les iba destinada (20 millones) para realizar el prototipo (con un costo de 40 millones), porque «inicialmente el primero que tiene que invertir es el propio promotor y porque una vez aprobado el proyecto, lo han modificado y debería aprobarse otra subvención para el nuevo costo, cifrado en noventa y seis millones».

Lo cierto es que el prototipo debería haber sido presentado en octubre del año pasado según los planes iniciales y de él aún no se sabe nada. El ingeniero que ha realizado el proyecto técnico, Ricardo Marginedas, afirma a MOTOR16 que él se limitó a diseñar el pequeño vehículo, cuya maqueta entregó a los promotores en febrero último. «A partir de ahí —dice— no sé nada más. Ni me han dicho nada ni me llaman. No veo desde julio al señor Andréu.»

E un momento a otro, el asunto Biscuter estallará por algún lado

Marginedas, al que se le propuso que se ocupara también de las líneas de montaje —cosa de la que no quiere oír hablar en absoluto— sabe que la empresa Indos, de Tárrega (Lérida) «está haciendo algo sobre el prototipo», pero no ha sido llamado para que lo supervise o para asesorar sobre la marcha de posibles mejoras en el vehículo.



Hablando de seguridad, algunos alemanes intentan hacerse los suecos.



VOLVO

Seguro a todo riesgo.

Modelos de la nueva serie Volvo 240. En Diesel: Volvo 240 GL D6, Sedán o Ranchera, motor 6 cilindros, 2.383 cc./82 HP. En Gasolina: Volvo 240 GL, Sedán o Ranchera, motor carburación, 2.316 cc./110 HP.

Mucho se ha hablado hasta ahora del milagro alemán. Pero nada del milagro sueco. Y eso no es justo. Porque los suecos no sólo han creado el mejor acero sino, también, los coches más seguros del mundo: los Volvo.

Dos productos que, unidos, han hecho posible hacer más milagros en la seguridad vial que todos los alemanes juntos.

Así que no intenten ahora hacerse los suecos.

Y es que a Juan Andréu parece haberse tragado la tierra últimamente. Después de que llevara más de un año solicitando audiencia ante las autoridades de la Junta de Andalucía, esta oportunidad se hacía casi realidad el pasado día 30 de octubre cuando se dispuso a recibirle el director general de Industria de la Comunidad Autónoma, Manuel Martín. La cita no se efectuó por «un viaje inaplazable al extranjero del propio Andréu. Nos quedamos sin conocer los datos irrefutables que nos iban a presentar y no hemos vuelto a saber nada más de él», declaraba a esta revista un portavoz de la Consejería de Economía de la Junta.

Otra persona que está comenzando a hacer mutis por el foro es el propio alcalde de La Palma del Condado, Francisco Reyes, que hasta hace poco era el portavoz insustituible de todo el proyecto Biscúter. Reyes, que ha colocado a su hija como secretaria en las oficinas de la empresa en el pueblo; que sólo ve maniobras políticas socialistas, ya que él es de Alianza Popular, y que en recientes declaraciones vertía duras acusaciones contra todos aquellos que han expresado reticencias al proyecto, incluida MOTOR16, aseguraba la pasada semana a esta revista desconocer las informaciones relativas al cese de Juan Andréu como presidente de la



La parcela de La Palma aún no ha sido recalificada y sigue siendo finca rústica. También se ha frenado la suscripción de acciones populares

compañía ante la presión de un grupo de accionistas. El señor Reyes afirmó haber visto parte del prototipo —chasis y motor— en Barcelona, pero no dijo dónde se encontraban y se negó a contestar a nuevas cuestiones.

Lo cierto es que según un portavoz de la firma Indos, una nueva sociedad, Merchand Banking, de Cataluña, había adquirido acciones por valor de 500 millones de pesetas de Biscúter, S. A. El representante de esta entidad es Juan San Salvador, propietario a su vez del taller de Tárrega (Indos) donde en teoría se está construyendo el prototipo. Esta misma empresa había ofrecido como prueba de su buena voluntad comprar todas las acciones populares distribuidas entre los vecinos de La Palma por un 15 por 100 más de su valor nominal, que es de 25.000 pesetas.

A la hora de pedir cuentas al promotor sobre estas acciones sólo han aparecido algo más de un millón de pesetas (40 acciones) cuando en verano se había asegurado oficialmente que se

habían vendido 400 acciones populares por valor de 10 millones de pesetas. Ahora se duda también que la familia Andréu haya aportado los 50 millones, extremo anunciado hace tiempo. Estas y otras irregularidades son las que han movido a los nuevos accionistas a pedir el cese de Juan Andréu. Este, mientras tanto, ha negado haber sido cesado, afirmando desconocer la representatividad en el capital de estos accionistas. A esta ceremonia de la confusión se une el mutismo absoluto que ambas partes mantienen, rodeadas de una espesa cortina de humo, aunque según fuentes solventes se espera que de un momento a otro el asunto estalle por algún lado.

En La Palma del Condado, mientras tanto, las esperanzas de acabar con el alto nivel de paro se han traducido en una clara decepción. Aunque no parece que ningún vecino haya acudido a la oferta de Merchand Banking para deshacerse de su acción popular, al menos se ha parado la suscripción de nuevas.

Según ha sabido esta revista, su alcalde ha viajado recientemente a Holanda para contactar con una multinacional metida en el «negocio del frío» y en el pueblo se piensa que se está buscando

un proyecto alternativo con el que atajar la decepción. De momento, en la parcela destinada a acoger la fábrica del Biscúter, sigue sola y perenne la primera piedra puesta hace meses. Y se si-

gue esperando que desde Huelva venga la recalificación del terreno..., porque todavía es una finca rústica.

Raúl R. Sáez



Lo que cuestan las autopistas.—El seguro de cambio que el régimen anterior concedió a las concesionarias de autopistas de peaje para que pudieran



tomar préstamos en el exterior sigue generando un cuantioso drenaje de fondos para las arcas españolas. El «BOE» ha publicado la pasada semana una ley sobre la concesión de un crédito extraordinario de 42.382 millones de pesetas para saldar los anticipos realizados por el Banco de España al Tesoro por ese seguro de cambio. Por otra disposición parecida se destinan 600 millones en concepto de aportación financiera del Estado a Autopistas de Navarra para sanear esta compañía ya en manos de la Administración.

Importados más caros.—La Asociación de Importadores de Vehículos (Amiacam) insiste: pese al ingreso en la CEE, los coches importados subirán de precio a partir del próximo 1 de enero. Esta subida es consecuencia de la depreciación de la peseta frente a otras valutas europeas y se considera que no será posible mantener el precio actual de esos vehículos, sino que habrá que proceder a elevarlos

aunque el precio franco frontera disminuya. También se argumenta que durante 1985 no se han movido prácticamente esos precios, ya que se ha preferido esperar a 1986 para acumular las subidas y absorberlas así con la reducción de costes que produce la implantación del IVA y la primera reducción arancelaria frente a la CEE. Los lubricantes, por libre.—La fecha de incorporación a la Comunidad también traerá una liberalización de los precios de los aceites lubricantes, según está estudiando ahora mismo el Gobierno. Esta liberalización no supondrá, sin embargo, una reducción de los mismos, ya que fuentes del sector aducen que sus tarifas están todavía muy por debajo de las que existen en los países comunitarios. Al mismo tiempo se preparan con gran sigilo los reglamentos de acceso y venta de los productos petrolíferos en el mercado interior para atenuar la dura competencia que las multinacionales puedan hacer a los fabricantes españoles.

TALBOT SOLARA ESCORIAL



Las apariencias no engañan.

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

No le van a defraudar, ni por un momento.

Su atractiva y estilizada línea, es tan aerodinámica como parece.

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

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

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

Pruebe un Talbot Solara Escorial y compruebe que las apariencias no engañan. Por lo menos, hasta que pregunte el precio.

También esta regla tenía que tener su excepción.

VERSION DIESEL CON MOTOR PEUGEOT

CARACTERISTICAS TECNICAS

Diesel y gasolina.

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

Versión 1.9 Diesel

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

Versión 1.6 gasolina.

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

Versión con cambio automático.

 TALBOT SOLARA ESCORIAL



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

LADA NIVA 4x4

ROCK DURO.

AHORA
CON 5 VELOCIDADES



Con el Lada Niva 4 x 4 la fascinación de conducir ya no tiene límites. Mientras haya suelo bajo sus ruedas sólo tienes que preocuparte de tu aventura. El Lada Niva 4 x 4 con tracción total a las cuatro ruedas, un motor de 1.570 cc., 78 CV de potencia y carburador de doble cuerpo, alcanza los 130 Km/h. y te eleva por pendientes del 100% a plena

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

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

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



RENAULT VE 10

FUERA DE SERIE

CAMION DEL AÑO 2000



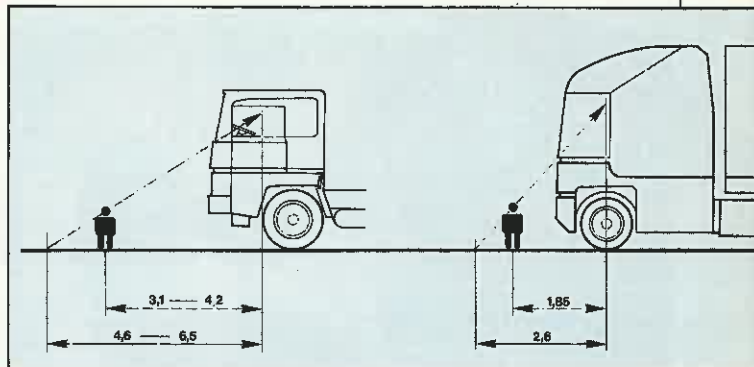
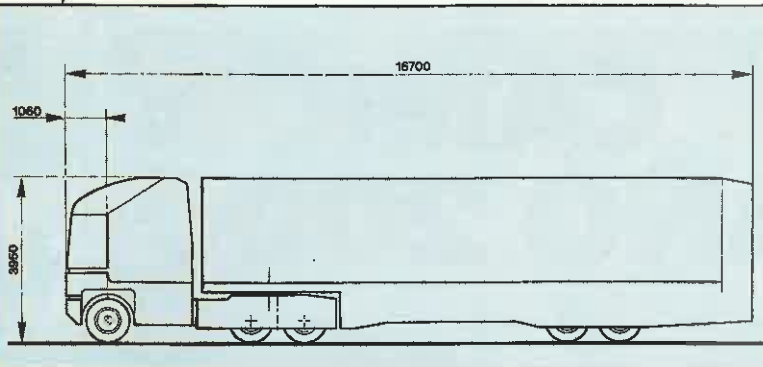
CON el nombre de *Virages*, que responde a Vehículo Industrial de Investigación que Mejora la Gestión de la Energía y de la Seguridad, Renault Vehículos Industriales ha realizado un ambicioso proyecto en colaboración con el Ministerio francés de Transporte, que ha sido como fruto un primer prototipo, presentado recientemente en París a la Prensa europea. Este espectacular tractocamión, denominado VE 10, es el precursor de los vehículos de transporte por carretera del futuro más inmediato, para mejorar el rendimiento de la energía, protección del medio ambiente, se-



guridad, condiciones de trabajo y sistemas de transporte.

Por el momento, el VE 10 es un laboratorio rodante, susceptible de mejoras, aunque algunas de sus características lo hacen realmente excepcional. Por ejemplo, se ha conseguido un coeficiente aerodinámico de penetración (Cx) de 0,31 para una superficie frontal de 9,2 metros cuadrados, logrado gracias a la forma aerodinámica de la cabina y a la reducción de la incidencia de vientos laterales, al estar casi totalmente carenado en su totalidad. Consigue también un notable rendimiento energético cercano al 45 por 100, que

FUERA DE SERIE



En el proyecto del camión VE 10 se ha cuidado tanto la seguridad del conductor como la de los peatones. El parabrisas panorámico permite una mayor visibilidad, incluso de objetos muy cercanos. La puerta deslizante se encuentra en el lado derecho.



se traduce en un ahorro del consumo de nueve litros cada 100 kilómetros a 90 kilómetros por hora, respecto a los camiones convencionales.

El VE 10 está equipado con un motor diesel turbo intercooler de 320 caballos de potencia. En el puesto de conducción llama la atención la ausencia del pedal de embrague, ya que monta una caja de cambio automatizada, con 18 velocidades adelante y dos atrás, auxiliada de un microprocesador que regula las funciones de: embrague, sincronización, paso de velocidades y desembrague.

En función del modo de conducción

escogido —prestaciones o economía—, el cambio puede ser manual (con una pequeña palanca de dos posiciones que sube de marcha o reduce) o completamente automática. El tractor está conñado a seis frenos de disco ventilados de 420 milímetros y el semirremolque lleva cuatro tambores. Todo el conjunto dispone de un sistema antibloqueo ABS de Bendix.

El acceso a la cabina se realiza por una puerta lateral deslizante y una escalera de cinco peldaños. El piso es plano y en el interior se puede estar de pie, entre los dos asientos de conductor y acompañante y dos amplias literas.



Mod. 0430 Antirrobo radiocontrolado con sirena electrónica automatizada y blinker.



Mod. 0420 Antirrobo radiocontrolado con sirena electrónica de alta potencia.



Mod. 0406 Antirrobo blinker para el automóvil con señal acústica y luminosa.



Mod. 1060 81 Accionador para cerradura centralizada.



Mod. 0911 Módulo ultrasonico al cuarzo.



Mod. 0940 COBRA KEY Sistema de radiocontrolado. Cobra Key es: conexión y desconexión a distancia.

ANTIRROBOS ELECTRONICOS PARA EL AUTOMOVIL



LA PRIMERA MARCA EN VENTAS DE EUROPA

además, soluciones específicas para todo tipo de vehículo industrial

COBRA IBERICA

C. Nou. 150. Tel. (972) 50 93 16. Telex 57 277 FIGUERAS (Gerona - España)

1985. OTRO AÑO PARA LANCIA.

LANCIA 037. CAMPEON DE ESPAÑA DE RALLYES.

1985 ha sido un año marcado por los éxitos Lancia. La ya mítica marca italiana es campeona de España de Rallyes con S. Serviá y J. Sabater a los mandos de un Lancia Rally 037. Con este campeonato, son ya 4 los títulos absolutos conseguidos en España en los últimos 6 años.

Victoria tras victoria, la tecnología Lancia ha impuesto su fiabilidad en España, Europa y África.

Primer puesto en el Campeonato de Europa, en el Campeonato Italiano, en el de Bélgica, en el de Kenya, y en el Campeonato de Rally Open de Italia.

Así es la tecnología Lancia. La que triunfa en todos los terrenos. La que está en todos los modelos Lancia de serie.

También en el coche que tu puedes adquirir.



la diferencia de viajar en LANCIA





Arriba, emocionante lucha entre Woods (35) y Mostert (2) por la cabeza de la regata. Abajo, François Salabert, con problemas en una boya. Su barco clava el morro en el agua y provoca un grave accidente con el italiano Vidoli.

FORMULA-1

EL PASMO DE SEVILLA

En el deporte del motor, Fórmula 1 siempre es sinónimo de lo más potente, espectacular y rápido. La motonáutica no podía ser menos y aquí la categoría reina, la Fórmula 1, es también la más espectacular y rápida de los fuerabordas.

SEVILLA ha sido la sede de la última carrera del Campeonato del Mundo de la especialidad. Todos los pilotos y escuderías que a lo largo de la temporada se han batido el cobre estaban presentes en el río Guadalquivir, a pesar de que el título mundial ya se lo había adjudicado el británico Bob Spalding. De todos formas, los 17 poderosos y espectaculares barcos comparecieron ante los asombrados ojos de los sevillanos, que llenaron a rebosar las orillas del río, para contemplar las vertiginosas evoluciones de los participantes, con victoria final del norteamericano Woods.

No todos los arqueros del rey son ca-

paces de temprar este arco. La Fórmula 1 es la categoría más difícil y peligrosa (tres pilotos han muerto en los dos últimos años), y sólo la auténtica élite de la motonáutica es capaz de controlar estos monstruos. Se trata de cascos catamarán, con un peso mínimo de 500 kilos, contrachapado de madera con refuerzos de todo tipo de resinas y fibras especiales, como el epoxi, kevlar y fibras de carbono. Los motores son fuerabordas de hasta 3.600 centímetros cúbicos. Todas las mecánicas actuales son motores de ocho cilindros en V, de dos tiempo y 16 carburadores, que desarrollan alrededor de 600 caballos de potencia. Están dotados de encendido electrónico, así

como de un sistema, también electrónico, para dosificar la gasolina. La transmisión de estos propulsores es de lo más sencillo; no existen ni embrague ni cambio de marchas. La fuerza sale directamente del cigüeñal a la hélice. Los únicos controles al alcance del piloto son el gas, en un pedal, y el *trimm*, mando hidráulico que permite variar la inclinación del motor, y por tanto el grado de ataque de la hélice. Este es un reglaje básico y actúa a modo de cambio de relación, para arrancar y ayudar al barco a acelerar después de la virada en las boyas. También se utiliza para mantener el morro bajo, lo que permite desarrollar más velocidad y evita los peligrosos vuelos.

La carrera de Sevilla se pudo realizar cuando Proone, la empresa que controla este *circo*, decidió anular la prueba programada en Sudáfrica, y gracias al patrocinio de El Corte Inglés, Ertoil y otras marcas.

Sobre un circuito limitado por dos *boys*, los participantes tuvieron que cubrir cincuenta vueltas, alcanzando velocidades superiores a los 250 kilómetros hora, lo que es mucho sobre el agua: de aquí la peligrosidad de esta es-

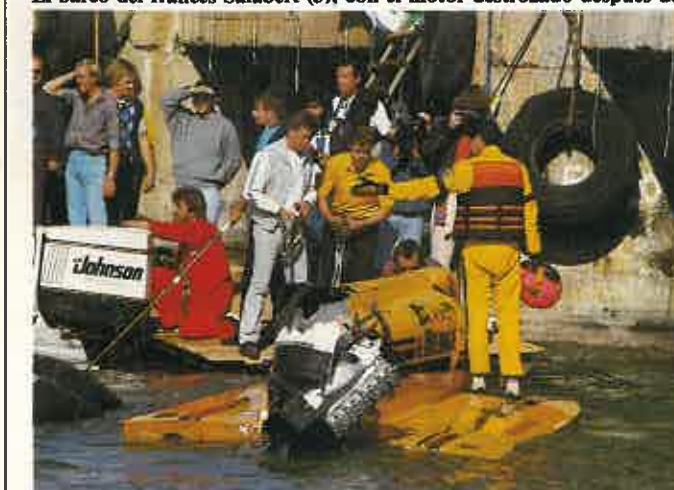
pecialidad. Ya en los entrenamientos, el piloto inglés y campeón del mundo Spalding sufrió un importante revólver al cruzar la estela de otro barco. Las asistencias, más mal que bien, le condujeron inconsciente al hospital, donde se recuperó de un importante shock traumático.

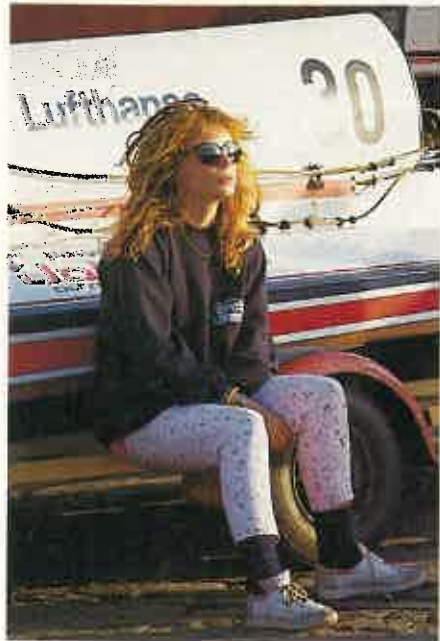
La salida se da con los barcos alineados en un pantalán, a motor parado. En el momento de la luz verde, las máquinas comienzan a rugir, mientras los

pilotos intentan desesperadamente, mediante repetidos acelerones, sacar los barcos al planeo y alcanzar lo antes posible la velocidad máxima. El que primero alcance la boya podrá tomarla por el interior, lo que es una importante ventaja. Estos son los momentos más espectaculares y peligrosos: todos los pilotos tratan de colocarse lo mejor posible, y las viradas en las boyas resultan concurrecidas y peligrosas.

Desde el principio se colocó en cabe-

El barco del francés Salabert (3), con el motor destrozado después del abordaje con Vidoli, cuyo barco aparece hundido en la foto derecha.





Belleza en las carreras.
Hay algo más que mecánicos y pilotos

za el norteamericano Woods, con un casco Holinari. En la tercera vuelta, el piloto francés François Salabert tuvo que quitar gas bruscamente, cuando el morro de su barco *pinchó* la ola de otro participante y amenazó con seguir ha-



Así son los poderosos motores de Fórmula 1
Ocho cilindros, dos tiempos, para 600 caballos

cía el fondo. El italiano Kiko Vidoli, del mismo equipo del ganador, no pudo reaccionar y colisionó con el francés, volcando después. La carrera fue suspendida, mientras se sacaba del agua a piloto y barco italianos, tras



Todo Sevilla estuvo presente en el Gran Premio.
A la derecha, Barry Woods, con casco Molinari, entra vencedor después de 50 vueltas

el hundimiento de la embarcación. El francés, con el motor destrozado, tampoco pudo continuar.

Después de una nueva salida, y ya con solamente nueve barcos, continuó el dominio de Woods, al que persiguió continuamente el holandés Mostert, quien en un momento casi le superó, pero al final quedaría segundo. Otra lucha importante se dio entre los dos barcos supervivientes del equipo de El Corte Inglés. A lo largo de decenas de

vueltas, Frost y Rothamel se enzarzaron en un duelo particular, que se resolvió a favor del primero. El canadiense Rothamel, con problemas mecánicos, fue superado por el holandés Van der Velden, cuyo barco se hundió instantes después de terminar la carrera, y el sueco Wik, de la escudería Ertoil, que terminó cuarto, justo por delante de Van der Velden.

Texto y fotos: **José Luis de la Viña**

**POR UN NUMERO,
UNA VESPA
150 IRIS
¡GRATIS!**



Si, su VESPA 150 IRIS ¡GRATIS! MOTO VESPA le devuelve su valor íntegro 176.706 pesetas, lo que usted pagó al adquirirla, si lo hace durante los meses de Noviembre y Diciembre de 1985 y Enero y Febrero de 1986. Sólo tiene que resultar premiado un número de los

DIEZ que le entrega el concesionario al efectuar la compra.

Por un número, una VESPA 150 IRIS ¡GRATIS! y hay ¡CINCO GANADORES!

Solicite las bases de participación en cualquier concesionario de MOTO VESPA, S. A.



José Camarillo, 6. Tel. 204 13 40 28037 Madrid

AutORIZADO Ministerio de Hacienda

PASANDO DE INVIERNO.



* **AUTOARRANQUE**
Arranque a la primera.

* **LAVAPARABRISAS**
Cristales siempre limpios sin tener que lavarlos.

* **DESCONGELADOR DE PARABRISAS**

Para quitar el hielo en pocos segundos.

* **CADENA LIQUIDA**
La cadena más cómoda para su coche.

* **BAYETA ANTIVAHO**
Para verlo claro de una pasada.

* **MULTIUSO**
El spray conseguidor que desplaza la humedad del motor.

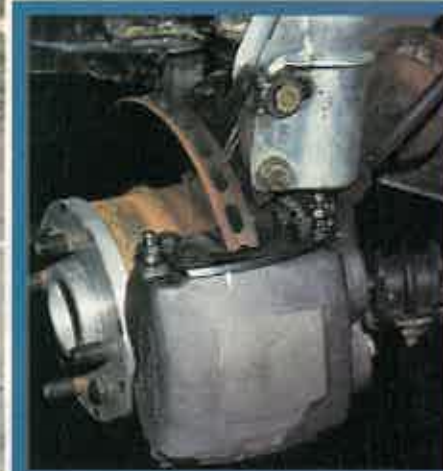


FUERZA PARA LA INTER IBIZA

El debut de los Ibiza en competición este año dio lugar a más de una decepción. Los responsables de Seat quieren borrar ese recuerdo y han mejorado los coches para alcanzar un nivel de prestaciones digno del campeonato que han creado.



Durante una mañana tuvimos la oportunidad de rodar en el Jarama con el Ibiza de 121 caballos. El coche está muy bien acabado con unos baquets excelentes y casi preparado para correr. Las mejoras más importantes están en el motor.



A lo largo de su primer año, en el Campeonato Inter Ibiza han aparecido una serie de puntos negativos, que el responsable del departamento de competición de Seat, José Juan Pérez de Vargas, se ha propuesto mejorar. El principal de ellos era la limitación de la potencia que sufrían los Ibiza y que los relegaba a posiciones mediocres. Los 108 ó 109 caballos que venían desarrollando se quedaban escasos, sobre todo teniendo en cuenta el peso del vehículo. Para ello se ha trabajado de firme en la alimentación y en la distribución, obteniéndose un nuevo árbol de levas, con el cual se logra una potencia de 121 caballos. La ganancia ha sido sorprendente, pero más sorprendente ha sido la ganancia de par motor. En su nueva versión empieza a tirar desde 3.800 rpm con mucha fuerza, con lo que a unas 4.500 rpm la potencia debe ser del orden de unos 80 CV. Otra característica es la alegría con que sube de vueltas hasta alcanzar las 7.000 rpm de régi-

ASI ES EL IBIZA

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Construcción: Cuatro cilindros en línea de 1.461 c.c. con árbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Dos carburadores Weber 40 IDF. Potencia: 121 CV.

TRANSMISION Tracción: Delantera. Caja de cambio: Manual de 5 marchas con relaciones de cambio más cortas. Embrague: Monodisco sinterizado con mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con desmultiplicación: más directa (15,25/1 en vez de 17,93/1).

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

CHASIS Construcción: Monocasco. Suspensiones: McPherson delante y trapezios transversales detrás. Llantas: De chapa 5,5x14. Neumáticos: 185/60 14.

DIMENSIONES Batalla: 2.448 mm. Vías del./tras.: 1.400/1.410 mm. Longitud: 3.638 mm. Anchura: 1.609 mm. Altura: 1.394 mm.

PESO 850 kg.

men máximo. Otro punto que se va a mejorar de cara al año próximo van a ser los neumáticos. Durante la pasada temporada se utilizaron los Firestone S-660, que, a pesar de su buena voluntad, quedaban claramente por debajo de los neumáticos de competición, ya que las pérdidas de capacidad motriz eran continuas. Para la próxima temporada se va a utilizar un neumático tipo racing, con el que se estima que van a ganar del orden de dos segundos por kilómetro en carreteras viradas. Aunque la incorporación de estos nuevos

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.

neumáticos va a suponer un pequeño encarecimiento (del orden de unas 1.000 pesetas por neumático), la ganancia en competitividad es notable.

Otro punto que de siempre ha preocupado a los responsables de Seat es el peso. A pesar de la dieta a la que se ha sometido al Ibiza, ha sido imposible bajar de 850 kilos. Por otra parte, después del primer año, el coche se ha mostrado sumamente robusto y ha soportado sin problemas el esfuerzo del campeonato.

En la toma de contacto que hemos realizado con la primera unidad con el motor de 121 caballos hemos quedado gratamente sorprendidos por el rendimiento del motor y por el comportamiento general del coche. Aunque el Jarama no se adapta particularmente bien a los reglajes de suspensión ni a las relaciones de cambio para rallyes, lo cierto es que se puede rodar bastante rápido. Para añadir algo de dificultad a la prueba, rodamos en sentido inverso a lo habitual para no seguir las archiconocidas trayectorias del Jarama y dar lugar a situaciones menos habituales. La primera impresión es la gran nobleza de las reacciones. El coche se puede balancear para colocarlo en las curvas sin ningún problema. Las reac-



Al volante, las reacciones del Ibiza son de gran nobleza

La adopción de neumáticos «racing» supondrá un gran paso en estabilidad

para rallyes, ya que el motor nunca cae de vueltas y se le puede mantener casi permanentemente entre 5.000 y 7.000 revoluciones por minuto.

En definitiva, el Ibiza de rallyes es un coche fácil de conducir y que da mucha confianza desde el primer momento; lógicamente tendrá que evolucionar aún en lo que respecta a suspensiones,

pero éstas son mejoras que tendrán que salir de la experiencia de los participantes. Con el incremento de potencia y de par que le da la nueva distribución y el buen comportamiento propio del vehículo, esta fórmula de hacer rallyes resulta francamente atractiva.

Víctor Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto



ciones del eje trasero son progresivas y generalmente no se producen rebotes, aunque la suspensión es bastante dura. En curvas muy cerradas es donde más se nota la poca capacidad de los neumáticos convencionales para transmitir la potencia al suelo, y las pérdidas de tracción en la rueda del interior son continuas, por lo que hay que enderezar la dirección lo antes posible. La nueva dirección, más directa, funciona de maravilla, y lo cierto es que con tres cuartos de vuelta de volante se negocian la mayoría de las curvas sin problemas. Lo que menos nos gustó fueron los frenos. En la unidad probada no se había desconectado el servo, por lo que la frenada, aunque potente, carecía del tacto suficiente para hacer una conducción deportiva. La resistencia a la fatiga es notable y, a pesar de rodar forzando los frenos voluntariamente, no perdieron eficacia. Otro punto mejorable es el manejo del cambio, ya que la palanca tiene recorridos demasiado largos; no es todo lo preciso que cabría esperar, y particularmente la quinta es algo complicada de engranar. Las relaciones de cambio resultaban cortas para circuito, pero nos parecieron idóneas

HOLKE, EL PRIMER CAMPEÓN

LA Inter Ibiza en su primer año ha servido de rodaje, tanto para un buen grupo de pilotos que en su mayoría no tenían experiencia en la competición, como para el coche, que en principio acusó algunos defectos de puesta a punto y, sobre todo, problemas con los frenos traseros, que tenían tendencia a bloquearse. Estos problemas se fueron solucionando lentamente.

Los animadores del campeonato han sido sin duda Holke y Graña, y aunque finalmente el campeonato ha ido a manos del primero, la lu-

cha se mantuvo hasta la última prueba puntuable, el Rallye Valeo, en el que, curiosamente, ninguno de los dos consiguió acabar.

Una de las experiencias más positivas para los participantes fue el desplazamiento a un rallye en Francia, con lo cual pudieron tomar contacto con la competición en el extranjero. Por último, hay que destacar la generosa dotación económica del certamen, que aparte de los premios finales contempla una serie de premios por carrera que lo hacen muy atractivo.



BREVEMENTE

● «Se venden Fórmulas al peso.» Así rezaba el cartel de uno de los remolques de la Fórmula Fiesta. Tanto los de la Nacional como los de la Fiesta no saben qué hacer con sus coches...

● La última carrera del año en el Jarama deparó a los aficionados un buen espectáculo. Al final, balance positivo para el RACE, que se despidió de los aficionados con cinco pruebas de lo más entretenidas.

● Balance positivo también para la oficina de prensa del circuito, que desde la incorporación de Pablo Antónanzas ha mejorado su funcionamiento y los resultados llegan con una rapidez a la que no estábamos acostumbrados.

● Emilio de Villota aguantó flemático e impenable la rabieta fuera de tono de Arias al final de la carrera de Producción. Villota cumplió el cometido que le había sido encomendado: «guardar las espaldas y el campeonato a Paco Romero».

● Por su parte, Miguel Arias quiso demostrar sus dotes pugilísticas contra Paco Romero; menos mal que los que estaban cerca lo impidieron. Y es que cuando la élite se enfada...

● Mal día para el equipo Pachá. Rodríguez, con posibilidades de ganar la Copa, se aseguró en Bernal un experto ayudante en detrimento de Moya, que quedó apeado. En la salida la maniobra no salió bien y la carrera de Rodríguez duró 100 metros. Por su parte, Bernal rompió el afinadísimo motor de su coche casi al final cuando rodaba en los puestos de cabeza.

● A cien mil pesetas el metro recorrido, le han salido las dos últimas carreras de la Copa a Manuel Ayuso. Verse dos veces implicado en las violentas «melées» de los co-peros es mala suerte....

M.ª Jesús Benoit

Una vez más en la Copa Renault hubo grandes destrozos. Nada más darse el banderazo de salida la fogosidad de algunos provocó lo que se ve en la imagen. A la izquierda, Cutillas vencedor del Campeonato de Fórmula Nacional, antes de abandonar. En el centro, la terrible lucha de los Golf. En la iniciación Maguregui acabó tercero.



múltiple accidente que taponó la pista y obligó a los organizadores a parar la carrera. La salida definitiva la tomaron 19 pilotos y desde el principio Esabe, Castro, Jiménez, Osset, Benetton y Bernal se distanciaron del resto. Al final Bernal tuvo que abandonar y Esabe se impuso a un Antonio Castro de lo más combativo y Jiménez, mientras que Benetton y Osset quedaron un poco retrasados del grupo de cabeza al salirse los dos a final de recta en la última vuelta.

Dos hombres se jugaban el Campeonato de Producción el domingo: Miguel Arias y Paco Romero, ambos con Golf GTi. La victoria de Arias habría sido definitiva, pero Romero que está dispuesto a ser de nuevo este año

campeón de España, buscó la ayuda de Emilio de Villota con otro competitivo Golf GTi para ser el vencedor. Estos tres hombres protagonizaron una carrera movida en la que Arias luchó a brazo partido contra sus dos oponentes a los que estuvo a punto de imponerse. Al final Romero entraría primero seguido de Villota, según el plan previsto, quedando la tercera posición para un encendido Arias que tendrá que intentar en Jerez recuperar el liderazgo, recuperación que tiene muy difícil ya que la prueba andaluza puede ser una repetición de lo que ocurrió en el Jarama. La clase I fue de nuevo para Jonama con Opel Corsa que no tiene rival en esta división.

M.ª Jesús Benoit



LOS nervios de final de campeonato y la reñida lucha por la victoria hicieron que la jornada del domingo en el Circuito del Jarama resultara movida e incluso dura. Todas las carreras tuvieron emoción, pero ni el Campeonato de España de Producción ni la Copa Turbo están todavía decididas, por lo que el próximo día 8, en Jerez, la última carrera del año, los candidatos al triunfo final deberán dar el todo por el todo.

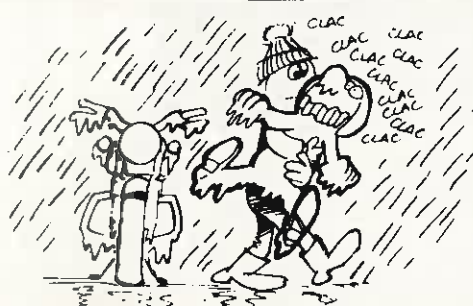
Los que sí dieron el adiós definitivo fueron los monoplazas que, tras la prueba del Jarama, han finalizado su presencia en los circuitos españoles. La Fórmula Fiesta la ganó Bastos en sus dos mangas, ya con el trofeo en

sus manos antes de esta prueba. Barrios, que luchó vuelta a vuelta por la victoria no pudo imponerse, quedando segundo en la carrera y también el el campeonato en el que le sigue Gastañaga. La carrera de la Fórmula Nacional estuvo marcada por los abandonos, entre los que hay que destacar el de Cutillas, que marchaba primero, en la última vuelta por problemas de motor, retirada que no le ha impedido adjudicarse el campeonato, seguido de Polí, vencedor en el Jarama.

Como si todo se hubiera aunado para un brillante broche final en el circuito madrileño, también la Renault Iniciación deparó sorpresas. Maguregui, vencedor indiscutible en todas las

carreras anteriores, se encontró con un González Bueno y un Salleras dispuestos a disputarle la victoria. Estos tres hombres en una limpia lucha se distanciaron en las primeras vueltas y al final Maguregui, que hasta ahora siempre había vencido en solitario, se vio relegado al tercer puesto por detrás de Salleras. González Bueno demostró su saber hacer y a mitad de carrera tomó la cabeza, que no abandonó hasta el final, a pesar de los continuos ataques de Salleras y Maguregui, que pareció conformarse con el tercer puesto en el pódium.

De nuevo, los pilotos de la Renault Turbo se desataron y nada más iniciarse la primera vuelta la mayoría de los coches se vieron implicados en un



¡EVITA QUE TE OCURRA ESTO!!

VEN A EQUIPARTE PARA EL INVIERNO

La Boutique de la Moto

¡TENEMOS LAS MEJORES MARCAS EN PRENDAS Y ACCESORIOS!

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

TE FINANCIAMOS TU EQUIPO DE MOTO A 12 MESES Y EN 24 HORAS

EXPEDICIONES

INVESTIGACION-CULTURA AVENTURA Y DEPORTE

14.000 KM. EN LAND-ROVER SANTANA POR EL AFRICA SAHARIANA Y NEGRA



Juan Antonio Muñoz, un joven licenciado en Educación Física y profesor en la UNED, y Dolores Martínez se lanzan a la aventura para llevar a cabo un programa de investigación sobre las costumbres y modos de vida de diferentes etnias en el corazón de África. Primero será el desierto: Marruecos, Argelia y Mali; después el mundo negro: Alto Volta, Costa de Marfil, Camerún y Guinea Ecuatorial. Juan Antonio Muñoz disfruta una beca de investigación del Ministerio de Educación y Ciencia, dentro del Programa de Cooperación Educativa con la República de Guinea Ecuatorial, con la colaboración de la Unesco. Al final coronará su trabajo con lo que él quiere que sea su tesis doctoral en Educación Física: un estudio y comparativo de la juventud en África. Un Land-Rover Santana 88 Normal lo será todo, a través de 14.000 kilómetros de inhóspito aislamiento, para Juan Antonio y Lolí.



CRITERIUM
VILADRAULAMBERTI,
VICTORIA Y
TITULO

CON su victoria en el Criterium Viladrau, el piloto canario Carlos Alonso Lamberti se ha adjudicado la Copa de España de Rallyes. En esta prueba, en la que salía con el Opel Manta 400 que Beny ha usado durante toda la temporada,

el único que podía hacer peligrar su triunfo era Marc Etchebers, que ha finalizado segundo con su cansado Porsche, tras una carrera a la espera del error de Lamberti, error que el canario no cometió. Frigola, con Renault 5 Turbo, que ambicionaba el segundo puesto, se quedó a tan sólo tres segundos de Etchebers, tras haber perdido cincuenta segundos por un pinchazo. El Grupo N ha sido para un efectísimo Bassas, quinto



Marc Etchebers (arriba) no pudo con el Manta 400 de Lamberti.

absoluto, mientras que Serra —sexto— se ha adjudicado el Grupo A.

Otras luchas interesantes eran las de los distintos campeonatos, como el Desafío Samba, que se ha adjudicado Prats con autoridad; la Copa Renault de Cataluña, que ha sido para Teixidor, o el segundo lugar del Volante RACC —el primero ya lo tenía ganado Bardolet—, que ha sido para Francisco.

GP DE MACAO

UN VALENCIANO,
ENTRE CHINOS

EL piloto valenciano Adrián Campos ha tenido una buena actuación en su primera carrera en Macao, la prueba más importante del año en Fórmula 3. Macao contó con una excelente inscripción, en donde destacaban Gugelmin, campeón inglés; Weidler, campeón alemán; Raphanel, campeón francés, así como pilotos del calibre de Arnoux, Lammers, Thackwell, Pirro, Guerrero, Dumfries, etcétera. En la primera manga Campos terminó decimoquinto, después de salvarse de un accidente múltiple que obstruyó la pista; Gugelmin ganó esta manga a los mandos de un Ralt VW Marlboro, seguido por Thackwell —su compañero de equipo— y Lammers, también con Ralt. En la segunda manga el piloto español llegó a ir undécimo, pero rom-

pió la transmisión de su Dallara y tuvo que retirarse. Gugelmin y Thackwell volvieron a ocupar los dos primeros puestos, seguidos en esta ocasión por Guerrero, con un Reynard. La clasificación final fue: Gugelmin, Thackwell, Lammers y Guerrero.

La carrera de turismos la ganó el italiano Gianfranco Brancatelli a los mandos de un Volvo 240 Turbo.



ALFA ROMEO

IRSE PARA
VOLVER

ALFA Romeo acaba de presentar su nuevo motor de Fórmula 1. El equipo italiano se va a retirar de la competición al más alto nivel durante el próximo año, pero ha anunciado ya su retorno para 1987; la marca Alfa Romeo no volverá como escudería completa, con dos

pilotos y dos coches, sino como proveedora de motores, de la misma manera que BMW, Honda o Renault constructores importantes que también han decidido delegar su representación en escuderías pequeñas, más hábiles a la hora de hacer correr monoplasas de la máxima categoría. El futuro motor será un cuatro cilindros en línea, con 1,5 litros de cubaje y turbo compresor, que proporcionará más de ochocientos caballos, este motor se llamará 415 T.



ALAN CARTER, A JJ-COBAS

La escudería JJ-Cobas, participante en el Campeonato Mundial de Motociclismo, ya tiene primer piloto: el británico Alan Carter, uno de los más insignes «quemados» del Continental Circus. Carter estuvo antes en Yamaha a

las órdenes de Kenny Roberts, y este último año ha sido piloto de Honda Gran Bretaña. Aunque JJ-Cobas no ha decidido quién será el segundo piloto del equipo, existen indicios para pensar que podría ser Juan Echaide.



Boxes

JOAN Arnella, el piloto catalán que este año ha corrido en el campeonato de rallyes de tierra a los mandos de un BMW 524 turbodiesel del equipo Herranz, abrirá una escuela de conducción sobre hielo el próximo día quince de diciembre. Joan Arnella ha elegido las pistas de La Molina para dar estos cursos, los primeros de este tipo de nuestro país, que irán dirigidos a todos los usuarios que tengan necesidad de moverse sobre nieve o hielo.

JUAN Serdá acaba de terminar su participación en el campeonato francés de Fórmula Renault Turbo. Serdá ha



corrido con un coche de cuatro años de antigüedad, un Martini que le permite luchar en las clasificaciones reservadas a los modelos de segunda serie en la Challenge; el piloto catalán ha obtenido un segundo, un tercero, un cuarto y un sexto lugar en diferentes carreras, todo ello con un costo muy reducido.

NELSON Piquet está ensayando un nuevo sistema de frenado para su Williams Honda. En el circuito de Paul Ricard el brasileño prueba durante estos días un sistema en el que llaman la atención los dos discos de carbono por rueda.

RON Haslam a los mandos de una motocicleta Honda ha ganado el Gran Premio de Macao en su versión motociclista. Haslam ganó las dos mangas de la carrera, en una demostración de superioridad impresionante, ya que ha vencido en todas las

ediciones desde 1981. El belga De Radigues y el finlandés Hyvarinen, los dos con Honda, se clasificaron detrás de Haslam.

EL líder de la Copa Renault Turbo, Javier Moreno, alias Esabe por motivos publicitarios, ha recibido una oferta muy interesante por parte de Darty 33, el equipo francés que prepara este año el coche de Ramón Rodríguez. La oferta de Darty a Moreno consiste en una temporada completa de la Copa Renault francesa, siempre en calidad de primer piloto, así como las tres carreras de la Copa Alpine Europa que se disputarán en aquel país.

LOS hermanos Ruiz Thierly están a la búsqueda de un Rover 3.500 para disputar el próximo Campeonato de Europa de Euroturismos. Si la operación llega a buen fin Alberto Ruiz Thierly formará equipo con Javier Moreno en todas las carreras que se disputarán en suelo europeo.

ALFONSO García de Vinuesa no pudo participar en la última carrera de la Fórmula Nacional porque su Selex-Monroe se negó a funcionar correctamente pese a dos días y dos noches de trabajo continuo. Las conversaciones de Vinuesa con el preparador alemán Wonger van por muy buen camino y si el equipo Epoca-Repsol-Ron Bermúdez le apoya el piloto madrileño podrá disputar todo el campeonato alemán de Fórmula Tres.

UN error en las hojas de ordenador nos indujo a dar como único clasificado entre los Talbot Samba a Nova-Cuellar, en el último Rallye Valeo. En realidad, terminaron la prueba cuatro: Prat-Mercader, en el puesto 16; Martín Fraga, en el 17; Iranzo-Guijarro, en el 18, y el mencionado Nova-Cuellar, en el puesto 26.

Un mini-salón sin crisis



UN buen día, al final de la década de los setenta, un catalán llamado Román Castells viajó a Francia con los ojos bien abiertos. Le habían contado que en el marco ferial de Versalles, en el mismo lugar donde se celebra el famoso Salón de París, se organizaba todos los años un mercado del coche de ocasión. La idea le pareció tan útil y viable, que decidió poner manos a la obra en Barcelona. Así nació, en 1980, el Mercado del Vehículo de Ocasión que este año llega a su sexta edición.

El gran atractivo de esta exposición que en cierto modo es un minisalón, radica en que el visitante puede entrar a pie y salir al volante de su nuevo coche. Partiendo de la base que es un mercado, el Palacio de la Metalurgia de Montjuich se convierte en una gran tienda donde se exhiben más de setecientos automóviles. Dicen que los números nunca engañan. Pues aquí tenemos una muestra clara. El año pasado, cuando el certamen abrió sus puertas, se mostraban 700 automóviles y a lo largo de la semana se llegaron a exhibir 1.450 desde el momento en que las ventas superaron los 600 coches. Un nivel de transacciones alto que habla por sí solo del éxito de esta exposición de vehículos de segunda mano en la que el 35 por 100 de las operaciones se hacen con coches de importación.

El certamen ocupa una extensión de 10.000 metros

cuadrados y se puede comprar desde un Porsche Carrera por seis millones, a un modesto utilitario por 300.000 pesetas. Y como si fuera una tienda, se puede pagar al contado o a plazos y para ello en el mismo recinto existen stands de financieras y compañías de seguros que permiten cerrar la operación en cuestión de una hora.

En total serán más de setenta y cinco los vendedores de vehículos de motor que presentarán sus oportunidades a partir del 30 de noviembre. Una prueba de la seriedad de este mercado es que todos los automóviles que se exhiben tienen que haber superado una revisión por parte del Comité Técnico. Es más, ellos proclaman en su publicidad que un coche de ocasión no tiene que ser viejo ni presentar dificultades. En este sentido, en los últimos años se ha avanzado muchísimo y la prueba está en que cualquier futuro comprador puede efectuar una amplia prueba antes de la adquisición y asimismo, en función de la antigüedad, se ofrece una garantía que llega incluso al año. En una palabra, se ha roto la creencia de que el que compraba un coche usado estaba expuesto a muchos riesgos. Es más, ahora, muchos coches con dos o tres años a cuestas, están revisados y pulidos hasta el punto que casi parecen nuevos.

Para finalizar, un dato positivo. Los vendedores de coches de ocasión no se quejan. Sus ventas hasta octubre en el área catalana superan las de 1984. La crisis no es nefasta para todos...



J. M. CASANOVAS



Xavier Domingo

ES uno de los más apacibles y bellos periplos ruteríos españoles de fin de semana y bien grato para el cuerpo y para el espíritu. Ruta de viña y vino por una de las denominaciones de origen más interesantes y de más futuro, como si el presente no fuera ya espléndida realidad.

Va, desde El Burgo de Osma por el este, hasta Peñafiel y Valbuena por el oeste, siguiendo el curso del Duero. No llega al centenar de kilómetros y está plagado de cosas que hay que ver, de vinos que hay que catar y de manjares que hay que saborear.

El lechazo asado es el rey, claro está. Todo son hornos de asar, unos excelentes y casi todos buenos. La materia prima suele ser excepcional y los españoles somos infatigables devoradores de cordero.

Los vinos de la Ribera, como los de Torremilanos, los de Pedrosa o los de Sotillos, sin contar los incomparables Vega-Sicilia, sirven de acompañantes ideales al cordero asado. Son

Ruta del Duero

casi todos varietales, provienen de la tinto fino, que en La Rioja llaman tempranillo y es una de las mejores uvas de la Península para vinos tintos.

El Virrey Palafox, en El Burgo de Osma; el Mesón de la Villa, en Aranda de Duero, y los asadores de Peñafiel, son las paradas culinarias recomendadas. Nadie se quejará.

En Sotillos se visita la bodega, excavada en la montaña, de la firma Mesoneros de Castilla, muy cuidada, muy puesta a punto, y allí se degus-

tan caldos característicos de la denominación de origen, tintos y rosados y se adquieren botellas a precios que valen realmente el viaje.

Hay que pasarse por Roa, en donde ahorcaran al Empecinado sicarios absolutistas y carcamales de Fernando VII. El pueblo no tuvo la culpa y es uno de los más bellos de la zona. Encaramado en lo alto de un monte, sirve de atalaya desde la que se puede contemplar toda la zona. Allí, como en casi todas partes a una y otra orilla del Duero, se ven muestras de arquitectura románica y gótica, civil y religiosa, de considerable interés.

Como en todas partes en donde se hace buen vino, el personal humano es en la Ribera del Duero de alta calidad. Castellanos favorecidos por la naturaleza, campesinos urbanos que se encaminan hacia la modernidad conservando sin aspavientos sus mejores valores, sobre todo en la cocina y en la bodega, que es lo que hay que defender a toda costa.

**VOLKSWAGEN POLO**

CUANDO en el verano de 1984 comenzó la comercialización del Polo español, existía la duda de si Seat conseguiría montar un coche a la altura del que se venía fabricando en Alemania. La respuesta ha sido positiva y la calidad se mantiene en idénticos niveles. El Volkswagen Polo es un vehículo rápido, económico y con un comportamiento de gran talla, que ha tenido

una aceptable acogida en nuestro país. Se ofrece con dos tipos de motores, uno, de 1.043 c.c. y 40 caballos de potencia, y otro, de 1.272 c.c. con 55 caballos. A la carrocería de dos volúmenes, con la que salió en un principio, se ha añadido, este año, otra con maletero separado y que sólo se vende con la mecánica más potente. El defecto más acusado del Polo es su gran sobriedad.

**Motor 16**

Fiat Uno turbo i.e.

Descubre los secretos de la Fórmula Uno aplicados a los modelos de serie de Fiat. Descubre el Fiat Uno turbo i. e., el resultado de años y años de dedicación Fiat a la competición en la Fórmula Uno.

Descubre su tecnología:

La más avanzada del momento.

Motor transversal de 1.300 cc. Turbocompresor IHI refrigerado por agua. Inyección Bosch LE-Jetronic, con control electrónico de encendido. 105 CV a 5.700 r.p.m., 5 velocidades. Suspensión independiente a las cuatro ruedas. Amortiguadores de gas y barra estabilizadora delantera. Cuatro frenos de disco, autoventilados los delanteros.

Descubre su línea y equipamiento.

Línea aerodinámica, equipamiento completo.

CX: 0,33. Neumáticos de perfil bajo HR de la serie 60. Llantas de aleación.

Elevalunas eléctricos delanteros. Lector de mapas y reloj digital.
Controles permanentes del funcionamiento del motor.

Descubre su prestaciones.

Inmejorables en su clase.

Velocidad máxima: 200 Km/h. De 0 a 100 Km/h. en 8,3 seg.
Un kilómetro, saliendo parado, en 28,9 seg.

Descubre su fórmula en los concesionarios Fiat.

Uno turbo i.e. ...es un FIAT

Los Fiat Uno turbo I. E. 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.

DESCUBRE

That's

EL SONIDO ORIGINAL



Cinta THAT'S modelo FX, con partículas magnéticas de cobalto. Consigue un nivel de ruido sensiblemente inferior al de las cintas de tipo normal. (Tipo I).



Cinta THAT'S modelo EM-X con la nueva composición de Super Alloy que proporciona la calidad de sonido del metal en la posición HIGH (Tipo II) de su pletina.

Cinta THAT'S modelo EM. Su superficie magnética de Super Alloy le da un M.O.L. muy elevado, superior al de todas las cintas de su gama. (HIGH Tipo II).



Cinta THAT'S modelo MG de Metal Tipo IV. Por fin una cinta de metal de alta calidad con una mecánica perfecta a un precio reducido.

Cinta THAT'S modelo MR de Metal Tipo IV. Su calidad sonora es tan impresionante que se aproxima muy de cerca a la dinámica del compact-disc.



BOSE

BOSE, S. A. Aristóteles, 3 - 28027 MADRID
Tel.: (91) 405 07 00
Subsidiary of BOSE CORP. S. A.

SELECTED BY BOSE

LOS
COCHES DEL 86
REGALAMOS
2 FICHAS

EL 309 QUE VENDRA A ESPAÑA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

30 de noviembre 1985 • Núm. 110 • 200 ptas.

ASI SON LOS COCHES DEL AÑO



MERCEDES
230 E



AUTOBIANCHI Y-10 FIRE/TURBO



FORD
SCORPIO 4x4

ESPECIAL ACCESORIOS
ARRANCA EL R-21