

COMPARATIVA

PEUGEOT 505, CITROËN CX, REKORD Y RENAULT 25

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

7 de diciembre 1985

Núm. 111 • 200 ptas.

FIAT ATACA DE NUEVO

LOS COCHES DEL 86 REGALAMOS 2 FICHAS

El Croma, sustituto del 132



PRUEBA

NISSAN PATROL CON MAS MOTOR



EXCLUSIVAS

FERRARI 328 EN ESPAÑA

PROBAMOS EL ROLLS ROYCE



STC

SUPER TRACTION S

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



Ref. 2200 JEEP CJ.5

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

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



ROVER 216

JAPONESES CON BOMBIN

216 VITESSE



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.598 c.c. (76,2x87,3 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,56 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 46 litros. Potencia máxima: 102 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 13,8 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,4 km/h.; 2.ª, 14,4 km/h.; 3.ª, 20,4 km/h.; 4.ª, 26,2 km/h.; 5.ª, 32 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topos: 4,1. Diámetro de giro: 10 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5x14 pulgadas. Neumáticos: 175/65 HR/4.

PESO En orden de marcha: 945 kgs.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/ año	Probado en el número
Rover 216 SE	1.598	83	162	7,9	10,2	95
Rover 216 Vitesse	1.598	102	174	8,0	10,3	95

Motor 16

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».



Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: César Pontvianna. Editor: Romualdo de Toledo. Director general: Alfonso de Salas. Director de publicaciones: Pedro J. Ramírez.

Director: Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

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

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

Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: 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 02 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 general: 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 nyre e.

Suscripciones: Concha R. Alvarez-Moleserín. Teléfono: 268 04 02-03.

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



ESTA SEMANA

ECONOMIA: IMPORTAMOS NEUMATICOS DE DESECHO, pág. 15

SUMARIO

- 4 PUNTO DE MIRA
- 6 LO ULTIMO Fiat Croma
- 10 Ferrari 328 GTS



- 10 Seat Ibiza Bolero
- 19 MERCADO Ofertas de la semana
- 20 Precios de coches nuevos
- 22 Precios de coches usados



- 26 CUIDE SU COCHE
- 27 AL VOLANTE Rolls Royce Silver Spur
- 34 COCHE DEL AÑO
- 36 A FONDO Nissan Patrol 6 cilindros
- 42 FRENTE A FRENTE
- 51 CUENTENOS SU CASO
- 53 FILATELIA
- 54 COMPRAR Y VENDER
- 59 MOTOS Cagiva Elefant 650
- 62 GENTE SOBRE RUEDAS



- 66 DEPORTE Rallye del RAC
- 70 Rallye de tierra RACE
- 72 Cataluña Express
- 74 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

El reparto de la tarta

CON la ayuda de las cifras vamos a intentar meternos de lleno en el problema que agobia hoy a los fabricantes de automóviles en España. Guarismos muy redondos, eso sí, para que se pueda asimilar con facilidad. Desde diciembre de 1982 hasta el mismo mes de 1985, las ayudas de la Administración para la reconversión industrial alcanzaron los 250.000 millones de pesetas. Hasta 1988, fecha en la que se cerrará este plan de ayudas, están previstos otros 156.000 millones. Por citar sólo dos ejemplos, los sectores más privilegiados en el reparto de esta tarta serán la siderurgia integral, con casi ciento setenta y cinco mil millones de pesetas, y el sector textil, con 88.000.

Precisamente, estos días los Ministerios de Economía y Hacienda dan los últimos retoques al plan de ayudas al sector del automóvil. Y hacia ellos se dirigen las miradas de todos los que estamos relacionados con el mundo de la automoción, porque todos nos jugamos en estas decisiones un poquito de nuestro futuro. Los fabricantes de coches proporcionan mano de obra directa a casi ochenta mil personas e, indirectamente, a otras cuatrocientas mil. Se han puesto al día, sin crear apenas traumas en la vida laboral del país, como lo demuestra el hecho de que más del 80 por 100 del parque nacional de robots está en sus manos. Ha sido una reconversión dura, pero silenciosa.

El Gobierno, lo sabemos, está en la mejor disposición. Sólo falta dar el paso de la intención a la realidad, pero para ello sería muy conveniente tener en cuenta que las ayudas deberían estar marcadas por las propias condiciones que la Administración pone a este sector industrial. Ahí están, sin ir más lejos, las dificultades a los despidos, las elevadas indemnizaciones, los difíciles compromisos de exportación y los componentes locales, que dificultan la importación de piezas. Son, indudablemente, puntos de reflexión obligados. De todo esto depende también el ser o no ser de otros sectores industriales, estrechamente vinculados al mundo de la automoción: la industria siderúrgica (aceros), con una incidencia del 22 por 100; el caucho, con un 15 por 100, y los plásticos, con un 10 por 100. En ningún caso pretendemos comparar con las cifras que citábamos con respecto a otros sectores. Únicamente pensamos que constituyen una estupenda referencia para llegar a un final feliz. El sector automovilístico no se merece el trozo más raquítico de la tarta. De ninguna manera.

Félix Lázaro

STS 4x4

SUPER TRACTION SYSTEM

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

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

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

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

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

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

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

MANDO MANUAL
Con palanca de inversión de marcha.

Ref. 2201
MERCEDES 280.GE

Ref. 2200
JEEP CJ5

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».



ROVER 216

LOS resultados de la íntima cooperación entre Honda y el grupo Austin Rover quedan bien patentes en el 216. Técnicamente es una derivación directa del Honda Ballade, pero con el motor 1.600 que desarrolló Austin Rover para el Montego. Se puede obtener en dos versiones, el SE con alimentación por medio de un carburador regulado electrónicamente, o el

Vitesse, que emplea un sistema de inyección electrónica, que permite aumentar la potencia de 83 a 102 caballos. El estilo que tiene el coche es innegablemente inglés y en general su apariencia da la impresión de tratarse de un coche mucho más caro. En marcha, la virtud más notable del Rover 216 es la economía de funcionamiento y la suavidad de sus reacciones.



parto tarta

...uda de las cifras vamos a intentarnos de lleno en el problema obbia hoy a los fabricantes de aules en España. Guarismos muy para que se pueda asimilar con diciembre de 1982 hasta el mis-5, las ayudas de la Administra- onversión industrial alcanzaron ones de pesetas. Hasta 1988, fe- cerrará este plan de ayudas, es- ros 156.000 millones. Por citar os, los sectores más privilegia- os de esta tarta serán la siderur- casi ciento setenta y cinco mil esetas, y el sector textil, con

... estos días los Ministerios de ... ienda dan los ... es al plan de ... r del automó- ... se dirigen las ... los que esta-

Motor 16



27 AL VOLANTE	Rolls Royce Silver Spur
34 COCHE DEL AÑO	
36 A FONDO	Nissan Patrol 6 cilindros
42 FRENTE A FRENTE	
51 CUENTENOS SU CASO	
53 FILATELIA	
54 COMPRAR Y VENDER	
59 MOTOS	Cagiva Elefant 650
62 GENTE SOBRE RUEDAS	



66 DEPORTE	Rallye del RAC
70	Rallye de tierra RACE
72	Cataluña Express
74 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	



mos relacionados con el mundo de la automoción, porque todos nos jugamos en estas decisiones un poquito de nuestro futuro. Los fabricantes de coches proporcionan mano de obra directa a casi ochenta mil personas e, indirectamente, a otras cuatrocientas mil. Se han puesto al día, sin crear apenas traumas en la vida laboral del país, como lo demuestra el hecho de que más del 80 por 100 del parque nacional de robots está en sus manos. Ha sido una reconversión dura, pero silenciosa.

El Gobierno, lo sabemos, está en la mejor disposición. Sólo falta dar el paso de la intención a la realidad, pero para ello sería muy conveniente tener en cuenta que las ayudas deberían estar marcadas por las propias condiciones que la Administración pone a este sector industrial. Ahí están, sin ir más lejos, las dificultades a los despidos, las elevadas indemnizaciones, los difíciles compromisos de exportación y los componentes locales, que dificultan la importación de piezas. Son, indudablemente, puntos de reflexión obligados. De todo esto depende también el ser o no ser de otros sectores industriales, estrechamente vinculados al mundo de la automoción: la industria siderúrgica (aceros), con una incidencia del 22 por 100; el caucho, con un 15 por 100, y los plásticos, con un 10 por 100. En ningún caso pretendemos comparar con las cifras que citábamos con respecto a otros sectores. Únicamente pensamos que constituyen una estupenda referencia para llegar a un final feliz. El sector automovilístico no se merece el trozo más raquítico de la tarta. De ninguna manera.

Félix Lázaro

... rrección (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 34-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calina 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 nyre e.
 Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.
 Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.
 Es una publicación del GRUPO 16.
 Director de Publicidad: Balbino Fraga.
 MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPI.
 COPYRIGHT 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



Bocinazos

vierno y coches con tracción a las cuatro ruedas?

¿Quién mantiene el incómodo formato actual del carnet de conducir? Y que conste que el ser internacional no significa que sea lógico.

El año próximo, los vehículos todo-terreno sólo pagarán el 12 por 100 de IVA. ¿Es el Audi Quattro un todo-terreno?

¿Por qué a menos de un mes de su entrada en vigor, el IVA sigue planteando tal cúmulo de incógnitas?

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

¿Cuándo llegará el momento en que el término «obligatorio el uso de cadenas» se cambiará por conceptos más modernos?

¿Es que no se han enterado en la DGT que existen neumáticos especiales de in-



VALLE-INCLAN QUERÍA UN COCHE

La aparición de manuscritos inéditos de don Ramón del Valle-Inclán, en la Real Academia de Bellas Artes de Roma, ha puesto de manifiesto que el esperpento también existe en la burocracia, pero además nos ha permitido conocer algo tan importante como la opinión del escritor sobre el automóvil. Según los papeles descubiertos, nada más tomar posesión de la dirección de la Academia, solicitó un coche de representación con la siguiente justificación: «Las necesidades de la vida moderna y el carácter de representación que mantienen instituciones como la nuestra hacen indispensable, y como formando parte de su instalación, el automóvil, mueble de primera necesidad para la vida de relación y representación en una capital donde las manifestaciones de cultura y comisiones artísticas y literarias son continuas.»

ALCOHOLEMIA

EL TEST SOLO NO SIRVE

La prueba de la alcoholemia a los conductores es correcta. Pero no basta para condenar a un ciudadano. Este es el resultado de dos sentencias dictadas por el Tribunal Constitucional al resolver dos recursos de amparo presentados por

sendos conductores que fueron condenados por dar positivo en el test. Las sentencias se basan en que el fallo condenatorio, fundado exclusivamente en dicho test, vulnera el artículo 24.2 de la Constitución, que exige el respeto a una serie de garantías procesales para no desvirtuar la presunción de inocencia que recoge ese artículo y que no fueron contemplados por las Audiencias que condenaron a los conductores.



CIRCULACION

REPARTO CONTROLADO

El Ayuntamiento de Barcelona ha creado en una calle del ensanche de Barcelona unas zonas experimentales para reparto. Hasta ahora estaba prohibido el aparcamiento en los chaflanes para que los transportistas pudiesen detenerse. Como nadie los respetaba y la grúa no podía con todos ellos y

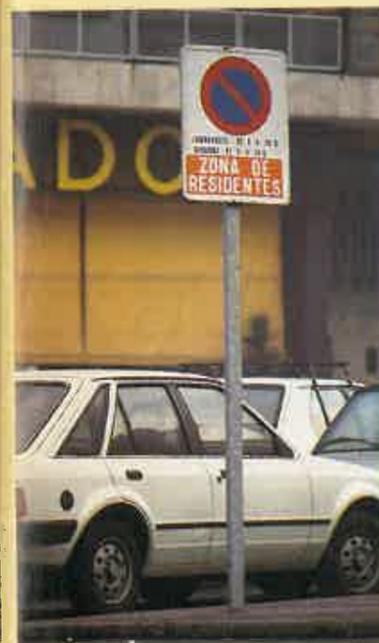


debía dedicarse a los que obstruían la circulación, se ha optado por permitir el estacionamiento a los vehículos particulares mientras que los de reparto pueden hacerlo en doble fila en las zonas para ellos rotuladas. Si el invento funciona, se aplicará a otras calles.

APARCAMIENTO

LA ORA VA A SER LEGAL

El Ministerio de Economía y Hacienda ha preparado ya un real decreto que contempla la legalización de la ORA (Ordenación y Re-



gulación del Aparcamiento) y con el que se pretende acabar, de una vez por todas,

PREMIO FORD

EL PROYECTO OSO, GANADOR EUROPEO

Los osos españoles están de enhorabuena al contar con el respaldo internacional para su protección. El proyecto presentado por el Fondo Asturiano para la Protección de los Animales Salvajes, destinado a evitar la extinción de los osos pardos en la Cordillera Cantábrica, ha resultado el ganador absoluto en Bruselas de los premios organizados por la Fundación para la Conservación de la Naturaleza, que preside el duque de Edimburgo y patrocina Ford.



Un jurado presidido por el naturalista británico Richard Bellamy concedió el premio al proyecto español, entregándoles un trofeo y un talón de 7.500 dólares, que se suma a las 800.000 pesetas que recibió por su victoria española.

con las controversias jurídicas que esta polémica medida ha levantado. En el mismo texto legal también se modifican los tributos municipales de circulación de vehículos. De acuerdo con ese texto, los Ayuntamientos podrán elevar las cuotas mínimas del impuesto de circulación hasta un máximo del ciento por ciento de su respectiva cuantía, y en 1986 las cuotas de este impuesto serán las que resulten

de aplicar un aumento del 8 por 100 a las vigentes durante 1985 en los respectivos municipios.

GASOLINERAS

ESSO QUIERE SER LA PRIMERA

Las grandes multinacionales del mercado petrolero se proponen solicitar el mismo día 2 de enero de 1986 el permiso correspondiente para instalar estaciones de servicio en nuestro país. Según todos los indi-

cios, será la marca Esso la primera en hacerlo. De acuerdo con lo negociado con la CEE, España debe ofrecer un contingente de libre importación para empresas comunitarias, que supone el 4,25 por 100 del promedio del consumo nacional de combustibles en los tres últimos años, contingente que irá aumentando en un 20 por 100 anual acumulativo. El problema que se encontrarán las multinacionales será la red de distribución, por lo que de momento se tendrán que limitar a establecerse en franjas costeras y fronterizas donde puede llegar su red propia.



Verde y Rojo

● Seat está de enhorabuena, pues el Ibiza ha sido premiado en Alemania con uno de los más prestigiosos galardones, el Volante de Oro, de la revista «Bild und Sonntag».

● No se crean los burócratas del MGPU que la responsabilidad del robo de las señales no es cosa suya, que no lo es, pero al menos podrían reponerlas cuando se las han llevado los «chorizos».

● Ignacio Lewin no se contenta con ser el especialista en temas del automóvil en El País, la cadena SER y miembro del Coche del Año en Europa. Acaba de ser nombrado subdirector del Teatro Nacional. Enhorabuena, Nacho, y ya sabes donde tienes unos amigos.

● A quien corresponda, del Ayuntamiento de Córdoba, que ya ha señalado el desvío circunvalador, pero no se ha acordado de decir que aún no se encuentra finalizado, por lo que no sirve más que para liar a los automovilistas de muy mala manera.

NUEVE NUEVE CINCO NUEVE

TODO parece indicar que el Porsche 959 va a convertirse en el coche más ansiado del mundo. El director general de Porsche Española, Ulrich Heyl, ha conseguido dos unidades más para clientes españoles, con lo que llega a nueve el número de los pedidos, que se esperan vender a partir de febrero próximo. El precio del más

caro de los Porsche es de aproximadamente 40 millones de pesetas en placa turística y de cerca de 60 con placa nacional. Como decía hace unos días, uno de los que lo han solicitado: «Muy poco menos que un helicóptero.» Lo que es seguro es que las 200 unidades que van a fabricarse no se van a ampliar bajo ningún concepto.

CROMA

UN FIAT A LO GRANDE



El Croma es un ventajoso sustituto del Argenta. Mecánica y estructuralmente es similar al Lancia Thema, pero será considerablemente más barato.

Después de largos años de conceder un interés tan sólo relativo a las berlinas de la categoría medio-alta, Fiat ha hecho una brillante reaparición en este segmento con el Croma, un coche que cuenta con atractivos suficientes como para alcanzar el éxito.

El Croma es la versión Fiat del proyecto europeo Tipo 4, del que nuestros lectores ya conocen el Saab 9000 y el Lancia Thema y han podido ver algunas fotos espía del Alfa Romeo 164. Respecto a los modelos ya conocidos, el Fiat nace con una vocación más uni-



El diseño del salpicadero resulta vistoso y funcional. El «check-panel» controla trece funciones. Los mandos de ventilación son los de la versión con calefacción automática.

versal para lograr una difusión máxima. La política de precios de la marca italiana no será ajena a ello, pues el nuevo modelo deberá ser aproximadamente un 10 por 100 más barato que las ver-

siones equivalentes de su primo hermano el Lancia Thema (el i.e. podría costar en España dos millones de pesetas). Respecto a éste, cuenta además con una oferta más amplia de moto-

rizaciones y un primer escalón en la cilindrada de 1.600 centímetros cúbicos, que amplía el abanico de posibles clientes. Estos, sin embargo, tendrán que esperar hasta el mes de junio para



El habitáculo es de una amplitud propia de coches de categoría alta. El asiento trasero, abatible, es de tipo partido. El tapizado de la foto corresponde a la versión i.e. Turbo.

comprarlo en España, salvo que las homologaciones de los coches de importación entren en una fase de inusitada rapidez.

Con este modelo, Fiat sustituye al Argenta, que era

un 132 remozado. Y conviene recordar que el 132 nació en 1972.

Visto del exterior, resulta más compacto que un Lancia Thema. Mide diez centímetros menos, ganados en

la parte posterior, y el capot motor es tipo Regata, montando sobre las aletas. Son algunas de sus diferencias, aunque la principal estriba en la quinta puerta o portón posterior, que le da una ma-

yor funcionalidad. Como consecuencia de la menor longitud, el maletero tiene algo menos de capacidad (500 decímetros cúbicos frente a 550), pero abatido el asiento posterior se llega a 900 decímetros cúbicos al ras de los cristales y a 1.400 si se aprovecha todo el espacio útil hasta el techo. Dicho asiento se abate por mitades. Exteriormente destacan: puertas de tipo *auto-clave*, ausencia de vierteaguas, cristales de puertas casi a ras de carrocería, ruedas con embellecedores integrales, carenado para las ruedas posteriores y parachoques delantero con faldón integrado. Aerodinámicamente, el resultado es un Cx de 0,32, siendo el coeficiente aerodinámico final (S.Cx) de 0,66.

El interior, muy amplio, se ha resuelto acertadamente en lo que respecta al diseño, pero algunos guarneci-

HASTA 210 KM/H.

Estas son las versiones del Fiat Croma y algunas de sus características.

Croma: 1.585 c.c. (84x71,5 mm.). 83 CV a 5.600 rpm. 13 Mkg. a 2.000 rpm. 170 km/h. Aceleración: 0-100 km/h., 14 seg. 0-1.000 m., 35 seg. Consumos: a 90/120/ciclo urbano, 5,8/7,6/8,8 litros.

Croma CHT: 1.995 c.c. (84x90 mm.). 90 CV a 5.500 rpm. 17,2 Mkg. a 2.800 rpm. 180 km/h. Aceleración: 0-100 km/h., 11,8 seg. 0-1.000 m., 33 seg. Consumos: a 90/120/ciclo urbano, 5,5/7,2/8,5 litros.

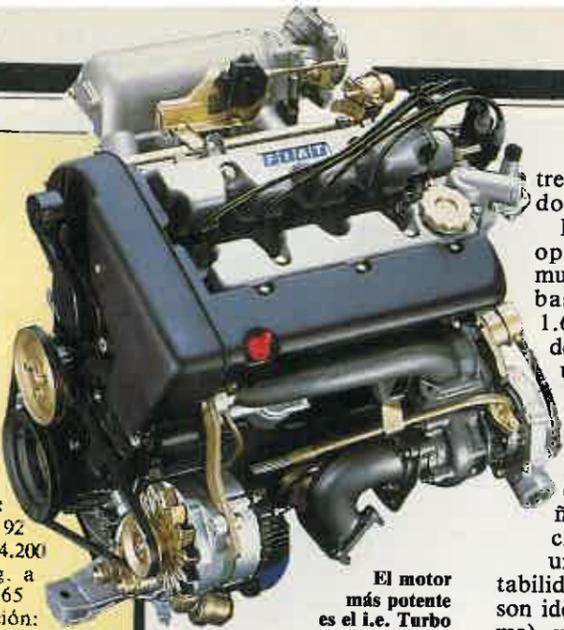
Croma i.e.: 1.995 c.c. (84x90 mm.). 120 CV a 5.250 rpm. 17 Mkg. a 3.300 rpm. 192 km/h. Aceleración: 0-100 km/h., 9,9 seg. 0-1.000 m., 31,1 seg. Consumos: a 90/120/ciclo urbano, 6,0/7,6/9,2 litros.

Croma Turbo i.e.: 1.995 c.c. (84x90 mm.). 155 CV a 5.250 rpm. 24 Mkg. a 2.350 rpm.

210 km/h. Aceleración: 0-100 km/h., 7,8 seg. 0-1.000 m., 29 seg. Consumos: a 90/120/ciclo urbano, 6,3/8,3/9,9 litros.

Croma D: 2.499 c.c. (93x92 mm.). 75 CV a 4.200 rpm. 16,5 Mkg. a 2.200 rpm. 165 km/h. Aceleración: 0-100 km/h., 16,5 seg. 0-1.000 m., 36,5 seg. Consumos: a 90/120/ciclo urbano, 4,7/6,3/7,6 litros.

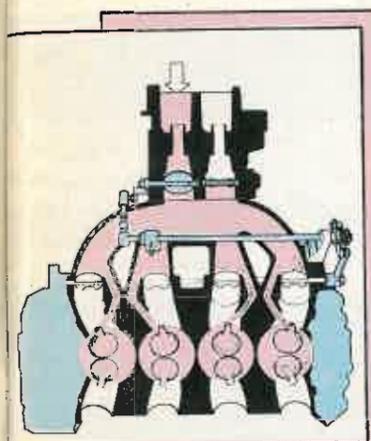
Croma Turbo D: 2.445 c.c. (93x90 mm.). 100 CV a 4.100 rpm. 22,1 Mkg. a 2.300 rpm. 185 km/h. Aceleración: 0-100 km/h., 11,9 seg. 0-1.000 m., 33,2 seg. Consumos: a 90/120/ciclo urbano, 5,2/6,9/8,5 litros.



El motor más potente es el i.e. Turbo de 155 caballos

dos de plástico resultan poco agradables al tacto y a la vista. En este sentido también podrían haberse disimulado algo mejor las bisagras que permiten abatir el asiento posterior, demasiado evidentes para los ocupantes. Estos tienen un gran espacio útil, con una longitud total de 1,84 metros en-

tre el pedalier y el respaldo del asiento trasero. Mecánicamente, las opciones ofrecidas son muy variadas. El modelo base monta el motor 1.600 de un solo árbol de levas en cabeza. Es un motor discreto, pero capaz de conferir al Croma una personalidad de tragami-llas incansable. En carreteras de montaña, su falta de potencia la compensa con una extraordinaria estabilidad (las suspensiones son idénticas a las del Thema), y a la hora de usar el cambio de marchas, su agradable manejo es un aliciente más. La dirección, sumamente precisa, es otra de las características que hacen del manejo del Croma algo muy agradable. El Diesel atmosférico tiene una personalidad similar, con una buena velocidad máxima. Por arriba, las versiones biárbol dos litros pretenden ofrecer dos personalidades



ASI FUNCIONA EL CHT: Hasta 3.000 rpm, unas mariposas cierran el paso de la mezcla por los colectores principales y se abre el paso por los colectores secundarios. De esta manera, la mezcla entra a mayor velocidad y no hay que enriquecerla innecesariamente ni se queda depositada en las paredes de los colectores. Gracias a este sistema, el consumo se reduce un 20 por 100 respecto a un motor tradicional equivalente.



A diferencia del Lancia Thema, el Croma incorpora quinta puerta. Esta es su principal característica, además de que la versión base se sitúa en la cilindrada de 1.600 c.c.

UN SOLO DE UN GRAND CLASICO



GRAND MARNIER

Su sabor una nota de grand diferencia.

distintas. La CHT, con una elasticidad desusada gracias a un excelente par motor y unos consumos muy bajos. Ello se consigue en base a un sistema de alimentación con carburador de doble cuerpo y unos colectores de admisión dobles. El otro dos litros, el i.e., busca sobre todo unas prestaciones más brillantes. La economía la asegura el sistema IAW, que controla al mismo tiempo el encendido y la inyección gracias a un ordenador centralizado que memoriza todos los parámetros que influyen en el encendido y la alimentación. La gama de motores finaliza en el i.e. Turbo, similar al del Lancia Thema, pero sin los árboles contrarrotantes y con diez caballos menos de potencia, si bien ofrece unas prestaciones de primer orden con una velocidad máxima de 210 kilómetros por hora. De cara al mercado español, es segura la importación de los modelos i.e., i.e. Turbo y Turbo D. Se estudia la posibilidad de importar asimismo el 1600 básico para tener un

modelo que choque a un precio competitivo (en Italia costará 1.500.000 pesetas), pero aún no se ha decidido.

De cualquier manera, como pedido especial y con un plazo de espera de unos dos meses y medio, se podría

obtener cualquiera de las versiones que componen la gama.

A nivel de equipo, opcionalmente los Croma pueden incorporar ABS, calefacción regulada electrónicamente, suspensión posterior autonivelante, corrector automático de la altura de los faros o asientos delanteros con mando eléctrico y calefacción. Son de serie en todas las versiones los elevavinas eléctricos y cerraduras centralizadas (salvo en el Diesel atmosférico) y la dirección asistida (salvo en el 1600). En este último es opcional, pero lo cierto es que el sistema de dirección de relación variable que monta de serie es agradable. La dirección es muy directa en su posición neutra y la desmultiplicación se incrementa en los extremos. De esta manera, en maniobras y en curvas muy cerradas se hace mucho menos dura. Un último dato: todas las versiones montan cambio de cinco velocidades y frenos de disco a las cuatro ruedas, autoventilados los delanteros en los dos Turbo.

TELEGRAFICAMENTE

- Exteriormente todos los Croma son iguales. Sólo el Turbo i.e. se distingue por sus neumáticos de perfil 60 y los faros suplementarios antiniebla.
- El bloque del motor diesel Sofim de los Croma diesel ha sido aligerado en 17 kilogramos.
- El sistema antibloqueo ABS funciona a partir de una velocidad de cinco kilómetros por hora.
- La presión máxima de sobrealimentación del turbo Garrett T3 en el motor de gasolina es de 530 milibares. La del KKK K26 del motor diesel es de 870 milibares.
- En la línea de soldadura del Croma funcionan 67 robots. Otros ocho funcionan en las fases de pintura y montaje.
- El régimen de ralentí

- del motor CHT va tarado a 750 revoluciones por minuto, frente a las habituales 850/900 rpm.
- Las entradas de aire para ventilación-calefacción del habitáculo son trece. De ellas, dos son para las plazas traseras.
- El motor, dispuesto transversalmente, va inclinado veinte grados hacia delante.
- La versión i.e. puede equipar opcionalmente un cambio automático AP de tres relaciones.
- Las siglas CHT significan «controlled high turbulence».
- Los pesos en orden de marcha (con los depósitos llenos) son los siguientes: 1.095 kilos (1.6), 1.100 (CHT), 1.145 (i.e.), 1.180 (i.e. Turbo), 1.210 (D) y 1.240 (Turbo D).

VER un Ferrari produce siempre movimiento giratorio de vértebras cervicales, contemplarlo y palparlo de cerca, excitación, pero sentarse a conducir, aunque sólo sean unos kilómetros, es traspasar la barrera de lo habitualmente vedado.

El primer Ferrari 328 que llegó a España ya es gallego de adopción, y los vigueses somos los primeros afortunados en haber podido desplazarnos sobre esta bella bestia.

El 328 GTS es una evolución del 308, con más potencia, modificado en su carrocería —ahora más aerodinámica—, y con un puesto de conducción mejor equipado y rematado.

El propulsor sigue siendo el fabuloso V-8 a 90 grados, con cuatro árboles de levas en cabeza y 32 válvulas; las modificaciones se basan en un aumento de cilindrada de 2.927 c.c. a 3.185 c.c. y en la adopción de un encendido electrónico más moderno. Con estas modificaciones se ha producido un aumento notable de la potencia del motor, 270 caballos en lugar de los 240 caballos del 308, y de la elasticidad de la mecánica.

Desde el puesto de conducción del 328, la visibili-

FERRARI 328 GTS PLACER DE DIOSES



dad hacia adelante es perfecta, pero se queda algo reducida hacia atrás. Una vez que se decide una trayectoria, el coche se mantiene en ella con asombrosa fiabilidad y precisión, notándose cómo los resguardos laterales del asiento aguantan la aceleración lateral del cuerpo.

Según palabras de su afortunado propietario, el 328 supera indefectiblemente al anterior 308 excepto en el comportamiento combinado tren delantero-dirección, aunque también es posible que pudiera tratarse de la diferencia entre la categoría de las cubiertas o probablemente estado de presiones de las mismas.

En el acabado interior del coche se percibe un tratamiento esmerado. Este superdeportivo lleva aire

acondicionado, elevallas eléctricas, asientos de piel, y mandos independientes de calefacción y ventilación para los dos pasajeros, todo ello unido a la amplia instrumentación, excelente puesto de conducción y confort de marcha hace posible ese difícil maridaje entre deporte y refinamiento.

Tanto el frente del 328 como su parte trasera cambian bastante y se hacen más aerodinámicas con relación al 308. La vista de perfil es prácticamente idéntica. Los consumos del coche, y siempre comparados con el 308, son notablemente más bajos. El propietario nos indicaba un consumo de 10,5 litros de promedio en el viaje inaugural de Madrid a Vigo.

Rafa Cid

SEAT IBIZA BOLERO BELLEZA A LA MEDIDA

EL propietario de un Seat Ibiza que desee personalizar su coche ya tiene la solución, Dieter Soucek Desing, el especialista madrileño en elementos estéticos para la mejora de cualquier modelo, acaba de importar el conjunto de piezas más espectacular que ahora mismo existe para este coche, un conjunto hecho en Holanda por la firma Interstate y que tiene la gran ventaja de comercializarse en bloque o en

piezas sueltas, siempre de acuerdo con el grado de preparación deseado.

Cualquier modelo de Seat Ibiza, que, por cierto, acaba de recibir el trofeo Volante de Oro como el mejor modelo de su categoría en el mercado alemán, puede adoptar la imagen de la fotografía gracias al montaje del kit DSD completo, cuyo precio es de 200.000 pesetas; un kit en el que entran: el faldón delantero, la parrilla frontal, las dos aletas anteriores, los dos bajos de carrocería, las dos aletas posteriores y el alerón trasero; capaz de transformar la fisonomía del coche diseñado por Giugiaro.

Todas estas piezas se venden también por separado con precios que van desde



las 17.300 pesetas de la parrilla a las 18.300 del alerón trasero, hasta las 52.000 de las aletas delanteras o las 53.800 de las aletas posteriores, mientras que los bajos de carrocería se quedan en 21.800 y el faldón delantero completo llega hasta las 36.100 pesetas.



NUEVO SEAT IBIZA JUNIOR HECHO PARA SU GENTE



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

Así, Giugiaro realizó la línea y el diseño

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

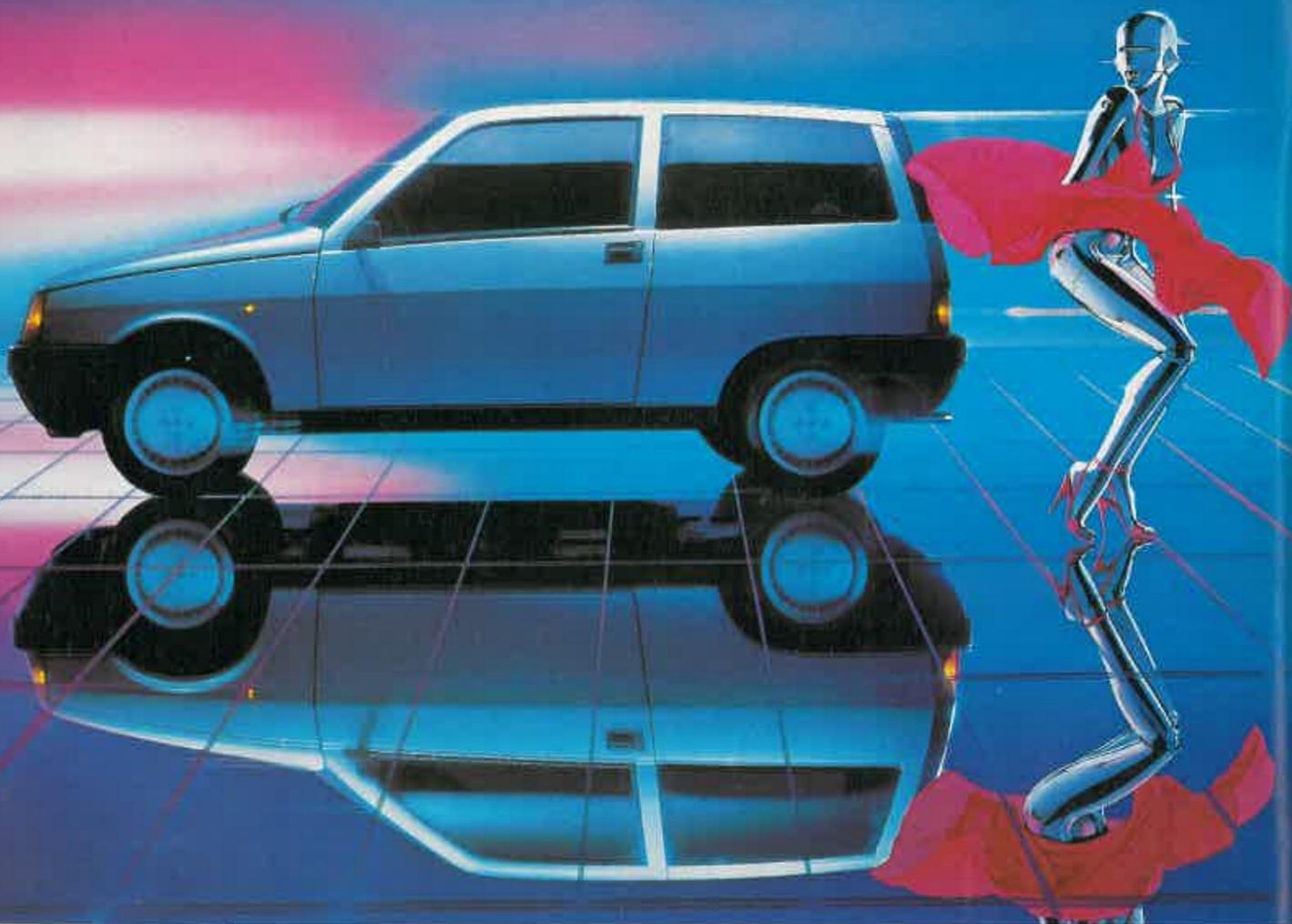
Acércate a tu concesionario Seat.

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

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

IBIZA junior 

Y-10 EL FUTURO YA.



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

concepto que teníamos sobre la elasticidad de los automóviles pequeños.

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

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

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

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

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

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

AUTOBIANCHI Y-10

 **Autobianchi es una firma LANCIA.** 

Los Autobianchi Y-10 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.

El envejecimiento del parque y el deterioro de muchas economías domésticas está propiciando el mercado de neumáticos viejos, procedentes en su mayoría de desechos de la CEE.

Otro elemento más para sembrar de inseguridad nuestras vías.

IMPORTAMOS NEUMÁTICOS DE DESECHO

Desde tres años a esta parte el sector español del neumático está asistiendo a un fenómeno preocupante: la invasión desde países de la CEE de neumáticos que allí han sido desechados y que son vendidos a través de almacenes de desguace sin la más mínima garantía ni control técnico. Para dar una idea del nivel que está adquiriendo este negocio, baste decir que en el pasado año se vendieron en nuestro país cerca de 400.000 unidades y que para 1985 se alcanzará el medio millón.

La legislación comunitaria y española en materia de neumáticos es similar, pero con la diferencia de que en la Europa de los «diez» se aplica de forma más tajante. Como ya es sabido, para que un neumático esté homologado

desde el punto de vista de la seguridad debe presentar unos señalizadores de desgaste en la cubierta, que indican al usuario que cuando el dibujo llega a un determinado nivel —por debajo de 1,6 milímetros— esa seguridad ya no existe. Pues bien, esta norma tan simple es aplicada de una forma radical por las Policías de Tráfico de los países europeos. El resultado es una inmovilización instantánea del vehículo hasta que no cambie de neumáticos y una fuerte sanción. En España, cuando se da este caso —muy raramente— la sanción prevista en el Código de la Circulación es de 2.000 pesetas de multa a turismos, 4.000 pesetas a furgonetas y 10.000 si se trata de vehículos pesados.

En la Comunidad, por tanto, sobran neumáticos viejos que son traídos a Es-

paña en grandes cantidades para ser comercializados sin atender a la calidad o estado de seguridad. Ha sido en ese mismo año cuando los vendedores oficiales de neumáticos y las entidades en que se agrupan han dado la voz de alarma ante el peligro que se puede derivar del uso de estas gomas. Concretamente, la Asociación Valenciana de Vendedores de Neumáticos hacía pública recientemente una nota en la que señalaba que esos neumáticos «carecen de control o inspección técnica, realizada por especialistas, y, en consecuencia, no se puede garantizar que estén a salvo de averías o anomalías graves, no visibles exteriormente pero que pueden afectar a su estructura y producir o desencadenar accidentes de imprevisible repercusión y gravedad».



GALLEGO & REY

El presidente de esta asociación, Julián Graullera, afirma a MOTOR16 que «las cotas de ventas que están alcanzando en esta provincia ese tipo de neumáticos es alarmante, y ya hemos hecho llegar nuestra preocupación a las autoridades, especialmente a Tráfico, por el número de accidentes que se están produciendo». En este sentido, se señala que estas cubiertas desechadas en Europa han sido reesculturadas para mejorar su aspecto y lograr una apariencia de mayor relieve en su banda de rodadura. Además, se apunta que si el reesculturado es idóneo y recomendable en neumáticos de camión, por el contrario, es algo totalmente prohibido en neumáticos de turismo, aunque se haga normalmente.

El caso es que Cataluña, Levante y Andalucía son los centros donde la presencia de estos neumáticos es más relevante. Fuentes solventes consultadas por esta revista aducen que la presencia masiva de estos importadores en la región levantina se debe a que en esa zona se encuentran radicados los principales fabricantes de calzado, adquirientes habituales de neumáticos desechados que, una vez molidos y regenerados, sirven como gomas secundarias. Pero alguien, en algún momento, observó que esos neumáticos estaban a medio uso dentro de lo que aquí se con-



Medio millón de neumáticos desechados en la CEE se venden en España. La Administración no realiza un seguimiento de las partidas importadas.

sidera como tal, y vio la posibilidad de que podían ser vendidos sin problemas. Dicho y hecho. El negocio es muy importante ya que, según datos del Consorcio Nacional de Industriales del Caucho, en algunas partidas arancelarias se paga el kilogramo de neumático a 4,8 pesetas, aunque lo normal es que

oscile en torno a las 37 pesetas. Considerando que un neumático de turismo viene a pesar unos siete kilogramos, su costo se eleva a 259. Añádase trámites y transporte, y el resultado es un tercio medio de 400 pesetas. Luego se venderá en desguaces por 1.500 ó 2.000 pesetas. Lo dicho, un excelente negocio.



Cataluña, Andalucía y Levante son el centro de este negocio. Los desguaceros venden cada pieza a una media de 1.500 pesetas.

Este comercio es legal al menos en una primera impresión. El Servicio Provincial de Vendedores de Neumáticos de Alicante ha remitido un escrito a la Administración de Aduanas de aquella localidad denunciando la existencia de este mercado, «dado que el destino (de los neumáticos) es otro muy distinto al que se declara». Sin embargo, Aduanas aún no ha contestado, según comenta a MOTOR16 el presidente de esta agrupación, José Luis Bernabéu Zaragoza. «Los importadores —añade— están dados de alta legalmente y los desguaces donde se venden poseen la licencia fiscal precisa para suministrar piezas. Nos están haciendo un daño irreparable.»

En el Ministerio de Economía, Hacienda y Comercio, mientras tanto, desconocen el tema. Un portavoz autorizado afirmaba a MOTOR16 que ese Departamento no realiza un seguimiento de las partidas arancelarias autorizadas y, por consiguiente, los importadores pueden hacer con lo importado lo que quieran. Asimismo, no existe una reglamentación ni una normativa sobre la calidad que deben tener los neumáticos. En este producto, además, existen dos tipos de importación: una partida para los neumáticos considerados como desperdicio, destinados a recuperar el caucho, y otra referida a los usados, cuyo comercio no está liberalizado ni globalizado. En esta disparidad es donde —en opinión de la misma fuente— podría darse una desviación de partida arancelaria, es decir, que de la primera de ellas —la del desperdicio— vinieran neumáticos susceptibles de ser montados en un automóvil. También así se explicaría la disparidad de precios que se observa en las partidas, como señalábamos antes.

A este panorama ha venido a unirse un real decreto publicado el 18 de ju-

nio pasado en el «BOE», por el que «se permite el comercio de cámaras y cubiertas, viejas y usadas, reparadas o defectuosas para toda clase de vehículos», decisión motivada por una falta de existencias en España, según comentaron a los representantes de fabricantes españoles en el Ministerio de Industria. El secretario general de la Asociación de Vendedores de Neumáticos, Gonzalo Benítez de Lugo, declaraba a MOTOR16 que «esta barbaridad ya ha sido denunciada ante Hacienda y Tráfico sin que hayamos obtenido respuesta». En la Dirección General de Tráfico, por su parte, se afirma «que ya se

Cada día hay más accidentes provocados por neumáticos defectuosos

están realizando gestiones ante Hacienda, toda vez que la inseguridad de esos neumáticos es evidente».

Los importadores y vendedores de neumáticos usados se mantienen relativamente tranquilos y expectantes, y acusan de «falsos» a los fabricantes por «las pérdidas que están sufriendo», afirma Angel Poveda, que comercializa neumáticos en Valencia, junto al cauce del río Turia. «Todos los neumáticos que vendemos nosotros se montan en servicios y con todas las garantías. Lo que ocurre es que las tarifas oficiales se han disparado y nuestros precios son más competitivos. Además, peor que esto es el recauchutado de cubiertas, que no se debería hacer y se está realizando en servicios oficiales de las marcas.»

Raúl R. Sáez

ESTA SEMANA

DISUADIR HOMOLOGANDO

La homologación de vehículos y sus componentes se va a simplificar, o al menos las normas que la rigen. Así se desprende de un real decreto de Presidencia del Gobierno aparecido en el «Boletín Oficial del Estado» el pasado día 19, por el que se dispone que a partir de prácticamente el año próximo todos los vehículos habrán de pasar una homologación de tipo, es decir, una homologación global que integra a todas las homologaciones derivadas de los reglamentos que se refieren a determinadas partes y piezas del turismo. También afecta esta homologación a aspectos parciales del comportamiento del vehículo completo, ya sean estos reglamentos de carácter nacional o internacional, y que han sido adoptados por España a través de acuerdos o como consecuencia de la integración en la CEE.

De este real decreto se puede anticipar ya que no va a crear graves quebrantos a la homologación de grandes series, pero lo va a complicar en algunos casos, concretamente en el de vehículos nuevos de importación, traídos directamente por su propietario, y en los vehículos usados procedentes también del extranjero. En este último caso va a ocurrir lo que ya adelantara MOTOR16 en septiembre último (véase núm. 100): la existencia de un número sustancial de trabas administrativas a fin de desalentar a aquellos que esperaban el 1 de enero de 1986 para adquirir un coche de ocasión europeo a bajo precio. Esas trabas, que son comunes en todos los países de la CEE para defender el mercado interior, se centran en la petición por la Administración de un completo «dossier», en el que se incluye que los vehículos importados deberán corresponder a un tipo homologado en España; el sometimiento a una inspección técnica unitaria en la estación que determine el Ministerio de Industria y Energía, y la aportación de documentación del Ministerio competente en la regulación del comercio exterior. También se exigirá un certificado del fabricante y una relación de certificados de homologaciones parciales, entre otro «papeleo» disuasor.



La 6ª marcha de su automóvil.



Y menuda marcha! Póngase en un segundo de cero a la música más actual, a las noticias del mundo, a la información deportiva, a la melodía de moda, siempre con el sonido estereofónico más logrado, más increíble, con el radio-cassette JVC.

La 6ª marcha de su automóvil. La del 6.º sentido, la de la nueva dimensión.

Solo hay una cosa mejor que el autorradio JVC: llevar al intérprete en el asiento de al lado.

MOD. KS-R440E

2x8 WRMS, 4 Ohms, 0.8 T.H.D., FM, AM, DIGITAL COMPU tuning, Auto reverse Dolby B, METAL, 20 Presintonías, DX Local, Circuito tunes Noise Control de Sintonía, tonos independientes, Multi Music Scans.

De venta en establecimientos especializados

JVC

Los Japoneses más Imitados

JVC en España: EURE, S.A.

Av. Graells, 35. Tel. (93) 674 90 61 - Telex 51866. San Cugat del Vallés. Barcelona.

C/. Juan Montalvo, 21. Tel. (91) 254 28 06 - 28040 Madrid.

Paseo Ciudadela, 12. Tel. (96) 352 12 37 - 46003 Valencia.

Descubre la fórmula del Uno.



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.

Elevavolantes 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 Turin y comercializados en España a través de una red de concesionarios exclusiva.

Mercado

OFERTAS
DE LA
SEMANA



OPEL

Se están vendiendo en los concesionarios las últimas unidades de los Opel Manta, que ya no se importará a partir del año próximo. Los coupés, como el Renault Fuego, el Ford Capri o el Opel Manta, han dejado de interesar al público español.

FIAT

La «campana de Navidad» de Fiat Hispania se encuentra en pleno apogeo. Se inicia en estos días la comercialización de los Autobianchi Y10 y el Uno Turbo, ambos modelos a precios más que interesantes. Para los próximos meses se espera el inicio de comercialización de los Uno Fire.

CITROËN

Mientras continúa la oferta de financiación al 8 por 100 por la compra de los BX, se inicia la venta de las versiones Serie 2 de los Citroën CX. La marca española querría sustituir el actual

parque de CX (la mayoría fabricados en España) por los nuevos CX franceses, pero se encuentra con el grave problema del escaso valor residual de los antiguos modelos, que a menudo no al-

canza ni siquiera el 15 por 100 mínimo de entrada al comprar uno nuevo.

SEAT

Sigue la fortísima campaña publicitaria de todo el grupo Seat-Volkswagen-Audi. Simultáneamente, se ha iniciado una campaña de oferta de coches usados, con el fin de dar salida al stock de estos vehículos. Se hacen interesantes ofertas de financiación para éstos usados, que llegan a los treinta y seis meses y a mensualidades de 5.000 pesetas.

OTRAS OFERTAS

● En Bilbao, Autobolsa (plaza de Campuzano, 4), se ofrece un interesante BMW 745i con todos los extras y seminuevo. Este es el modelo cumbre de la marca germana.

● También en la capital vizcaína nos encontramos con la oferta de un coche casi de coleccionista: un Fiat 130 Coupé, una de las más brillantes realizaciones de Bertone y el coche más grande fabricado por la marca italiana. Se encuentra en Alfavis, Gran Vía, 80.

● Y ya que hablamos de coches de colección, mencionar las ofertas siguientes: un Citroën B 14 del año 1928, perfectamente restaurado, que se ofrece en Barcelona; en Italibérica (C/ Roger de Flor, 77). También en Barcelona nos ofrecen nada menos que tres Mercedes descapotables, del tipo 350SL, 230SL y 190SL, en Autován, en la calle Diputación, 388. Siguiendo con la Ciudad Condal, nada menos que un Rolls Royce Silver Shadow del año 76, cuyo precio desconocemos. Pueden encontrarlo en Automóviles J. Botín, en la calle Mallorca, 337. Y por 390.000 pesetas (desde luego menos de lo que nos piden por el Rolls) nos podemos comprar un nostálgico Alpine 1400, en la calle Guzmán el Bueno, en Madrid.

ALFA ROMEO

La pasada semana informábamos de una oferta de los concesionarios de esta marca, que están autorizados a ofrecer, sin cargo alguno, elementos opcionales de los Alfa 90. Así, cierres centralizados o check-control, pueden ahora obtenerse sin sobrepago. Sin embargo, en la información se ha deslizado un error, por cuanto el aire acondicionado no entra en esta oferta, limitada en el tiempo.

COCHES NUEVOS

* Probado MOTOR16

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Alfa Romeo models like Sprint V.1.5 Q.V., 33 Q.V., etc.

ARO

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Aro models like 10, 15, 20.

AUDI

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Audi models like 80 GTE, Audi 90, etc.

AUSTIN

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Austin models like Metro 1.3 HLE, etc.

AUTOBIANCHI

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Autobianchi models like A 112 Junior, etc.

BMW

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes BMW models like 316, 318, 320, etc.

CITROËN

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Citroën models like 2 CV, Mehari, LNA, etc.

Coste por kilómetro: Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento. Consumo medio: El consumo medio de cada modelo de esta lista se consigue con el promedio de un 60 por 100 del consumo en ciudad, un 30 por 100 del consumo en carretera a 90 y un 10 por 100 del consumo en autopista a 120.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes models like Visa II E, Visa Challenger, etc.

DE TOMASO

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes De Tomaso models like Longchamp, Pantera GT.

FERRARI

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Ferrari models like 300 GT, Mondial, etc.

FIAT

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Fiat models like Uno 45 SP, Uno 55 SP, etc.

FORD

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Ford models like Fiesta Bazar, Fiesta 1.6 D, etc.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes models like Sierra 2.0 L, Sierra 2.0 L Fam, etc.

INNOCENTI

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Innocenti models like Minimo, Minimo Plus, etc.

JAGUAR

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Jaguar models like Jaguar Sovereign 4.2, Jaguar Sovereign HE, etc.

LADA

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Lada models like VAZ 2105, VAZ 2102, etc.

LANCIA

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Lancia models like Delta 1.600 GT, Delta HF Turbo, etc.

LAND ROVER

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Land Rover models like LR 3, LR 4, etc.

MASERATI

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Maserati models like Maserati 225 2p, Maserati 225 E 2p, etc.

MERCEDES BENZ

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Mercedes-Benz models like 190, 190 E 5V, etc.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes models like 280 SE, 280 SEL, 280 SL, etc.

MORGAN

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Morgan models like 4/4-1600 Ford 2A, 4/4-1600 Ford 4A, etc.

NISSAN

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Nissan models like Cherry Europe GT, Patrol Caribe, etc.

OPEL

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Opel models like Corsa City 1.0 4V 3P, Corsa LS 1.0 4V 3P, etc.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes models like 205 GT, 205 XLD, 205 GLD, etc.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Porsche models like 924 S, 944, 944 Turbo, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL, Super RS C, Super RS TL 3P, etc.

ROVER

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Rover models like Rover 210 SE, Rover 210 Vitesse, etc.

SAAB

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Saab models like 900 1.2P, 900 1.3P, etc.

SEAT

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes SEAT models like Panda 40, Ibiza Sprint, etc.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes models like Panda 40 Desap, Ibiza Junior 1.2, etc.

SKODA

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Skoda models like 120 LS, Rapid.

SUZUKI

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Suzuki models like Suzuki SJ416 T, Suzuki Teche Metal, etc.

TALBOT

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Talbot models like Horizon LS, Horizon GL, etc.

VOLKSWAGEN

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Volkswagen models like Polo 40 Bump, Polo 40 C, etc.

VOLVO

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Volvo models like 340 G, 340 GL SP, 360 GLS 4P, etc.

WARTBURG-TRABANT

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Wartburg-Trabant models like Wartburg Berlin, Wartburg Tramp, etc.



COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

Desde esta semana, ofrecemos la valoración que de los automóviles de segunda mano establece la Asociación Profesional Ganvam. Se trata de unos precios medios orientativos, a los que hay que restar el 15 por 100 como beneficio del profesional y los gastos para su reparación. Estos descuentos, se entiende, son para fijar los precios de compra de usados.

ALFA ROMEO

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Alfasud	810	750	700	645	490	450	420	330
Alfasud TI	865	800	735	680	510	480	440	380
Giulia 1300	-	-	-	-	-	290	230	-
Giulia 1600	-	-	-	-	-	420	330	-
Alfetta 1800	-	-	-	-	-	480	380	-
Alfetta 2000	1080	1000	945	870	850	610	570	-
Alfetta GTV 2000	1510	1400	1300	1200	880	770	720	-
2000 Berlina	-	-	-	-	-	-	300	-
Coupe 2000 GT	-	-	-	-	-	-	400	-
Giulietta 1600	1065	985	885	785	580	-	-	-
Giulietta 1800	1080	1000	925	840	640	-	-	-
Giulietta 2000	1110	1030	960	890	700	-	-	-
Sprint Veloce	1190	1100	1000	900	-	-	-	-
Alfetta GTV 2600	1945	1800	1700	1600	-	-	-	-
Alfa 33	1130	-	-	-	-	-	-	-

AUDI

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
80 GLS 4p	-	945	885	745	560	520	480	450
80 GLE	-	1000	940	800	710	-	-	-
80 CD	-	1400	1300	1000	-	-	-	-
80 GLD	-	1820	1500	1200	-	-	-	-
80 CD TD	-	2000	-	-	-	-	-	-
80 Quattro	-	2400	-	-	-	-	-	-
100 LS	-	-	-	-	-	-	-	380
100 CC	-	1900	1700	-	-	-	-	-
100 CD	-	2300	2100	1480	1205	1010	930	-
100 CD Diesel	-	2300	2100	1480	1205	1010	930	-
100 CC D	-	1900	1700	-	-	-	-	-
200	-	-	1700	1500	1280	-	-	-
200 CD	-	3500	-	-	-	-	-	-
Coupe GT	-	2100	1900	1600	-	-	-	-
Quattro	-	4300	3800	-	-	-	-	-

AUSTIN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Metra 1.0	550	505	-	-	-	-	-	-
Metra 1.3	600	550	-	-	-	-	-	-
Metra 1.3	700	645	-	-	-	-	-	-
Metra 1.6 Turbo	850	790	-	-	-	-	-	-

BMW

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
3.0 CSI	-	-	-	-	-	-	-	1220
520	-	-	-	1500	1280	1140	810	710
520i	-	2270	2100	2000	-	-	-	-
525i	-	2485	2300	2150	1565	1390	1190	1100
528	-	-	-	-	-	-	1230	1140
528i	-	2600	2400	2200	1750	1520	-	-
318i	-	1730	1600	1250	1150	900	780	710
320	-	-	-	1425	1325	1190	1000	880
320i	-	2000	1850	-	-	-	-	-
323i	-	2270	2100	1680	1570	1390	1150	-
728	-	2915	2700	2500	2240	1980	1780	-
735i	-	3890	3600	3200	2900	2560	2370	-
745i	-	4645	4300	4000	3500	-	-	-
633 CSI	-	-	-	-	3075	2710	2500	2330
635 CSI	-	4860	4500	4000	3800	3230	3040	-
315	-	1200	1100	1000	-	-	-	-
316	-	1700	-	-	-	-	-	-

CITROEN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
2 CV	295	275	250	220	200	170	150	100
Dyane 6	310	295	270	240	205	180	160	120
Michalé 4p	405	380	350	320	280	250	210	170
Visa II especial	470	440	410	375	-	-	-	-
Visa II Club	525	495	460	420	-	-	-	-
Visa II Super E	500	480	450	410	-	-	-	-
Visa II Super X	500	480	455	415	-	-	-	-
Visa GT	600	570	-	-	-	-	-	-
Visa 11 E	550	-	-	-	-	-	-	-
LNA	400	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 E	440	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 RE	460	-	-	-	-	-	-	-
GS	-	-	-	-	-	170	140	110
GS Club	-	-	-	-	-	190	160	130
GS Palas	-	-	-	-	-	220	190	170
GS X2	-	-	-	-	-	250	210	180
GS Break	-	-	-	-	-	180	160	130

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
GS Break Club	-	-	-	-	-	190	170	140
CX 4V	-	-	-	-	-	340	295	-
CX 5V	-	-	-	-	570	520	450	-
GSA 1100	405	365	325	280	-	-	-	-
GSA Break 1100	395	355	325	280	-	-	-	-
GSA 1300	555	530	490	445	-	-	-	-
GSA Club	-	380	360	320	280	-	-	-
GSA Palas	655	610	565	520	450	-	-	-
GSA Break Club	515	485	450	415	380	-	-	-
GSA X3	855	810	765	720	650	-	-	-
GSA X1	645	605	-	-	-	-	-	-
BX 14E	755	-	-	-	-	-	-	-
BX 14 RE	795	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 RE	845	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 TRS	895	-	-	-	-	-	-	-
BX 18 RD	940	-	-	-	-	-	-	-
BX 18 TRD	1030	-	-	-	-	-	-	-
CX Prestige	1730	1600	1400	1280	1130	1040	970	900
CX 2400 GTI	1430	1300	1100	1000	850	-	-	-
CX 2500 D/Palms	1800	1500	1300	1170	1040	990	-	-
CX 2500 Die. Fam.	1650	1550	1350	1250	1100	1040	-	-
CX TRD	1785	-	-	-	-	-	-	-
CX 2500 GTI	1650	-	-	-	-	-	-	-
CX Reflex	800	750	-	-	-	-	-	-

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Fiesta N	475	445	385	350	300	280	240	210
Fiesta 1.1	490	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta L 957 cc.	540	510	430	400	340	310	280	240
Fiesta L 1.117 cc.	555	525	445	425	370	340	300	270
Fiesta S	580	530	450	420	370	330	300	270
Fiesta S 1.300	565	535	455	425	380	340	300	270
Fiesta Ghia 1.1	600	570	510	485	420	390	350	310
Fiesta Ghia 1.3	605	575	515	485	430	395	360	330
Fiesta XR2	690	655	685	-	-	-	-	-
Fiesta L D	850	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	890	-	-	-	-	-	-	-
Escort L 1.1	650	610	565	530	-	-	-	-
Escort L 1.3	655	635	595	560	-	-	-	-
Escort GL 1.1	695	655	615	580	-	-	-	-
Escort GL 1.3	700	670	645	605	-	-	-	-
Escort GL 1.6	720	690	655	615	-	-	-	-
Escort Ghia 1.3	745	710	680	620	-	-	-	-
Escort Ghia 1.6	770	740	705	665	-	-	-	-
Escort Laser 1.1	635	-	-	-	-	-	-	-
Escort Laser 1.3	640	-	-	-	-	-	-	-
Escort L D	730	-	-	-	-	-	-	-
Escort GL D	790	-	-	-	-	-	-	-
Escort Ghia D	840	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL D	805	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.3	735	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.6	780	-	-	-	-	-	-	-
Escort XR-3	1100	1000	900	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1300	1200	-	-	-	-	-	-
Taurus GL 1.6	-	585	540	470	-	-	-	-
Taurus GLS 2.0	-	695	675	620	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.0	-	720	675	600	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.3	-	740	720	660	-	-	-	-
Taurus GL Fam. 2.0	-	785	740	680	-	-	-	-
Granada GL 2.3	1130	1045	995	855	720	-	-	-
Granada GL F. 2.3	-	-	950	855	-	-	-	-
Granada GLD 2.1	-	-	950	855	-	-	-	-
Granada GLs 2.8i	1540	1425	1235	1045	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8	-	-	950	810	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8i	1765	1615	1470	1140	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8	-	-	780	620	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8i	1850	1710	1615	-	-	-	-	-
Granada D 2.6	1435	1330	-	-	-	-	-	-
Capri S 2.0	945	885	720	-	-	-	-	-
Capri 2.8i	1170	1080	990	-	-	-	-	-
Sierra L 1.6	1025	950	-	-	-	-	-	-
Sierra L	1080	1000	-	-	-	-	-	-
Sierra GL	1240	1155	-	-	-	-	-	-
Sierra Ghia	1475	1365	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. L	1190	1100	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. GL	1300	1205	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	1535	1415	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. D	1585	1470	-	-	-	-	-	-
Sierra XR-4 2.8i	1925	1785	-	-	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.8i	1500	-	-	-	-	-	-	-

FIAT

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
X-1/9	1190	1100	900	700	600	500	400	315
UNO 45	540	500	-	-	-	-	-	-
UNO 55	620	575	-	-	-	-	-	-
UNO 70	700	650	-	-	-	-	-	-
UNO Diesel	705	-	-	-	-	-	-	-
Argenta 2000	920	850	765	-	-	-	-	-
Argenta Diesel	1010	935	850	-	-	-	-	-
Regata	800	-	-	-	-	-	-	-

MERCEDES BENZ

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
190 D	2400	-	-	-	-	-	-	-
200 D	2100	1900	1700	1600	1500	1400	1300	1200
240 D	2200	2000	1800	1700	1600	1500	1400	1300
300 D	2800	2600	2400	2300	2200	2100	2000	1900
300 TD	3000	2800	2600	2500	2400	2300	2200	2100
190 E	2800	2600	-	-	-	-	-	-
200	1900	1700	1600	1500	1400	1300	1200	1100
230 E	2500	2300	2100	2000	1900	-	-	-
230 TE	2800	2400	2200	2100	2000	-	-	-
230 CE	2700	2500</						

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
KAWASAKI				
42 550*	553	53	170	858.906
KTM				
250-MXT	250	46	-	492.800
250-GS	250	44	-	482.600
250-MC	250	46	-	489.300
LAMBRETTA				
125	122	6	87	122.677
150	148	7,5	97	178.388
200	191	9,7	107	193.120
LAVERDA				
MSB-1000	991	99	210	1.168.000
MONTESA				
Cota 243	238,3	-	-	272.200
Cota 348 Trail	349,6	-	-	270.200

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MORINI				
250 Biciclónica	238,5	25,8	130	341.100
350 Turismo	344,1	38,6	180	494.000
500 Sport	478,8	43	170	641.000
500 Canal	478,8	-	-	539.000
MOTO GUZZI				
V 50 III	490	47	170	606.548
V 50 Monza	490	48	176	642.473
V 50 Custom	490	47	166	657.170
V 85	843,4	52	185	663.860
V 85-SP	843,4	52	180	770.305
V 85-Custom*	843,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
La Misa III	844	61	220	1.003.934
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.865
1000-Convert	948,8	-	-	819.280
California II	948,8	-	-	1.076.845

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MZ				
ETZ 250	241	21	130	250.000
OSSA				
250 TE	244,2	-	130	271.990
250 Copa	242	198	185	343.990
303 Trail	302,7	-	-	332.130
350 Tr-Ya	250,0	-	-	297.990
PUCH				
Cobra M 82 TT-AD	73,3	12	95	222.200
Cobra M 82-Cross	73,3	14	70	189.000
Cobra M 82-TD	73,3	10	90	246.000
RIEJU				
Ultra	74	8,5	-	183.000
Marathon MR-80	75	14	-	264.500
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	791.294
GSX 750 ES*	747	67	210	960.733
Katana GSX 1100*	1.074	103	231	1.150.724
VESPA				
75 Junior	74,0	4,0	80	178.500
75 Elite	75,0	4,4	80	196.900
125 Black	122,3	6,2	100	200.430
125 Elite	123,3	6,2	100	212.240
125 NC	123,3	6,2	100	186.498
150 Irs	148,6	6,2	100	211.200
200 DN	198,0	10,2	110	228.661
200 Irs	198,0	10,2	110	254.890
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	46,5	175	588.200
XJ 600	598	72,0	200	839.500
XJ 650	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.188.001
FZ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA

BMW EN CORDOBA

DIPUTAUTO, S. A., el nuevo concesionario BMW en Córdoba, que ya venía operando desde el pasado mes de agosto, se ha inaugurado oficialmente, y con él BMW espera alcanzar el nivel de servicio y atención a la clientela que los numerosos usuarios de la marca en esta provincia andaluza exigen y merecen. Las instalaciones del nuevo concesionario están ubicadas en la calle Doce de Octubre, número 20, en el mismo centro de la ciudad, siendo el total del equipo humano de la concesión de siete personas.



500.000 CINCO

A PENAS un año después de su comercialización, el Renault 5 ha llegado a la cota de las 500.000 unidades fabricadas en las distintas plantas de Renault en toda Europa. La producción de este vehículo ha supuesto lograr objetivos muy ambiciosos, que se ha visto apoyado por la comercialización inmediata en seis países para lle-

gar a la totalidad del continente poco después, no en vano Renault tenía producidas 90.000 unidades tres meses antes de su lanzamiento, destinadas a hacer frente a la comercialización de choque que todo nuevo modelo conlleva, para pasar a los 200.000 vehículos en ocho meses y alcanzar el medio millón de Renault 5 en sus diferentes versiones casi un año después.

nombre comercial de Laser 2000, y puede adaptarse, entre otros vehículos, al Seat Panda, Marbella, 127, Ibiza 1.5; a los Renault Supercinco, R-11 Turbo sP y Fuego, y al Peugeot 205 Xr. El precio no supera las 25.000 pesetas.

PREMIO A BERTONE

EL Chevrolet Corvette Ramarro de Bertone ha sido elegido el prototipo del año, mientras que el Ferrari Testarossa de Pininfarina ha logrado el galardón en la categoría de producto del premio Car Design Award 1985. El jurado internacional, que se reunió en Frankfurt, estaba compuesto por representantes de la prensa del motor.



NOTICIAS DE EMPRESA

mantenimiento86
salón de técnicas, componentes
equipos y servicios

Madrid 11-15 febrero 1986

PARA MANTENER MEJOR

COINCIDIENDO con Sicur 86, del 11 al 15 de febrero del próximo año, se celebrará el Salón del Mantenimiento, que pretende dar a conocer el crecimiento experimentado por este sector e interrelacionar a los profesionales entre sí, al tiempo de mostrar las novedades tecnológicas. De las cuatro áreas en que está dividido el Salón, una estará dedicada al mantenimiento de automóviles y remolques, en el que se ha tomado como eje la seguridad vial, cuyo desarrollo tecnológico ha sido significativo en los últimos años.

TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastin español le informa sobre las camadas disponibles, crianza de ca-

chorros, trámites, etcétera, en los teléfonos 232 38 57 y 653 12 98.

LA CONGELACION NO EXISTE

KRAFFT, firma de productos para automoción e industria, ha iniciado una campaña para dar a conocer a profesionales y usuarios su nuevo anticongelante con-

centrado universal, cuya fórmula especial permite que pueda aplicarse con cualquier clase de agua potable y sirva para todo tipo de circuitos. A esta ventaja se une la protección que efectúa sobre las partes de aluminio del circuito, su gran poder anticongelante, su mayor permanencia de acción y el hecho de que ha sido estudiado por los laboratorios Krafft para mejorar el funcionamiento del motor.

ESPECIAL 4x4

MICHELIN acaba de adaptar su técnica original de neumáticos M+S especiales para nieve al campo de los vehículos 4x4 todo-terreno. El nuevo neumático, 205 R 16 XM+S 200, se ha puesto a la venta este otoño, y su carcasa doble, con los flancos reforzados, permite responder a las prestaciones y cargas de los diferentes vehículos de esta categoría. Además, para permitir un rodaje rápido en vehículos todo terreno de altas prestaciones —hasta 180 km/h.— estos neumáticos se benefician de una concepción idéntica a los de alta velocidad y de rallye, cuya cintura mantiene una construcción con lonas de cimas plegadas.



CONCESIONARIOS A SUECIA

Saab-Scania y su importador en España —Porsche— han invitado a Suecia a los concesionarios de la marca en nuestro país. El viaje, que ya se ha realizado, se organizó bajo el lema «Saab, de costa a costa», y consistió en una visita a las instala-

ciones y fábricas del grupo sueco desde Estocolmo a Gotemburgo. En la foto, los concesionarios posan ante un Saab 9000 y el avión Saab Fairchild, fabricado por Saab-Scania, que les condujo a la fábrica de la marca, en Trollhättan.

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.

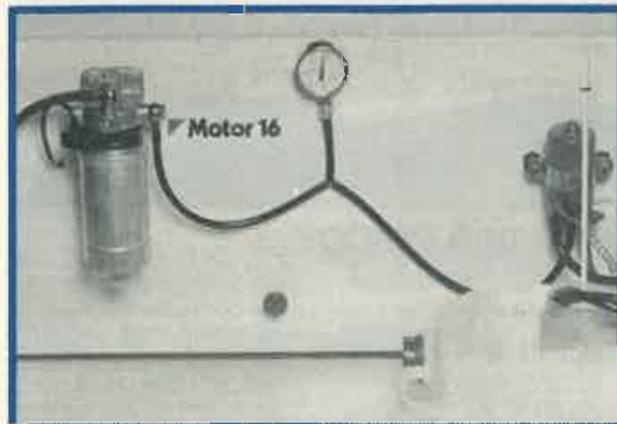
Un producto de los Laboratorios Dralle (Hamburgo) con la garantía CIBA-GEIGY®

Cuide su coche

QUE NO SE PARE SU DIESEL

LOS coches con motor de gasóleo no son ajenos a los problemas que plantea el frío; y es más, tienen problemas específicos que no se presentan en los coches de gasolina. Tal es el caso de la obturación del filtro de combustible por las parafinas del gasóleo cuando la temperatura desciende por debajo de 7 grados bajo cero. No se trata de que el gasóleo se congele, sino que las parafinas que contiene se unen y aumentan de tamaño de forma que cuando llega a los finos orificios del filtro se acumulan y acaban por obstruirlo. Por eso no es raro que aunque el motor arranque normalmente sin problemas, al cabo de unos minutos se pare al acumularse las parafinas.

Para evitar este inconveniente, la multinacional americana Texas Instruments tiene un dispositivo calentador del gasóleo que hemos tenido la oportuni-



Se montó en el laboratorio un circuito en el que se sometió al gasóleo a temperaturas de 20 grados bajo cero.

dad de probar. El 30 RT, pues así se llama el accesorio, es un disco que contiene cuatro pastillas de un material que se calienta en muy poco tiempo y con un consumo de electricidad bastante bajo. Este disco se monta entre el filtro de gasóleo y su soporte.

Para probarlo, simulamos en nuestro laboratorio las condiciones extremas y sometimos a un depósito de gasóleo a veinte grados bajo cero. Esta temperatura supera con creces las características antiobturación del gasóleo español, ya que según Campsa aguanta hasta

siete grados bajo cero. Al hacer funcionar el circuito, el combustible fluía con dificultad y la presión llegaba hasta 1,4 kg/cm², por lo que la válvula de retorno de la bomba se abría y no llegaba combustible al depósito final. Al conectar el calentador se normalizó la circulación de combustible en tres minutos. La temperatura del combustible en el depósito inicial era de doce grados bajo cero y en el depósito final, después de cinco minutos de funcionamiento, la temperatura era de 10 grados sobre cero, con lo cual la eficacia del aparato queda probada.

Este sistema lo montan algunas marcas en sus coches diesel tal y como el BMW 524 TD y los Volkswagen fabricados en Alemania. Su lanzamiento en España está previsto para los próximos meses.

Victor Piclone y
Angel Robledo



El kit para evitar la obturación del filtro de gasóleo se compone del calentador, un relé y el interruptor luminoso correspondiente.



Como consecuencia de las temperaturas extremas se congeló el gasóleo haciéndose una especie de pasta muy grasa.



¡¡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

AL VOLANTE

ROLLS ROYCE SILVER SPUR



SU EXCELENCIA

Cuando el noble británico Rolls se asoció con el técnico Royce para financiar la fabricación de los automóviles salidos de los cuadernos de este último, no podía imaginarse que un día la marca que crearon se convertiría en la máxima expresión de lo que debe ser un automóvil en su faceta de medio de transporte, con el máximo confort. La marca ha sabido conquistarse una imagen de la mayor calidad y prestigio, que le permite vender sus productos sin prácticamente hacer publicidad de sus características. Un Rolls Royce debe ser bue-

no y fiable simplemente porque es Rolls Royce, no porque su motor tenga tales características o sus suspensiones sean de cierta forma. Y esto es un logro que han conseguido, además de por una técnica depurada, por la alta calidad de cada uno de sus componentes. Una calidad que se ha dado pie a todas esas anécdotas que se cuentan, según las cuales un Rolls Royce casi nunca se avería. Gracias a esto, la marca ha podido sortear las peores crisis, lo que no ha sido el caso de otras divisiones creadas posteriormente, como la de motores de aviación, actualmente nacionalizada.

En el momento actual, la gama de la

marca contiene cinco modelos: el Silver Spirit, el Silver Spur, el Corniche, el Camargue y el Phantom VI. Realmente esta gama se reduce a tres, puesto que el Silver Spirit y el Silver Spur son un mismo coche, diferenciándose únicamente en que el bastidor del segundo es diez centímetros más largo; y el Corniche y el Camargue lo son también, uno coupé cerrado y el otro en versión cabriolet. El otro es el Phantom, que es el coche tipo gran limusina de representación, del que existe tan sólo una versión.

De entre estos hemos probado el Silver Spur, que es la berlina más alta de las que se puede tener en una utiliza-

ción normal, siendo el Phantom un coche de representación.

DOS TONELADAS Y CUARTO DE ACERO INGLÉS

Para empezar, hay que decir que en un Rolls Royce adquiere todo sentido la frase: «Subirse al coche.» Son coches altos a los que incluso, cuando están aparcados junto a una acera, hay

que subirse de verdad. La línea, aunque se ha modernizado en los últimos años, es de un clasicismo a ultranza. Aunque se ha buscado el afinar al

máximo las líneas en búsqueda de una aerodinámica aceptable, no se ha querido renunciar a nada que pueda disminuir el confort. Y mucho menos a la ti-



Línea alta y clásica, en la que destaca la típica calandra de la marca.

Los asientos nobles son los traseros, en donde se viaja como en el salón de casa. La unidad probada llevaba un vídeo y un aparato de TV incorporado. Por supuesto, la tapicería es de cuero muy seleccionado.



LA LEYENDA DE ROLLS

LA sorpresa del recepcionista de un hotel de lujo de París fue mayúscula cuando una persona con aspecto de mecánico solicitaba una habitación para pasar la noche. «Lo siento, tenemos el hotel completo; quizá en alguna pensión», contestó diplomáticamente a la solicitud. Pero fue mayor la sorpresa cuando el cliente dijo: «Si no tienen habitación, permítame guardar mi Rolls en su garaje.» Como se pueden imaginar, al instante pudo ocupar una suite.

Esta persona con aspecto de mecánico era un español que fue a retirar su Rolls en la fábrica cuando en la marca aún no carrozaban los co-

ches, y venía enfundado en un mono, conduciendo sobre el chasis. Rolls comenzó a carrozar sus modelos a partir del año 1950. Esta es una de las cuantiosas anécdotas sucedidas alrededor de este mítico coche. Alguna ha entrado en la leyenda, como la sucedida a un rico americano al



Julio Iglesias no podía dejar de tener un Rolls.



Un vicioso de Rolls. Tiene una docena para poder variar. Pero le falta el Silver Cloud coupé.

que se le averió su Rolls en la pampa argentina y desde Inglaterra mandaron un mecánico a repararlo. Cuando meses después reclamó a Londres la factura de la reparación, le contestaron que ignoraban que algún coche de su marca hubiera sufrido una avería.

Lo cierto es que nada de lo que pueda ocurrir alrededor de un Rolls Royce nunca ha sido vulgar, incluso desde el mismo momento de su fabricación. Si algún día tiene la oportunidad de entrar en la Cámara de los Lores, podrá comprobar un olor característico que es el mismo del interior de un Rolls. El motivo se debe a que la piel que tapiza los asientos de los Rolls y los sillones de los lores británicos tiene el mismo origen.

Los precios que han alcanzado algunos modelos de Rolls han sido siempre ré-

cord. Unos, acrecentados por la popularidad de sus dueños, como el subastado este año y que fue propiedad del beatle John Lennon, y que se vendió por 2,29 millones de dólares, y otros por su ornamentación se han convertido en auténticas joyas rodantes, como el carrozado en los años veinte, en oro y diamantes, para un marajá de la India. Este coche se guarda, fuertemente custodiado, en un palacio, y desde que fue construido no ha llegado a rodar ni 100 kilómetros.

Los más famosos personajes de las últimas décadas no han podido sustraerse a la tentación de poseer un Rolls: artistas, deportistas, magnates, toreros y, sobre todo, reyes y jefes de Estado, sin importar el color de su política. Mao viajó en Rolls y Breznev llegó a tener hasta cuatro modelos



Salpicadero en madera de haya con una instrumentación muy clásica. El volante tiene un aro muy fino. Y el selector del cambio va en la columna de dirección. En la consola central están los mandos de los retrovisores y el reglaje de los asientos. En la parte trasera, el aparato de vídeo.



distintos. Pero, sobre todo, para ser propietario de estos coches hay que ser muy rico, lo que ha dado lugar a situaciones muy curiosas, como el hecho de que durante los años treinta y cuarenta, una de las poblaciones con mayor cantidad de Rolls por habitante se encontraba en Extremadura, más concretamente en Trujillo, en donde llegó a haber hasta setenta automóviles Rolls propiedad de los terratenientes de la región.

El primer concesionario Rolls en España fue Carlos de Salamanca, que también creó carrocerías originales. La más famosa, denominada Salamanca, alcanzó gran fama en Europa y se trataba de una carrocería cerrada para los pasajeros y

abierta para el conductor. Con un Rolls ganó el primer Gran Premio de España el mismo Carlos de Salamanca. Aunque quizá la participación más famosa en la que compitió deportivamente un Rolls fue en la carrera Londres-Sidney, que se celebró para conmemorar el Campeonato Mundial de Fútbol de 1966. El Rolls, conducido por dos pilotos ingleses, no consiguió llegar a la meta a causa de un accidente en la India.

Otro carroceros de Rolls en España fue el catalán Serra, que realizó algunas versiones que se han hecho famosas y se encuentran en la actualidad en museos.

No todos los modelos de Rolls se han utilizado como automóviles de lujo. En la guerra civil española se carrozaron varias unidades para utilizarlos como ambulancias. Uno de estos coches



Un coche como este perteneció a Franco. Abajo, el Rolls del marajá de Runjipur.



pica calandra, con su estatuilla de la «victoria alada». Sin ella, un Rolls Royce sería medio Rolls Royce.

El Rolls Silver Spur no es un coche para conducir. Es un coche para que te lleven. Es en la parte trasera en donde se siente todo el confort que los ingenieros de la marca han querido introducir en el coche. Pero esto no quiere decir que sea difícil o desagradable de conducir. Todo funciona suavemente, sin que sea necesario esforzarse para nada, salvo que no sean los frenos, que tienen un tacto duro y hay que hacer un cierto esfuerzo para que éstos detengan las dos toneladas y cuarto de acero inglés. Dos toneladas y cuarto que se pueden mover a casi doscientos kilómetros por hora, que es la velocidad a que el motor V-8 de 6.750 centímetros cúbicos, con una potencia «suficiente» (ésta es toda la indicación que da la marca al respecto), es capaz de impulsarlas.

**COMPORTAMIENTO:
NOBLEZA OBLIGA**

Lo que resulta extraño al ponerse al volante del Rolls es, precisamente, su volante de pasta en un color negro muy típico de los coches de los años cincuenta, con un aro muy fino que hace casi necesario el utilizar guantes —¡de gamuza auténtica, por favor!— para que las manos no se deslicen sobre él por causa del calor. Un calor que, en principio, no es necesario pasar, porque el coche tiene un equipo de aire acondi-



se recuperó para servicio civil y en la actualidad se encuentra en el museo de Demetrio Gómez Planche, en Salamanca. También, en la guerra los utilizó el famoso Lawrence de Arabia, equipados con armamento, blindados y preparados para que circularan sobre la arena del desierto.

Como se ve, la famosa doble RR se ha paseado en todos los ambientes, desde el lujo a la guerra. Por cierto, pocos saben que este emblema no fue siempre de co-

lor negro. Originalmente eran de color rojo. Al morir Royce, se cambió el color de una de las letras por el negro y se mantuvieron las iniciales en bicolor, rojo y negro, hasta la muerte de Rolls. Desde entonces las dos letras son negras.

Todos han admirado la fastuosidad que siempre ha rodeado a la mítica marca inglesa, pero los más forofos del motor se han sentido atraídos por la técnica de estos coches que durante muchos años ha estado a la vanguardia de la mecánica. Pero en ocasiones el perfeccionamiento de los técnicos de Rolls les ha jugado malas pasadas, como cuando en una ocasión los mecánicos llegaron a ajustar tan bien los engranajes de las cajas de cambio que impedían el paso del aceite lubricante, con el consiguiente deterioro posterior.

La reina de Inglaterra ha acudido a desfiles y diversas manifestaciones en un Rolls como éste.



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.



cionado muy eficaz, que tiene un sistema independiente de funcionamiento para las zonas bajas del habitáculo.

El coche se desliza con suavidad sobre cualquier piso. Su principal problema es detenerlo a tiempo cuando se circula por carreteras con muchas curvas, pues de una a otra se embala con faci-

lidad. Es entonces cuando el tacto duro del pedal de freno se deja sentir.

Evidentemente es la antítesis de un coche deportivo, pero, sin embargo, la estabilidad es excepcional teniendo en cuenta el tamaño y el peso del vehículo. Además, en este coche Rolls ha optado por las suspensiones más blandas

y confortables de las que cuenta la marca, lo que hace que rodando rápido el coche balancee ligeramente.

De cualquier forma, ya sea en el asiento delantero derecho como en los dos traseros, el confort que se tiene es siempre excepcional.

**PRECIO:
SEGUN EL MERCADO**

También es especial el precio de estos coches. Se cotizan en francos suizos y, por tanto, varían según el cambio de la moneda del respectivo país. Además, los coches se piden de encargo, lo que supone escoger entre un completo equipamiento que puede variar en cada versión sin que esto signifique que exista una línea estándar de opciones, cuyo límite sólo está determinado por la imaginación y poder económico del cliente. De lo que sí puede estar seguro todo comprador de un Rolls es que cualquiera que haya sido el equipamiento que haya pedido para su coche, siempre habrá un recambio para cualquier artículo que —un error siempre es posible— pudiera averiarse. De lo que no estamos tan seguros es de que en ese caso se cumpla la leyenda y en el servicio oficial se «olviden» la factura de la reparación, para mantener el mito de que un Rolls no se avería nunca.

Sergio Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez

FICHA TECNICA



MOTOR Disposición: Delantera, longitudinal. Número de cilindros: 5, en V, a 90°. Cilindrada: 6.750 c.c. (104,1 x 99,1 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas central, accionado por pifiones. Alimentación: Inyección Bosch K-Jetronic. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: 97 NO. Capacidad del depósito: 108 litros. Potencia máxima: La suficiente.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Automática, de 3 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 16,9 km/h.; 2.ª, 28,1 km/h.; 3.ª, 42,2 km/h.

DIRECCION Tipo: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 12,3 metros.

FRENOS Sistema: Discos en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros.

SUSENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas, con reglaje automático de nivel.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 235/70 HR 15.

DIMENSIONES Peso en orden de marcha, 2.275 kg.; longitud total, 5,370 m.; anchura, 1,885 m.; altura, 1,485 m.; batalla, 3,160 m.; volumen del maletero, 510 dm.³

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) 192,2

ACELERACION (seg.)
400 m. salida parada 17,8
1.000 m. salida parada 33,0
De 0 a 100 km/h. 10,5

CONSUMO



CIUDAD
A 27,8 km/h. de media 25,9

CARRETERA
A 90 km/h. de crucero 16,3
A 120 km/h. de crucero 18,3
A 140 km/h. de crucero 20,0
A 180 km/h. de crucero 25,2



Audi 90

Importado por Seat.

SCORPIO COCHE DEL AÑO 86 SE BUSCA SUCESOR

tria, Inglaterra, Holanda, Noruega, Suecia, Suiza y Dinamarca han votado al Scorpio. En Italia, Finlandia y Portugal, el Lancia-Autobianchi Y.10. Y en Bélgica y Grecia, el Mercedes serie 200/300. Tras estos tres se ha clasificado el Honda Accord, al que le ha perjudicado el que no se venda en algunos países, como España concretamente.

Como decía el filósofo griego Parménides, todo fluye y todo pasa en esta vida. Y mientras que el Scorpio se prepara par alardear durante todo 1986 de ser el mejor coche del año en Euro-

EL Ford Scorpio ha salido elegido coche del año en Europa. Los 56 periodistas europeos han votado de forma bastante generalizada a favor de este modelo,

valorando su buena relación calidad-precio y el esfuerzo que supone haber instalado de serie un sistema antibloqueo de frenos. Los miembros del jurado de España, Francia, Alemania, Aus-



LOS VOTOS DE LOS 56 PERIODISTAS EUROPEOS	1		2		3		4		5		6		7											
	Rudolf GLISMANN	Peter GLODSCHY	Paul GUTH	Peter KLINGENBERG	Jürgen LEWANDOWSKI	Engelbert MANNER	Hans WERNER	Horst KAHLERT	Alfred PROKESCH	Paul FRERE	André VAN STEENKISTE	Etienne VISART de B.	Rogers SOGAARD	Arturo DE ANDRES	Eduardo AZPLICUETA	Ignacio LEWIN	Luis Fernando MEDINA	Sergio PICCIONE	Mauri SALO	Alain BERTAUT	Bernard CARAT	Gilles DUPRE	Jacques FARENC	Jean-Pierre GOSSSELIN
FORD SCORPIO	6	5	5	9	5	5	6	6	6	5	1	6	7	7	6	7	7	7	3	6	4	6	7	6
LANCIA Y-10	4	5	7	3	5	8	6	4	6	4	9	2	1	6	5	8	8	6	6	4	8	6	6	4
MERCEDES BENZ 200-300 E	10	8	6	8	7	—	7	7	6	5	9	4	4	5	5	—	2	3	4	5	3	8	8	4
HONDA ACCORD	—	2	4	—	1	4	5	3	5	6	2	3	8	2	3	5	5	4	7	3	—	—	3	1
SAAB 9000	2	—	—	1	—	3	—	—	—	1	1	4	5	3	3	—	3	3	5	—	4	4	—	4
RENAULT SPACE	2	5	—	4	5	—	—	2	2	—	3	1	—	2	3	2	—	1	—	3	6	1	—	6
RENAULT 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	3	—	1	—	—	—	—	—	—
TOYOTA STARLET	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
MAZDA 323	—	—	3	—	1	3	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOYOTA MR-2	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SUBARU 1800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1 Alemania 2 Austria 3 Bélgica 4 Dinamarca 5 España 6 Finlandia 7 Francia 8 Gran Bretaña 9 Grecia 10 Holanda 11 Irlanda

pa, otras marcas están presentando modelos que van a competir por ese trofeo para 1987. De momento ya conocemos tres aspirantes importantes: el Peugeot 309, el Renault 21 y el Fiat Croma.

El Peugeot 309 pretende conseguir lo que su hermano el 205 perdió por los pelos hace dos años frente al Fiat Uno. Tiene, por tanto, una revancha que tomarse frente al Fiat Croma, que no deja de tener un aire de familia con el Lancia Thema —tercero el año pasado— y el Saab 9000 —quinto este año—, puesto que la versión Fiat del proyecto Quattro.

En cuanto al R-21, es un esfuerzo de la marca francesa por recuperar un segmento en el que han perdido muchas ventas con la caída del R-18. Renault no ha ganado este trofeo desde que lanzó el R-9, con el que batió al excelente Opel Ascona en 1982.

Otros fabricantes que podrían entrar en competencia son Rover y Honda con el 600/Legend, vehículo desarrollado en común por ambas marcas; Volvo, con la nueva Serie 470/480, y BMW, con el nuevo Serie 7. Esto sin contar con los otros modelos que los fabricantes japoneses lanzan cada año en nuestro mercado.

El Renault 21, el Peugeot y el Fiat Croma se presentan como primeros candidatos a suceder al Ford Scorpio en la lista de vencedores del trofeo del coche del año en Europa. De todas formas, para el título de 1987 se espera una fuerte competencia, porque son varios los fabricantes que van a lanzar nuevos modelos en el año que se avecina y que deberán ser votados en noviembre de 1986.



Benoit PEROT	Eduard SEIDLER	8		9		10		11	12		13	14	15		16		17	TOTAL														
		David BENSON	Ray HUTTON	John LANGLEY	Frank PAGE	L.J.K. SETRIGHT	Howard WALKER		Gordon WILKINS	Costas CAVATHAS			Nico DE JONG	Paul KROL	Willem LENIGER	Fred VAN DER VLUGT			Andrew HAMILTON	Iva ALESSIANI	Piero CASUCCI	Athos EVANGELISTI	S. FAVA DEL CORE	Giancenzo MADARO	R. MASTROSTEFANO	Gianni ROGLIATTI	Hans GRAVDAL	Adriano CERQUEIRA	Stig BJORKLUND	Iva MAASING	Marianne STERNER	Björn SVALLNER
7	9	6	6	7	5	7	5	7	5	5	10	7	8	7	4	3	4	4	4	3	5	8	7	8	5	8	7	6	8	8	6	337
4	4	3	1	1	1	3	—	6	5	3	6	4	7	3	9	7	10	9	10	8	9	4	8	2	4	3	2	5	5	5	9	291
5	8	5	5	6	5	6	3	5	6	8	6	6	4	4	6	3	3	2	6	4	5	1	4	3	1	2	1	7	5	6	4	273
—	3	4	3	3	6	8	2	3	3	7	1	3	4	6	—	4	—	6	—	—	3	7	—	7	8	7	9	4	4	2	5	198
7	—	2	4	5	3	—	4	—	4	—	—	—	—	5	2	1	3	1	—	2	1	5	—	—	4	4	6	—	—	2	—	104
2	1	5	3	1	3	1	7	—	—	1	—	1	2	—	1	4	2	3	2	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	100
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1

12 Italia 13 Noruega 14 Portugal 15 Suecia 16 Suiza 17 Yugoslavia



A FONDO



La novedad más importante del Patrol consiste en la versión Wagon con motor de 6 cilindros.

ningún alarde de modernidad es muy fiable y robusto. La virtud más destacable es que resulta mucho más suave y silencioso que el cuatro cilindros, con lo cual el confort de marcha se ve muy beneficiado.

El resto de la mecánica se mantiene inalterada respecto a las versiones anteriores, salvo pequeñas diferencias. La transmisión es a las ruedas traseras, mientras que las delanteras son engranables mediante una palanca que hay en el túnel de la transmisión. La reductora tiene un desarrollo correcto y suficiente para superar fuertes pendientes con el coche totalmente cargado. El Wagon viene equipado con desbloqueadores de las ruedas delanteras de serie de forma que con sólo girar la palomilla que hay en el buje se liberan las ruedas de la transmisión.

Los frenos también se mantienen igual, y su eficacia es a prueba de bomba. Son capaces de detener las dos toneladas que pesa el vehículo con una

frenada potente y segura. El sistema empleado es de discos ventilados en el eje delantero y tambores en el trasero. La dirección es asistida y está dotada de un amortiguador de dirección para reducir el paso de vibraciones y tirones de las ruedas a las manos del conductor. La desmultiplicación es un poco exagerada y se requieren casi cuatro vueltas y media para girar las ruedas totalmente de un extremo a otro.

En el apartado de chasis y suspensión, nos encontramos con que el Patrol es un vehículo con soluciones clásicas, es decir, un robusto bastidor con dos largueros de sección cuadrada, sobre el que se fijan las partes mecánicas y la carrocería. La suspensión emplea ballestas y amortiguadores telescópicos.

COMPORTAMIENTO



El Patrol es un coche bastante estable a pesar de las limitaciones que imponen los neumáticos y los dos ejes rígidos. En su versión Wagon esto se ha mejorado todavía más, ya que al aumentar la batalla se han dulcificado las reacciones y el comportamiento en general es mucho más noble. En carretera, gracias al incremento de potencia, se puede mantener una velocidad crucero de 100 kilómetros por hora sin problemas y además queda una reserva de potencia más que suficiente para realizar los adelantamientos. En autopista se mantienen los 120 por hora sin ningún tipo de problemas, y tan sólo cuando hay pendientes muy prolongadas hay que recurrir a la cuarta velocidad, ya que la quinta es demasiado larga para la potencia y el peso del Patrol. En carreteras con muchas curvas se nota una clara tendencia del eje trasero a tirar hacia afuera de la curva, pero nunca llega a ser preocupante, ya que se puede corregir con toda facilidad, y es más, esta tendencia ayuda a «negociar» algunas curvas cuando se pretende rodar deprisa.

Como ya decíamos, el Wagon tiene un carácter claramente polivalente y, por ello, no se le pueden exigir unas aptitudes extraordinarias al circular por el campo. Los sesenta centímetros de más que tiene sobre el corto se hacen notar

NISSAN PATROL WAGON FAMILIAR Y CABALLERO

NISSAN ha entrado de lleno en el mercado del ocio del todo-terreno con las últimas versiones del Patrol. Cuando se comercializaron los primeros Patrol, ahora hace tres años, las versiones probadas eran un poco un compromiso entre lo que había antes (vehículos industriales) y lo que se suponía que tendría que haber. Ahora que la aparición de

nuevos modelos, como el Suzuki, ha abierto el mercado del todo-terreno para uso cotidiano, se lanzan las versiones seis cilindros, que además del nuevo motor incorporan toda una serie de detalles de equipamiento para hacer más atractivo su aspecto.

De todas formas, la innovación principal es el motor, ya que en esta versión es el principal protagonista para

mejorar el confort y la facilidad de conducción del vehículo. Además, la aparición de este motor ha servido para lanzar definitivamente la versión Wagon, que se trata de un modelo alargado con tres filas de asientos y un acabado que no tiene nada que envidiar a ningún turismo.

Esta versión está catalogada en lo que se denomina vehículo polivalente,

es decir, no tiene un carácter puramente todo-terreno, sino que está pensado para circular habitualmente por carretera y por ciudad, pero con la posibilidad de disponer de unas excelentes características trepadoras, teniendo en cuenta sus dimensiones y capacidad de carga.

MECANICA



Este nuevo motor diesel de seis cilindros supone un incremento de potencia de 19 caballos respecto a la versión anterior, y, sobre todo, se ha mejorado la elasticidad a pocas revoluciones. Se trata de un motor construido casi enteramente en Japón, y que aunque no es

FICHA TECNICA



PATROL 6 CILINDROS

MOTOR Disposición: Delantera longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 3.246 c.c. (83 x 100 mm.) Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por piñones. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 21,6 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 82 litros. Potencia máxima: 95 CV a 3.600 rpm. Par máximo: 22 mkg. a 1.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas, con reductora. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,3 km/h.; 2.ª, 13,0 km/h.; 3.ª, 21,4 km/h.; 4.ª, 30,8 km/h.; 5.ª, 37,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 4,3. Diámetro de giro: 13,4 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante, tambor detrás, servo.

SUSPENSIONES Tipo: Eje rígido delante y detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 6 x 16 pulgadas. Neumáticos: 205 R 16 MTS.

PESO En orden de marcha: 1.995 kg.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	13,1
A 100 km/h.	36,2
A 120 km/h.	58,6

SONORIDAD



Al ralentí	67,3
A 60 km/h.	73,2
A 90 km/h.	76,8
A 120 km/h.	84,9
A tope	89,3

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

VIRTUDES DEFECTOS

Frenos	Situación de la rueda de repuesto
Comportamiento noble	Palanca de cambio dura
Amplitud interior	Tercer asiento de poca altura

A FONDO

no sólo por lo aparatoso de las dimensiones, sino porque es relativamente frecuente rozar con la panza en el suelo cuando se superan obstáculos un poco pronunciados. El voladizo posterior

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES: Pintura metalizada, 16.774; diferencial autobloqueante, 45.001 pesetas.

tampoco colabora mucho y el soporte de la rueda de repuesto tiene una molesta tendencia a clavarse en el suelo cuando se ataca un obstáculo de pendiente pronunciada. Quitando estos dos inconvenientes, que están ligados a las grandes dimensiones del coche, el comportamiento es bueno y las aptitudes están de acuerdo con el carácter que se le ha dado. La opción de los diferenciales autobloqueantes es muy interesante, ya que mejora notablemente la facilidad para atravesar zonas resbaladizas. También sería interesante, si es

que se va a utilizar intensivamente por campo, otro tipo de neumático con tacos más profundos.

Al igual que en los modelos anteriores, el manejo de la caja de cambio es muy duro y sobre todo en frío es un suplicio. Cuando se rueda en zonas difíciles cambiando de marcha continuamente, hay que hacer grandes esfuerzos para manejar el cambio, aunque también hay que decir que resulta bastante preciso a pesar de la larga palanca. La dirección es suave de manejar, pero es un poco imprecisa y, sobre to-

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

km/h. 138,2

ACELERACION (seg.)

400 m. salida parada 22,8

1.000 m. salida parada 42,7

De 0 a 100 km/h. 21,5

RECUPERACION (seg.)

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª 21,8

400 m. desde 40 km/h. en 5.ª 24,0

1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 41,8

1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 46,4

De 80 a 120 km/h. en 4.ª 21,2

De 80 a 120 km/h. en 5.ª 29,3

CONSUMO

CIUDAD

A 27,3 km/h. de media 13,1

CARRETERA

A 90 km/h. de cruceo 10,3

En conducción rápida 13,6

Todo terreno 22,0

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruceo 12,3

AUTONOMIA MEDIA

Consumo medio ponderado 12,7

Recorrido (kilómetros) 600



do, muy desmultiplicada. Las maniobras de aparcamiento se hacen sin problemas y los grandes retrovisores son una ayuda fundamental para controlar la gran longitud del vehículo. Por ciudad se maneja sin problemas siempre y cuando no haya que callejar por sitios muy estrechos, ya que el diámetro de giro es bastante grande.

La visibilidad es buena, y el alumbrado, más que suficiente, teniendo en cuenta las prestaciones del coche. Sobre la conducción nocturna hay que señalar que los testigos de la luneta térmica y del piloto antiniebla son demasiado luminosos y molestan bastante al conductor.

El arranque no supone ningún pro-



Los interiores no tienen nada que envidiar de los de un turismo. Los asientos son bastante cómodos, salvo los de la última fila, que son muy bajos.

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 • Elevallas eléctricos • Cerraduras de puertas centralizadas eléctricamente • Faros halógenos • Pre-equipado de radio.

Versión 1.9 Diesel.

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

Versión 1.6 gasolina.

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

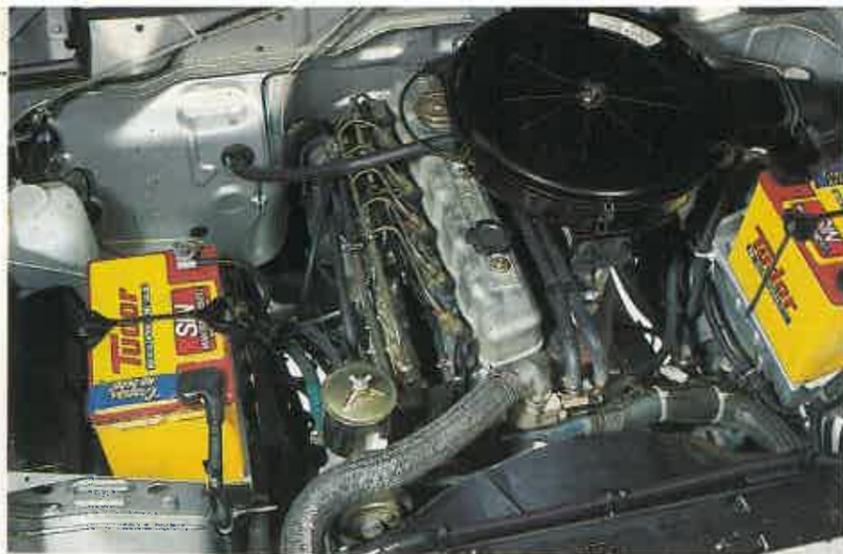
Versión con cambio automático.

TALBOT SOLARA ESCORIAL

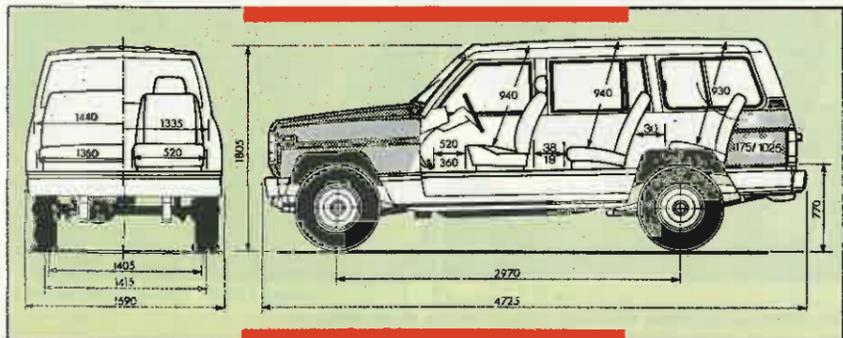


PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

CEPSA Lubricantes recomendados **Esso**



El nuevo motor es más potente que el 4 cilindros. Sobre todo, es mucho más elástico y las vibraciones y el silencio de marcha se benefician



blema, ya que incluso después de noches bajo cero bastan unos cinco o seis segundos de precalentamiento para que el seis cilindros del Patrol arranque a la primera.

CARROCERÍA



El Patrol Wagon es un coche que entra por los ojos. Sus líneas son modernas y la decoración realza la estética. En el interior, la amplitud es total y los siete ocupantes pueden disfrutar de una comodidad notable. Hay que hacer la excepción de los pasajeros de la tercera fila de asientos, que, salvo que sean niños, se verán obligados a llevar las piernas encogidas, ya que el asiento es muy bajo.

A pesar de la altura del coche, el acceso a los asientos es bueno y tan sólo para pasar a los asientos de la última fila es necesario hacer algunas contorsiones.

La posición del conductor es buena y se llega bien a todos los mandos. El cuadro es bastante completo, ya que tiene todo lo que un todo-terreno debe llevar (amperímetro incluido) y además un reloj de dimensiones considerables. También lleva un acelerador de mano que puede ser muy útil en ciertas circunstancias. La lectura del cuadro es sencilla y queda bien visible. Una serie

A FONDO



Las aptitudes para trepar se ven un poco mermadas por la longitud del vehículo y por su gran voladizo trasero. Los desbloqueadores de las ruedas delanteras son de serie en el Wagon.



de testigos luminosos completan la información del cuadro. Un pequeño fallo es que en las plazas delanteras el único cenicero esté colocado en el lado del conductor de forma que si el acompañante necesita utilizarlo tiene que estirar la mano por encima de la palanca de cambio.

La aireación es buena, tanto para refrescar como para calentar. En invierno, y después de estar una noche a la intemperie, bastan sólo unos minutos para que comience a salir un buen caudal de aire caliente. El problema surge a la hora de calentar todo el habitáculo, ya que para que llegue una cantidad de calor suficiente al tercer asiento el conductor y su acompañante se tienen que poner a cuarenta grados.

En cuanto a la carrocería sólo queda decir que sus interiores están totalmente enmoquetados y que resultan atractivos y en general el acabado es bastante bueno.



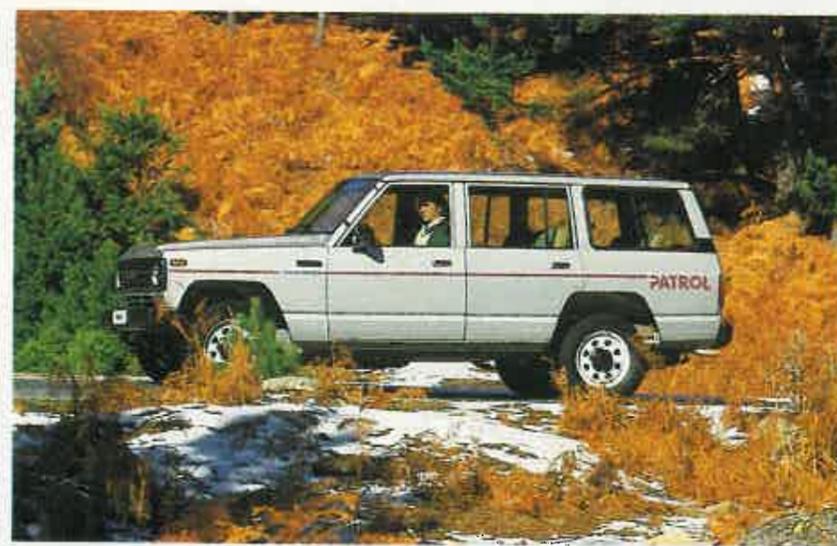
FRENTE A SUS RIVALES

En la actualidad el Patrol Wagon no tiene rivales directos, ya que dentro de la gama Lan Rover no hay ningún modelo que por equipamiento se pueda



comparar, y el Range Rover es dos millones más caro, por lo que tampoco es comparable. El hueco de mercado que va a llenar el Wagon nos parece que es bastante razonable, aunque por tres millones la cosa es para pensárselo. De todas formas habrá que esperar a primeros de año, ya que el precio de los todo-terrenos es bastante probable que baje, puesto que el IVA que se va a aplicar es del 12 por 100, por lo que la fiscalidad será menor que en la actualidad.

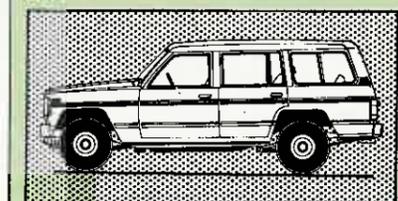
Victor Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto



La cola tira un poco en las curvas, pero no plantea problemas. El comportamiento rutero es muy noble y tampoco plantea el más mínimo inconveniente

PATROL WAGON 3.003.562 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: 4 ruedas. Cilindrada: 3.246 c.c. Potencia: 95 CV a 3.600 rpm. Peso: 1.995 kg. Velocidad máxima: 138 km/h. Consumo medio ponderado: 12,7 l/100 km. Volumen del maletero: 175/1.025 dm³.



Pon el abrigo al coche antes de que sea tarde.

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

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

ANTICONGELANTE CONCENTRADO UNIVERSAL KRAFFT



FRENTE A FRENTE

CITROËN CX TRS, OPEL REKORD CD 2.2i, PEUGEOT 505 SR Y RENAULT 25 GTS

CUESTION DE PRECIO

O FRECEMOS en esta ocasión un enfrentamiento entre cuatro berlinas de categoría alta que coinciden en algunas peculiaridades, pero que se diferencian en no pocos aspectos. En todo caso, cada una de ellas tiene su propia personalidad y su razón de ser para cada una de las marcas.

Como primer aspecto, sólo uno de estos coches es de procedencia alemana: el Opel Rekord; esto no deja de ser un tanto extraño, ya que, por tradición, en el mercado español son los coches alemanes los que se llevan la mejor parte de las ventas en este segmento concreto. Faltan en esta relación un Ford, un Volkswagen, un BMW o un Audi, pero ni por precio, ni por similitudes de concepto, encontramos en nuestro mercado modelos que se asemejen a los que hoy acercamos a los lectores.

Estos cuatro coches se agrupan en los alrededores de los dos millones y su po-

tencia supera los 100 caballos, hasta un máximo de 115, que comparten el Opel y el Citroën.

Así pues, un alemán frente a tres franceses. Pero más trascendente que esto es el hecho de que nos encontramos con tres coches notablemente antiguos, frente a otro de concepción muy reciente: el Renault 25. Y éste sí que es un valor que va a decidir más de una compra.

INTERIORES

Aunque muy pocos se lo crean, la diferencia entre el más grande de estos coches (el CX) y el más pequeño (el 505) es de 80 milímetros: menos de la mitad de lo que mide de ancho la página que usted está leyendo. Con esto queremos decir que no hay grandes diferencias en habitabilidad. Para los pasajeros traseros, la mayor amplitud la ofrece el 505, con el Rekord y el R-25



prácticamente empatados. Todo depende de la posición del asiento delantero. Por cierto, que son el alemán y el nuevo CX los que ofrecen altura variable del asiento, mientras que el R-25 es el único que ofrece volante regulable en altura. Por tanto, el 505 es el que ofrece un puesto de conducción menos ajustable a cada configuración. Sin embargo, el «pequeño» Peugeot gana a todos en maletero. En anchura interior, la balanza se inclina claramente a favor del más moderno: el R-25, siendo por contra el CX el más estrecho.

El nivel de atracción de los interiores es algo siempre difícil de cuantificar. El Citroën ha logrado una notable





Citröen CX 22 TRS
Precio en la calle:
2.100.310. ptas.

Fecha de presentación:
 Noviembre 1985.
 Importador: Citroën
 Hispania.
 Garantía: Un año, sin lí-
 mite de kilómetros.
 Número de talleres: 900.
 Plazo de entrega: Inme-
 diato.

VIRTUDES

- Frenos excelentes.
- Buen comporta-
 miento.
- Interior atractivo.

DEFECTOS

- Ventilación escasa.
- Asientos fatigantes.
- Conducción pecu-
 liar.

Las dos berlinas del grupo PSA, Citroën (a la izquierda) y Peugeot, ha sufrido muy recientemente modificaciones estéticas y en el caso del CX, se utiliza un motor de 115 caballos, hasta ahora no usado en el modelo.

Opel Rekord CD 2.2i
Precio en la calle:
2.332.069 ptas.

Fecha presentación: Oc-
 tubre 1984.
 Importador: General
 Motors Espa-
 ña, S. A.
 Garantía: 1 año, sin lí-
 mite de kilómetros.
 Número de talleres: 220.
 Plazo de entrega: Un
 mes.

VIRTUDES

- Velocidad elevada.
- Consumo ajustado.
- Facilidad de conduc-
 ción.

DEFECTOS

- Comportamiento
 delicado.
- Mando de luces.
- Tacto del pedal de
 freno.

mejora en la nueva serie 2, con elemen-
 tos más suaves y redondeados, muy en
 el estilo que ha puesto de moda Ford.
 El Peugeot, diseñado por Paul Bracq,
 recuerda, lógicamente, a los BMW se-
 rie 5 y su estilo de salpicadero semicur-
 vo hacia el conductor. Muy sobrio y

con una tapicería incómoda, porque pica.
 El Renault no ha acabado de combi-
 nar acertadamente los colores y ofre-
 ce un cuadro de instrumentos, con la
 gran visera al gusto Renault, que no
 acaba de convencer. Por último, el
 Opel sigue fiel a su línea de aburrimien-

to y volantes verticales que no causan
 la más mínima admiración. La verdad
 es que por dos millones largos de pese-
 tas ninguno de los interiores va a pro-
 vocar la envidia de los vecinos... ni si-
 quiera por lo estrafalario, como hacen
 otras marcas.

FICHA TECNICA



	CITROËN CX 22	OPEL REKORD 2.2i	PEUGEOT 505 SR	RENAULT 25 GTS
MOTOR				
Disposición	Delantero transversal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	2.165 (88 x 89 mm.)	2.197 (95 x 77,5 mm.)	1.971 (88 x 81 mm.)	1.995 (88 x 82 mm.)
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Arbol levas en cabeza	Arbol levas en cabeza	Arbol levas en cabeza	Arbol levas en cabeza
Alimentación	Carburador doble	Inyección	Carburador doble	Carburador doble
Compresión	9,8:1	9,4:1	8,8:1	9,2:1
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos	97 octanos	97 octanos
Capacidad del depósito	68 litros	65 litros	70 litros	67 litros
Potencia máxima	115/5.600	115/4.800	108/5.250	103/5.500
Par máximo	18,1/2.500	18,6/2.800	17,2/2.300	16,5/3.000
TRANSMISION				
Tracción	Delantera	Trasera	Trasera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm. en 1. ^a	8,4	9,0	8,9	7,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 2. ^a	14,5	16,6	15,4	14,7
Velocidad a 1.000 rpm. en 3. ^a	21,3	25,5	23,6	22,7
Velocidad a 1.000 rpm. en 4. ^a	28,3	33,6	32,3	31,0
Velocidad a 1.000 rpm. en 5. ^a	36,2	41,8	39,2	37,1
DIRECCION				
Tipo	Cremallera asistida	Bolas, asistida	Cremallera, asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante entre topes	2,4	3,5	3,0	3,0
Diámetro de giro	12,5	10,0	10,7	10,8
FRENOS				
Sistema	Discos delante y detrás	Discos y tambores	Discos y tambores	Discos ventilados delante Tambores detrás
SUSPENSIONES				
Tipo	Hidroneumática	Eje rígido trasero	Independiente	Independiente
RUEDAS				
Llanta	Chapa 5,5 x 14	Chapa 5,5 x 14	Chapa 5 x 14	Chapa 5,5 x 14
Neumáticos	195/70-14	185/70-14	175-14	185/70-14
Peso en orden de marcha	1.275 kilos	1.145 kilos	1.240 kilos	1.155 kilos

Peugeot 505 SR
Precio en la calle:
2.048.670 ptas.

Fecha presentación: No-
 viembre 1985.
 Importador: Automóvi-
 les Talbot, S. A.
 Garantía: Un año, sin lí-
 mite de kilómetros.
 Número de talleres: 435.
 Plazo de entrega: Quin-
 ce días.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Confort y habitabi-
 lidad.
- Suavidad del cam-
 bio.

DEFECTOS

- Frenos poco progre-
 sivos.
- Tapicería poco aco-
 gedora.
- Motor ruidoso.

Con su eje rígido posterior, el Opel es el que más acusa el paso del tiempo, no en balde va a cumplir nueve años en el mercado. Por su parte, el Renault 25 es el más moderno del lote, lo que le confiere un importante atractivo.

Renault 25 GTS
Precio en la calle:
2.202.607 ptas.

Fecha de presentación:
 Junio 1984.
 Importador: FASA Re-
 nault, S. A.
 Garantía: Un año, sin lí-
 mite de kilómetros.
 Plazo de entrega: Inme-
 diato, a excepción de
 algún color.

VIRTUDES

- Buen comporta-
 miento.
- Interior espacioso.
- Diseño moderno.

DEFECTOS

- Motor ruidoso.
- Vibraciones mecáni-
 cas.
- Consumo en carre-
 tera.

AL VOLANTE

Es en este concepto en el que encon-
 tramos las diferencias que ni en tama-
 ño exterior ni en sus interiores nos de-

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
 (en metros)

	CX	Rekord	505	R-25
A 60 km/h.	14,1	12,8	12,2	12,3
A 100 km/h.	41,6	37,3	34,8	43,5
A 120 km/h.	57,2	55,9	52,8	60,2

paran estos cuatro coches. En primer
 lugar, hay que precisar que los elemen-
 tos de suspensión son diferentes en los
 coches. El CX tiene suspensiones oleo-
 neumáticas y tracción delantera; el otro
 coche de tracción delantera es el R-25,
 con una suspensión convencional. Tam-
 bién con ruedas independientes en
 ambos ejes es el 505, pero en este caso
 tienen tracción en las ruedas traseras, y
 por último, que el Opel, tiene un eje rí-
 gido posterior que afecta a su compor-
 tamiento.

Para una conducción normal sin es-
 pectacularidades, todos ellos cumplen a
 la perfección, con algunas dudas res-
 pecto al comportamiento del Opel, de
 poca precisión en el guiaje del eje pos-
 terior. Los dos tracciones delanteras se

comportan como tales. La suspensión
 del CX es irreprochable y sólo su com-
 binación con la servodirección y frenos

SONORIDAD



	CX	Rekord	505	R-25
Al ralentí	46,9	52,7	55,4	55,8
A 60 km/h. . .	65,3	66,5	62,1	69,7
A 90 km/h. . .	68,7	73,8	67,2	70,9
A 120 km/h. .	72,5	76,0	72,4	75,6
A 140 km/h. .	74,4	79,5	75,2	76,5
A tope	79,9	81,6	78,9	77,4

(Mediciones efectuadas en las plazas de-
 lanteras, con las ventanillas cerradas. Va-
 lores en decibelios.)



**Antes de que un
 especialista en robo
 ponga las manos
 en su coche...
 Venga a conocernos.
 Tenemos muchas soluciones para usted**



CONDE DE ARANDA, 14
 TELEF 431 83 15
 MADRID - 1

- Radiocassette PHILIPS AC 751. Con código de seguridad. (Hace imposible su funcionamiento en caso de robo.)
- Extraíbles para todas las marcas y modelos de radiocassette (BECKER, BLAUNPUNKT, PIONEER, etcétera, adaptables a cualquier modelo de automóvil (Mercedes, BMW, Volvo, etcétera).
- Instalaciones especiales antirrobo, ocultamiento radiocassette y altavoces con muy poco costo adicional.
- Alarmas de ultrasonidos con mando a distancia. Cierra puertas y alzacristales. Sirenas especiales autoalimentadas, todas las marcas (Veglia, Bosch, Philips, etcétera).
- Autorradios Philips, todos los modelos asegurados gratuitamente por UN AÑO.

INSTALACIONES PERFECTAS GARANTIZADAS, EFECTUADAS POR AUTENTICOS ESPECIALISTAS

Las baterías Caterpillar sin mantenimiento tienen puntos POSITIVOS...

Son sin mantenimiento, con lo cual no necesitan ninguna atención especial o añadir agua durante toda su vida útil.

Se conservan limpias, sin oxidación en los terminales. Por estar sellados los vasos, el riesgo de contaminación de electrolitos — desaparece.

Por su sistema de rejilla interior única se reduce la posibilidad de sobrecarga o descarga.

Le proporcionan gran potencia de arranque, incluso en las condiciones más extremas.

Tienen una gran capacidad para mantenerse cargadas durante muchos meses fuera de servicio.

Están totalmente garantizadas durante 3 años (una de las mejores garantías en el mercado).

y puntos NEGATIVOS

Estos están en el polo opuesto.

Una vez instalada la batería y conectados los terminales al sistema eléctrico de su vehículo, será la última vez que Vd. necesite pensar en su batería Cat sin mantenimiento.

Cambie a lo mejor



Distribuidor
en España



Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 00 13 - Madrid-33

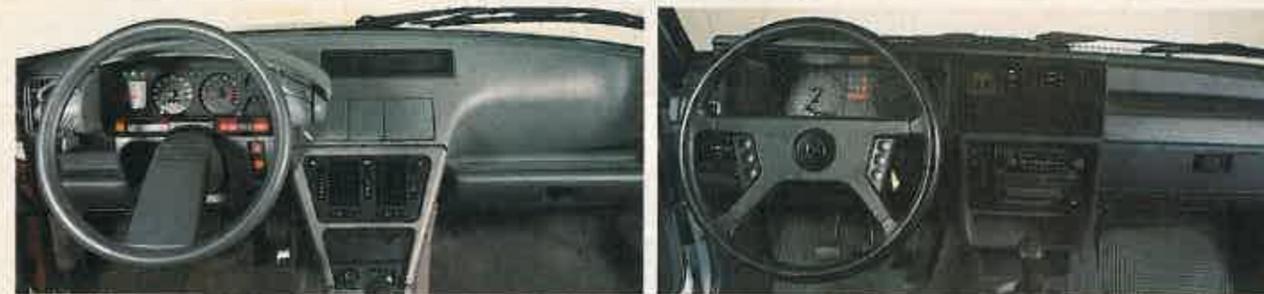
PSQ 182/1

Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.



Almería	Teléf. (951) 22 50 82	Granada	Teléf. (958) 25 64 55	Lerida	Teléf. (973) 20 05 94	Pamplona	Teléf. (948) 24 29 44	Terife/Sur (Arona)	Teléf. (922) 78 57 71
Arganda	(91) 871 26 12	Jerez De La Frontera	(956) 34 73 09	Malaga	(952) 33 04 50	Ponferrada	(987) 41 36 88	Valencia	(96) 252 02 75
Barcelona	(93) 560 02 98	La Coruña	(981) 78 01 26	Murcia	(968) 61 29 11	Rio Tinto	(955) 59 16 53	Valladolid	(983) 35 89 11
Bilbao	(94) 673 05 00	La Palma	(922) 41 11 44	Oviedo	(985) 26 20 08	Sevilla	(954) 72 13 50	Vigo	(986) 22 55 04
Cordoba	(957) 47 96 93	Las Palmas	(928) 69 28 50	Palma De Mallorca	(971) 25 60 56	Tenerife	(922) 61 31 00	Zaragoza	(976) 29 53 20

FRENTE A FRENTE



Nada vale la pena destacar en los aburridos interiores de estas cuatro berlinas. Pese a un precio ya alto, los diseñadores se contentan con montar los elementos uno junto a otro.



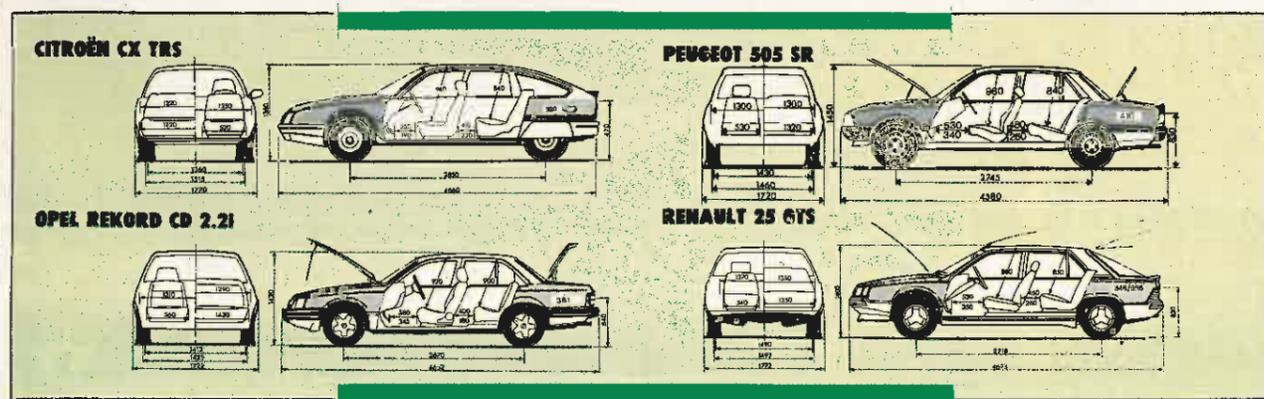
Predominio del «velour» en las tapicerías y en los guarnecidos. Sólo el Peugeot se distingue por una tapicería en «twed», que no resulta confortable.



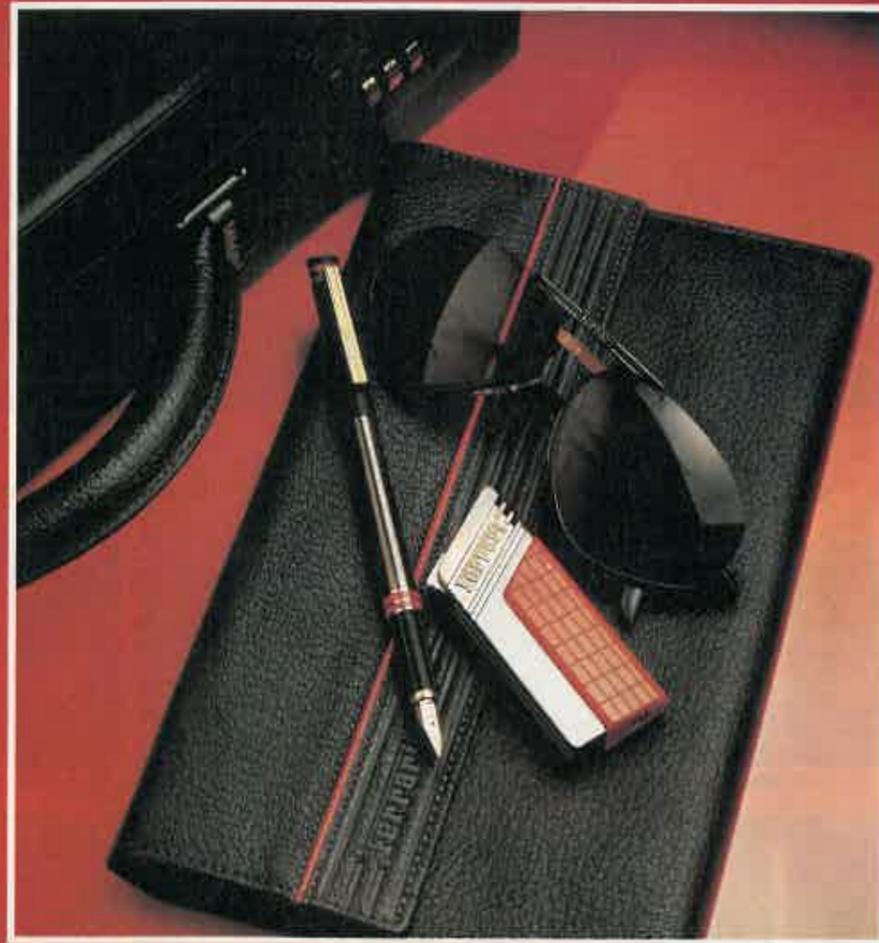
CITROËN CX TRS OPEL REKORD CD 2.2i PEUGEOT 505 SR RENAULT 25 GTS



le hace merecedor de algunas dificultades en su conducción hasta superar un periodo de adaptación. El CX 22 TRS, como todos los CX, tiene peculiaridades en su manejo que crea adeptos irreductibles o enemigos acérrimos. El R-25 es una berlina de comportamiento excelente, sin que aparezcan en momento alguno grandes vicios. Permite un rodar rápido sin complicaciones, bien ayudado por frenos y direcciones. Por último, el Peugeot, con



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. Segura 13 28002 Madrid Tel 2502181

FRENTE A FRENTE

BALANCE FINAL



	CX	Rekord	505	R-25
Velocidad máxima	3.º ***	1.º ****	4.º **	2.º ***
Aceleraciones	3.º ***	2.º ***	4.º **	1.º ***
Recuperaciones	1.º ***	4.º **	2.º ***	3.º ***
Consumo	3.º **	2.º ***	3.º **	1.º ***
Transmisión	2.º ***	4.º **	1.º ****	2.º ***
Caja de cambio	3.º ***	4.º ***	1.º ***	2.º ***
Frenos	2.º ***	4.º **	1.º ****	3.º ***
Dirección	4.º ***	1.º ***	1.º ***	1.º ***
Comportamiento	2.º ****	4.º **	1.º ****	2.º ****
Aptitudes urbanas	4.º **	1.º ***	2.º ***	2.º ***
Autonomía	4.º ***	2.º ***	2.º ***	1.º ****
Habitabilidad	1.º ****	2.º ****	2.º ****	2.º ****
Maletero	4.º ****	2.º ****	1.º ****	3.º ****
Confort	4.º ***	1.º ***	3.º ****	1.º ****
Posición conductor	3.º ***	3.º ***	2.º ***	1.º ****
Sonoridad	1.º ***	4.º **	3.º **	2.º ****
Equipamiento	2.º ***	1.º ****	3.º ***	4.º ***
Calidad-precio	2.º ***	2.º ***	1.º ***	2.º ***

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

EQUIPAMIENTO



	CX	Rekord	505	R-25
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	NO	SI	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	SI	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI	NO
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	O	SI	NO	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	OP.	NO	OP.	OP.
Volante regulable	NO	NO	NO	SI
Asiento regulable en altura	SI	SI	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI	SI
Elevavinas eléct. (del./tras.)	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Cerraduras centralizadas	SI	SI	SI	SI
Luz lectura mapas	SI	SI	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO	NO
Preequipo de radio	SI	SI	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	—	—	—	—
Asiento posterior divisible	—	—	—	—

tracción trasera, es el más convencional de todos. Sobre suelo seco es sin duda el más noble; en mojado hay que conducirlo con algo más de cuidado, pero avisa antes que un tracción delantera y es más fácil de corregir.

Todos tienen cajas de cambio de cinco velocidades. La más agradable de utilizar es la del 505, tanto por suavidad de funcionamiento como por la lógica de su escalonamiento. En el Opel, una quinta de casi 42 kilómetros por hora cada 1.000 vueltas hace que sólo sea utilizable en autopistas. Es larga también en el 505, pero menos, y la correcta la encontramos en el Renault.

CONCLUSION

La elección entre cualquiera de estos cuatro coches, datos y precios en la mano, ofrece menos dudas de lo que es habitual. El Opel, aun ofreciendo una gran calidad y unos valores de prestaciones y consumos muy válidos, se encuentra penalizado por la antigüedad de su diseño. El CX ha sufrido notables mejoras y este motor recién incorporado es el más armónico y lógico de cuantos han equipado esta también veterana berlina, pero tiene en su contra el viejo problema de la depreciación.

El 505, ahora retocado, ofrece no sólo una buena relación calidad/precio, sino últimamente un buen nivel de terminación. Por estar fabricado en España tiene también un buen precio. Por último, el Renault 25 es el más moderno de todos ellos, lo que le hace incrementar los atractivos que de por sí tiene. Se reduce pues a las 200.000 pesetas que cuesta más el Renault que el Peugeot, y la verdad es que por esas 200.000 pesetas de más que nos cuesta el R-25 llegamos al 505 GTI y sus 130 caballos, que ya es harina de otro costal.

J. M. C.

CONSUMO



	CX	Rekord	505	R-25
CIUDAD	Litros/100 km.			
A 23,8 km/h. de media	12,2	11,2	12,4	10,6
CARRETERA				
A 90 km/h. de crucero	7,9	7,5	7,4	7,2
En conducción rápida	11,4	12,4	12,8	11,9
AUTOPISTA				
A 120 km/h. de crucero	9,5	8,4	9,7	8,9
A 140 km/h. de crucero	11,4	9,9	13,4	10,2
AUTONOMIA MEDIA				
Consumo medio ponderado	10,6	9,8	10,6	9,4
Recorrido (kilómetros)	590	610	610	650

PRESTACIONES



	CX	Rekord	505	R-25
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	182,7	187,0	172,8	183,2
ACELERACION (seg.)				
400 m. salida parada	18,3	17,9	18,9	17,6
1.000 m. salida parada	33,2	32,8	35,0	32,9
De 0 a 100 km/h.	11,1	9,8	12,4	11,7
RECUPERACION (seg.)				
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	19,2	20,2	19,2	19,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,1	23,2	21,6	21,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	34,9	35,1	35,9	36,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	38,9	42,5	39,8	39,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	9,5	10,5	11,4	12,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	13,5	15,5	14,7	17,3

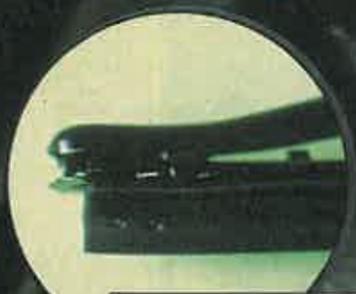
Visibilidad bajo la lluvia

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

Cuéntenos su caso

AMOR AL DISEÑO

Soy asiduo lector de su revista y desearía felicitarles por la labor realizada, tanto en artículos como en fotografías. Desde hace bastantes semanas no veo en su publicación la sección de diseño de Francisco Podadera, realmente muy interesante. Sería una buena idea, que posiblemente agradaría a otros muchos lectores, a la vez que representaría al diseño español en el mundo del automóvil, volverla a ver en su publicación.

David Plano
Hijar (Teruel)

N. de la R.: Paco Podadera sigue entre nosotros, aunque sus muchas ocupaciones profesionales no le hayan permitido acompañarnos en los últimos números. Pronto reanudará su colaboración.



MERCEDES QUE NO ANDA

Soy asiduo lector de su revista y presto ahora especial atención a su artículo «Frente a frente» del núm. 105, y concretamente al que hace referencia al Mercedes 300 E, pues tengo encargado uno que recibiré en los muy próximos meses.

De la lectura de algunas revistas extranjeras («Sport-Auto», francesa; «Motor», inglesa) se desprende que este modelo posee una caja de cambio excesivamente larga, que afecta muy negativamente, sobre todo en 4.ª y 5.ª marchas, sus características de recuperación. Ustedes también denuncian este defecto, no de una forma tan incisiva, quizá porque la

relación de marchas mencionada en su artículo es mucho más cerrada que la de sus colegas extranjeros.

¿He de suponer que la Mercedes, teniendo en cuenta nuestra orografía, estado o trazado de carreteras, ha previsto para nuestro país un grupo diferente o un puente final más cerrado?

Entiendo que un coche con un motor tan potente y de precio tan elevado como el Mercedes 300 E no puede ofrecer unas tan pobres características de recuperación; a tal punto que, si se me confirma los datos aportados por las revistas extranjeras, cancelaré el pedido que tengo cursado. Es por eso que tengo tanto interés en que ustedes puedan aclararme convenientemente de dónde han obtenido los datos aportados, ya que, por muy extraño que parezca, la Mercedes en Cataluña ignora por completo todo cuanto les indico.

José Molina
Barcelona

Respuesta: La escasa información sobre este modelo nos obligó a buscar los datos en una fuente que resultó ser errónea. Mercedes Benz no ha previsto unos desarrollos finales distintos para nuestro mercado. Los correctos son: 9,8-17,1-27,0-37,4-46,7, ya que el grupo final es 3,07/1, que es el dato que nos habían facilitado erróneamente.

De lo que sí damos fe es de los valores de aceleraciones y recuperaciones, que se han obtenido con los tradicionales métodos de nuestras pruebas. De ello se deduce que, sin ser una berlina extraordinaria en estos valores, tampoco es como para descartarla absolutamente.

IMPUESTOS MUNICIPALES

COINCIDIENDO con la compra de su revista, núm. 105, con fecha 26-10-85, recibí del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz el Impuesto de Circulación correspondiente a un Renault 11 GTX por un im-

CRITICA DE TIENDAS

DAULE S. A.: FORD, EN VALENCIA

JUNTO a la avenida del Puerto, en la calle Escalona números 11 y 13, funciona desde el 18 de octubre de 1976 la firma Daule, S. A., concesionario Ford y con un nivel de ventas de los más altos, por lo que ha sido galardonado con varios premios. Su equipo de ventas está a la altura de los mejores, disponiendo de nueve vendedores, tres de los cuales se encuentran atendiendo una exposición de 530 m², situada en la avenida de Cataluña, 8.

El servicio mecánico es atendido por 19 técnicos que desempeñan su labor con una considerable limpieza, dando un servicio rápido y eficaz. Dispone de 2.300 m² de taller, con más de ocho elevadores, diagnóstico electrónica y moderna instrumentación.

La sección de recambios, con una superficie de 630 m² sobre dos plantas, utiliza or-

denadores para facilitar el trabajo y entregas. También ha sido galardonado con ocho premios en servicios y recambios.

Esta firma dispone, asimismo, de unos locales de 1.200 m² en la calle Islas Canarias, 68, dedicados al vehículo de ocasión. La exposición de la calle Río Escalona tiene una superficie de 300 m², es sencilla, limpia y acogedora. Tiene también

unos locales donde hacen la presentación de los nuevos vehículos y al mismo tiempo sirve de exposición, y junto a ésta disponen de 700 m² dedicados a servicios y almacén del vehículo nuevo.

Daule, S. A., mantiene cinco concesionarios oficiales, dos en Valencia y tres en pueblos de los alrededores.

La financiación es de cuatro años, utilizando los cauces normales de la marca.



Puntuaciones: Exposición, 8; vendedores, 9; talleres, 8; recambios, 8; entregas, 8, y financiación, 6.

Agenda

Del 3 al 9 de diciembre

Automovilismo

El Circuito de Jerez será escenario el próximo día 8 de la última reunión de la temporada. Los entrenamientos se iniciarán a las 9 de la mañana del sábado 7 y a las 10 horas el domingo día 8 de diciembre comenzará la carrera de la Iniciación, seguida del Campeonato Fura, Copa Renault Turbo, Campeonato de Producción y Trofeo de Andalucía.

El II Rallye Barcelona de Regularidad para Clásicos Deportivos, que la pasada semana anunciábamos para el 29 de noviembre, se inicia el día 6 desde Andorra, Barcelona, Madrid, Valencia y Zaragoza, y tendrá su punto culminante el domingo día 8 en el Circuito de Montjuich —a partir de las 9,30 de la mañana—, al que se darán tres vueltas de regularidad variable.

Los días 7 y 8 de diciembre se celebra la XXI Subida en Cuesta al Puente de Vilanova —el Turri de Catalunya— en la que pueden participar coches y motos. Esta carrera, que organiza el Moto Club Manresa, comenzará a las 10 horas el domingo. Los entrenos se iniciarán el sábado a partir de las 10,15 horas.

Clásicos y veteranos

Hasta el 8 de diciembre estará abierto al público en el Palacio número 7 del Barrio Ferial de Barcelona «Auto-retro 1985», un salón museo del automóvil con un importante mercadillo de compra, venta, cambios y numerosos actos paralelos. La entrada cuesta 300 pesetas y el horario es de 12 a 21 horas.

Televisión

«El 600 vuelve a estar de moda: ahora sirve para vivir» es uno de los temas que componen el día 5 de diciembre el espacio «Un país de Sagitario», que se emite a partir de las 17,30 horas por la Primera Cadena.

porte de 8.640 pesetas. Al consultarlo con unos amigos poseedores de un Kadett GLS 1,6 y un BX 16 TRS, me confirman que ellos sólo abonarían 4.050 pesetas. En mi Ayuntamiento me dicen que el importe es correcto y se cobra dependiendo de la potencia fiscal, lo cual no concuerda con lo publicado en el artículo de su revista número 105 en la sección de Bocinazos, que dice: «¿Por qué sigue apareciendo en la documentación oficial la potencia fiscal si no sirve absolutamente para nada?»

Ante esto, me gustaría que aclarasen las siguientes cuestiones: ¿En qué se basan los Ayuntamientos para cobrar este impuesto? ¿Cómo se calcula la potencia fiscal de un vehículo y quién la determina?

Fermin Valencia
Vitoria

Respuesta: La fórmula de la potencia fiscal de un automóvil es la siguiente:

$HP = 0,08 (0,785 D^2 R)^{0,6} N$,

en la que D es el diámetro, R el radio (en ambos casos expresado en centímetros) y N el número de cilindros. Como ve, se trata de una fórmula compleja, extraída directamente de la cilindrada, que es la que debería, por tanto, utilizarse para los distintos valores fiscales.

En el caso que nos cita, el R-11 GTX, con 1.721 c.c., tiene una cilindrada de 12,169; el Kadett, de 11,641, y el BX, de 11,560. Hay, pues, un escalón fiscal entre el R-11 y los otros dos mencionados que justifican los distintos impuestos municipales en Vitoria. Porque esa es otra: en cada municipio los impuestos son distintos; hasta el extremo que, en ocasiones, es preferible matricular el coche en otro término municipal, para ahorrarse algunas pesetas.

Como puede apreciarse, sería muchísimo más cómodo para todo el mundo establecer la diferencia en 1.600 centímetros cúbicos y punto.

Cuéntenos su caso



ALGO NO ESTA CLARO

EL día 23-7-84 entregué el coche Renault 18 Diesel «Auto-Taxi» en una de las sucursales de Renault situada en la avenida de Aragón, núm. 286, EASA, ya que la avería consistía en el paso del aceite al agua, y para arreglarlo cambiaron los tornillos de bancada (obturadores) y los retenes, por lo que me cobraron 15.800 pesetas y me lo entregaron el día 24 del mismo mes. Veinticuatro horas después tuve que llevarlo de nuevo; ahora se pasa el agua al aceite; la cuarta camisa estaba rajada y por ello ponen el equipo nuevo. Creen que el bloque está rajado, a pesar de que no encuentran rotura alguna. Por todo ello me hacen pagar 145.000 pesetas y me entregan el coche el día 12-8-84; veintidós días en el taller, lo que supone veintidós días sin poder trabajar; por tanto, una pérdida de dinero, además de las facturas.

El bloque viejo me es negado diciéndome que tienen que llevarlo a Valladolid, a Fasa Renault, para mostrar-me por dónde está roto. Yo me conformé con esa justificación, puesto que tienen la obligación de comprobarlo y demostrármelo.

Cuando voy a recoger dicho bloque me dicen que lo han perdido, que no saben dónde lo tienen, que lo van a buscar, por lo que llego a la conclusión de que me han engañado, pues nunca me mostraron la rotura y por el bloque nuevo me cobraron 90.000 pesetas.

Me siento presuntamente engañado, ya que no han sido honrados conmigo y mucho menos sinceros, puesto que se sirvieron de protestas y evasivas para conformarme, ya que no pedí un justificante firmado, debido a que jamás hubiese llegado a pensar que una casa de la categoría de Renault pudiera perjudicar a uno de los clientes de la forma que lo ha hecho.

Sólo reclamo lo que me

pertenece, el bloque viejo o el dinero que me cobraron por el nuevo.

Régulo Castellanos
Madrid

FRANQUICIA POR ROBO

HE leído con el mayor interés su reportaje sobre el robo de coches en España, en especial porque yo soy uno de los muchos ciudadanos que se ha quedado sin coche para siempre, por culpa de los cacos. El coche me lo quitaron hace ahora siete meses y aún no he podido ahorrar el suficiente dinero para comprar uno nuevo, ya que con el dinero que me dio el seguro no tengo suficiente para el modelo que necesito, pues tengo cinco hijos.

Como por lo visto, según el reportaje, a la Administración le es muy difícil atajar este mal, yo pediría que, por lo menos, a los que hemos sido damnificados por los ladrones Hacienda no nos cobre el Impuesto de Lujo en la compra del nuevo coche.

Ricardo Gómez
Barcelona

PRIMICIAS

AUNQUE no es mi especialidad el elogio, quiero agradecerles, como

lector asiduo desde hace muchos años de revistas del motor, la magnífica labor de su publicación, en el terreno de la información automovilística. Les agradezco las primicias que cada semana nos ofrecen de los nuevos modelos. Sinceramente, están al nivel de las grandes revistas europeas, como lo demuestran sus últimos números extraordinarios, dedicados a las pruebas



del año y a las berlinas del año 2000. Únicamente echo en falta mayor número de páginas semanales, porque la revista me «sabe a poco».

Mariano de Frutos
Valladolid

Bricolage BOSCH

Con Bosch usted puede.

¡Atrévase! No es difícil.

Con las Herramientas Eléctricas Bosch usted puede. Porque tiene un mundo de calidad en sus manos.



BOSCH

Calidad profesional para el bricolage.

Filatelia

CENTENARIO DEL AUTOMOVIL

LA primera vez que Alemania hizo unos sellos dedicados al automóvil lo fue el año 1939, con emisión de tres valores y dedicada a la Exposición Mundial del Automóvil, en Berlín. Dicha serie de pre-



cios 6+4, 12+8 y 25+10 pfenning, estaba totalmente dedicada a la industria del automóvil en el país. En el primer sello figuraba el primer automóvil construido por Benz en 1885 y el primer Daimler, que era

de 1886; en el segundo se muestran los automóviles de carreras construidos en el año 1938 tanto por Auto-Unión como por Mercedes, y en el tercero está el famoso «escarabajo» de la Volkswagen.

Ahora, el próximo 16 de enero, los Correos de la República Federal Alemana y bajo la denominación de Centenario del Automóvil, se pondrá la venta y circulación un sello de valor 80 pfenning, impreso en offset y a seis colores, hecho por la imprenta federal de Berlín.

Hace cien años, por las calles de la ciudad de Mannheim, circulaba el primer vehículo con motor de

combustión. Se trataba de un velocípedo de tres ruedas que había construido la firma Benz Algemaine Gesselschaft. Este vehículo figura en el sello, con lo cual éste repite el motivo de la serie del año 1939 y va acompañado por un automóvil de principios de este siglo, más otro último modelo.

Gracias a las invenciones de las firmas Daimler, Maybach y Benz, junto a las de otras empresas de distintos países, empezaba el desarrollo de un vehículo que nadie en aquel tiempo pudo prever sus consecuencias sociales y económicas.

Luis María Lorente



AUTOHOBBY

«SU SUPERMERCADO DEL ACCESORIO»

Oferta de esta semana:
Juego de bujías, 385 ptas.

Teléfono 228 15 68



NEUMATICOS SANTA MARIA

135... SR-13 4.200 ptas.
145... SR-13 4.850 ptas.
155... SR-13 5.300 ptas.

En resto de medidas tenemos grandes descuentos
Visítenos y compruébelo

Teléfono 227 65 56

PASEO DE SANTA MARIA DE LA CABEZA, 42. 28045 MADRID



ESPERAMOS SU VISITA EN

TAYRE

Concesionario Oficial.
Príncipe de Vergara, 253.
Tel. 259 94 63.

TECNOLOGIA LIDER en COMERCIAL
AUTO HISPANIA, S.A.

Ctra. Barcelona, Km. 11,300. Tel. 747 24 00 - Pº de la Habana, 74. Tel. 259 16 04

FIAT LANCIA



EN ARGÜELLES
CONCESIONARIO OFICIAL

APROVECHESE
Hasta el 15 de diciembre
pruebe comprar su CITROËN

con un

8 % INTERES
GRANDES OCASIONES EN COCHES USADOS

Blasco de Garay, 37
Tel. 244 11 91



COMO SIEMPRE, OFERTAS ESPECIALES EN NEUMATICOS DE TODAS LAS MARCAS

BERNAUTO

REGALAMOS CUBIERTAS, REGALAMOS MONTAJE, EQUILIBRADO O ALINEACION DE DIRECCION

LLAMENOS O VISITENOS PARA CONOCER LAS MODALIDADES DE ESTAS OFERTAS

C/ Ubeda, s/n (junto Ctra. de la Playa, actual Cardenal Herrera Oria). Entrada por Isla de Arosa. Tel. 730 48 52.
C/ Velázquez, 88 (parking Velázquez-Juan Bravo, tercer sótano). Tel. 730 48 52.
Neumáticos Boadilla, S. A. Ctra. de Majadahonda, s/n, km. 0,50. Boadilla del Monte. Tel. 633 17 50.

AUTOMOVILES CANALCAR

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

EMPRESA RECOMENDADA

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

EXPOSICION Y VENTA

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



OFERTAS ESPECIALES DE ESTA SEMANA

- Peugeot 205, varios modelos.
- Renault 9, seminuevo, 100 000 entrada, 20 000 mes
- Ford Fiesta, modelo 84. Grandes facilidades
- BX 16 TRS, año 84. Aire
- Inocenti, impecable (ocasión)
- Opel Corsa, año 84, casi a estrenar
- Seat 131 Diplomatic.
- VW Polo, gran oportunidad
- Filippo CX, sin entrada
- Peugeot 505 (850). Oportunidad
- Seat Ibiza, año 84. Oportunidad
- Ford Fiesta, año 84. 8 000 mes

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

MINUSVALIDOS

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

AUTOESCUELA

Senz

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

OPORTUNIDAD

BMW 700 DE LOS AÑOS 60.
Muy bien cuidado.
Recién pintado.

Tel. (954) 61 13 53

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

Exposición y Venta, Antonio López, 117 - Madrid-28026. Teléfono: 475 47 93
UN PLACER EN VERANO E INVIERNO

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



TECHOS SOLARES

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

SUSCRIBASE A MOTOR 16

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Sí, deseo suscribirme a **Motor 16** durante un año, 52 números, al precio especial de 6.370 pesetas.

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.

Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-28037.

N.º impuesto en con fecha
Nombre Apellidos
Dirección (domicilio u oficina)
Población Provincia

Firma:

Precios EXTRANJERO (1 año): España y Andorra, 6.370 ptas. Portugal, 7.050 ptas. Europa, Argelia, Marruecos y Túnez, 11.870 ptas. América, 17.770 ptas. Resto, 22.370 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.



Motor 16
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41.
Madrid-28037

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 4 000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber llamando al teléfono 91-268 00 69

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-A-MOTOR 16

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16, SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS. MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:

TALLERES TEAM

LO MEJOR EN AUTOMOVILES
IMPORTACION Y CLASICOS
DEPORTIVOS

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

OPORTUNIDAD

**CITROËN CX
PALAS DIESEL**

75.000 km.
Tel. (91) 411 04 20

LUIS RAMOS VENDE

**R-5 COPA
GR-A**

Relación cerrada,
llantas, ruedas. Muchos
extras

Tel. (91) 409 47 18
horas comercio

Mercedes 350 SL desca-
potable. 3.000.000 ptas.
Tel. (91) 274 68 52.

MGB descapotable, última
serie. 1.000.000 ptas. Tel.
(91) 274 68 52.

Triumph TR 7. 1.000.000
pesetas. Tel. (91)
274 68 52.

Jaguar XJ 6 completo de
extras. 1.200.000 ptas. Telé-
fono (91) 274 68 52.

Lamborghini Urraco.
62.000 kms. 2.500.000 pe-
setas. Tel. (91) 274 68 52.

Antiguo Airflow Chrysler,
año 1934. Ocho cilindros lí-
nea. Es el automóvil más feo
fabricado jamás. Vendo por
un millón o cambio por des-
capotable antiguo. Teléfono
(93) 843 91 55.

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

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

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION

Démos su confianza.

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



Todos los modelos 1984



EXPOSICION Y VENTA

MADRID

Edificio España
(abierto los domingos)
Tels. 248 58 03/04/05

MALAGA

Avda. García Morato, 12
(aeropuerto)
Tel. 31 85 50

VIGO

El Arenal (antiguo)
Felipe Sánchez, 110
Tels. 22 43 73/74

GARANTIZADOS
CONTRA ROBO
Garantía Esabe-Car



CAGIVA ELEFANT 650 LA MONTURA DE ANIBAL

LA Cagiva Elephant 650 es la res-
puesta italiana frente a las so-
fisticadas todo-terreno japone-
sas. Su realización es también
el resultado de la fusión entre Cagiva y
Ducati, y también de la absorción por
parte de esta marca del equipo técnico
TGM encabezado por el ingeniero Ro-
berto Azzalin, que en esta ocasión es el
autor de la parte ciclística de la Elephant.
El hecho de estar equipada con el
motor bicilíndrico Ducati la distingue
entre todas las demás, y también el so-
porte publicitario está respaldado por
la actuación de Hubert Auriol en el
Rally París-Dakar, donde con un mo-
delo similar se adjudicó el octavo pue-
sto.

de gran solidez. Tanto es así que su pe-
so llega a tocar casi los ciento noventa
kilos. A primera vista se achaca al mo-
tor la mayor parte de este problema.
Sin embargo, no es cierto. El propul-
sor Ducati que la equipa pesa cincuen-
ta y seis kilos y para su adaptación al
uso en enduro se ha variado sensible-
mente respecto al que se emplea para
la Pantah. La estructura sigue siendo la
misma: dos cilindros en uve abiertos a
90 grados, colocados longitudinalmen-
te, con distribución desmodrónica, y
dos válvulas por cada cilindro. Pero en
el cilindro posterior se ha girado la cu-
lata 180 grados colocando el escape en
la parte posterior y la alimentación en
el medio de la uve de los dos cilindros.
También ésta, formada por dos carbu-
radores Dell'Orto PHF de 36 milíme-
tros, ha sido especialmente estudiada y
adaptada a las exigencias del uso en en-
duro. Como resultado, se han obteni-
do cincuenta y tres caballos de poten-

cia a 7.500 revoluciones por minutos, y
un par motor de 5,8 kgm. a 6.000 re-
voluciones por minuto, que permiten
recorrer los cuatrocientos metros con
salida-parada en 13,5 segundos.
El cambio, formado por cinco velo-
cidades, se caracteriza por la solidez de
su piñonaje y por la suavidad de fun-
cionamiento. Para estar a la altura de
las circunstancias, el embrague se ha re-
forzado con dos discos más y con muel-
les de mayor presión adecuados al uso
exhaustivo que precisa la conducción
en todo-terreno.
El concepto de solidez está también
presente en la parte ciclística, donde el
chasis de doble cuna, hecho con tubos
de acero de sección cuadrada, es des-
montable en la parte derecha, dejando
así acceso al motor para su sustitución.
En la parte superior el bastidor se ha re-
forzado con una viga, siempre de sec-
ción rectangular, que cumple a la vez
la función de chasis y de conductor del

MECANICA-COMPORTAMIENTO
☆☆☆
En términos generales, la Elephant 650
es una moto concebida bajo un criterio

HIPER-AUTO



LA EXPOSICION MAS IMPORTANTE EN AUTOMOVILES DE IMPORTACION

BMW, Mercedes, Audi, Volvo, Ford, Alfa Romeo,
Volkswagen, Porsche, etc. 200 modelos de importación de las
primeras marcas mundiales; y también nacionales.
7.000 m.² de exposición permanente. Divididos en tres
plantas con automóviles de importación y nacionales.
Con taller propio de asistencia técnica, diagnosis, puesta a
punto y túnel de lavado.
Automóviles como a estrenar: de primera. Prácticamente
nuevos. Revisados por técnicos especializados en cada marca y
con garantía total.
También automóviles a estrenar de la marca que Vd.
quiera. Hasta 60 meses y con la garantía de Hiper Auto.
Conózanlos de cerca. Parking gratis para nuestros visitantes.

HIPER-AUTO
Ayala, 64. (Entre Príncipe de Vergara y Castelló).
Tels. 431 32 63/431 33 93

LOS VERDADEROS ESPECIALISTAS EN TECHOS SOLARES



C/ ERCILLA, 48
Tels. 474 98 18
474 40 89
MADRID 28005.

TODOS LOS MODELOS
LUNAS PARA EL AUTOMOVIL
ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

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

Madrid: Fernando García, (91) 268 00 69
Norte: Alejandro Vicente, (94) 435 77 86
Cataluña: Pere Calsina, (93) 237 70 00
Levante: J. Ignacio Milla, (96) 374 59 57

aire entre el filtro y los dos carburadores.

El conjunto posterior formado por el basculante y las bieletas de la suspensión están hechas en aluminio. Esto se

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA

Con una persona 175 km/h.
Con dos personas 170 km/h.

ACELERACION

De 0 a 400 metros 13,5 seg.

CONSUMO



CIUDAD

En primera, segunda, tercera y cuarta

1/100 km.
5,5

CARRETERA

En conducción tranquila
Caminos de tierra

6,3
8,0

AUTOPISTA

A 170 km/h.

7,0

distingue por la robustez y por la calidad del amortiguador Ohlins, regulable en la parte mecánica-hidráulica.

La horquilla delantera tiene barras de 41,7 milímetros de sección, con 210 milímetros de excursión útil con la posibilidad de ser regulada en la parte neumática. Su fabricación está firmada por la Casa Marzocchi.

Desde el primer contacto con la Elephant 650, se ve claramente que es una moto indicada para personas altas y con sólidos brazos. El centro de gravedad alto, junto con el peso elevado de la moto, hacen difícil su manejo con el motor parado; sin embargo, esto desaparece en cuanto se empieza a rodar sobre carretera asfaltada.

La posibilidad de regular fácilmente las suspensiones permiten poner a punto la moto en breves momentos y poder rodar con seguridad y sacándole el máximo jugo. Si la carretera es asfaltada, el comportamiento de la Elephant es muy positivo. Su ciclística ofrece estabilidad, tanto en rectas como en las curvas por muy cerradas o enlazadas que sean. A todo esto se suma el comportamiento del motor, que se manifiesta poderoso y con una peculiar personalidad. La recuperación a bajo régimen es buena, así como el rendimiento a tope de revoluciones, que permite rodar a 175 kilómetros por hora sin

FICHA TECNICA



MOTOR Dos cilindros en V a 90 grados. Longitudinales. Cuatro tiempos. Dos válvulas por cada cilindro. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Cilindrada total: 648 c.c. Diámetro por carrera: 82 x 61,5 mm. Relación de compresión: 10 : 1. Arbol de levas en cabeza con distribución desmodrónica. Potencia máxima: 53 CV a 8.000 rpm. Par máximo: 5,8 kgm. a 6.000 rpm.

ALIMENTACION Dos carburadores Dell'Orto PHF-32. Encendido transistorizado.

TRANSMISION Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Caja de cambio con cinco velocidades. Embrague de discos múltiples.

BASTIDOR Doble cuna tubular de sección cuadrada. Desmontable en la parte derecha. Basculante en aluminio con suspensión mono-amortiguador regulable. Horquilla delantera telescópica regulable. Freno delantero de 260 mm. con pinza de cuatro bombines. Posterior 260 mm.

DIMENSIONES Longitud máxima: 2.250 mm. Distancia entre ejes: 1.510 mm. Altura del asiento: 900 mm. Capacidad del depósito: 18 litros. Peso en seco: 189 kilos.

Precio en la calle:
Sin comercializar

Importador: CIGASA, C/ Ampurdam, 35. Prat del Llobregat. Barcelona.

Plazo de entrega: En proceso de homologación.

Garantía: Seis meses.
Fecha de presentación: Salón de Milán de 1983.

Número de talleres oficiales: 50 en España.

VIRTUDES

- Buena estabilidad sobre asfalto.
- Motor poderoso.
- Línea estética acertada.
- Buen nivel de acabado.

DEFECTOS

- Conducción problemática sobre tierra.
- Peso excesivo.
- Frenos bruscos.
- Embrague y acelerador duros de accionar.

La horquilla delantera, de fácil regulación en su parte neumática (foto derecha), es de la casa Marzocchi.



Solidez y buen acabado es la tónica que caracteriza la Cagiva Elephant 650. El motor Ducati que la equipa permite prestaciones de todo respeto, y su adaptación al uso en todo terreno es un acierto. La línea estética personal y agresiva la distingue frente a sus rivales.



abaniqueos en la dirección y con un nivel de vibraciones perfectamente soportable. En el único aspecto donde la Elephant 650 es deficiente es al momento de frenar. El delantero, formado por un disco flotante y una pinza hidráulica con cuatro bombines, resulta excesivo, hasta el límite de ser peligroso. Carece de tacto y no está acorde con la respuesta de la horquilla.

Una vez abandonada la carretera asfaltada, la Elephant 650 decepciona sensiblemente. Sólo en pistas de tierra lisa y sin baches el comportamiento es aceptable, aunque los 190 kilos que pesa están siempre presentes y obligan a una conducción fatigosa. En zonas bacheadas y arenosas sólo los muy expertos en enduro y con buenas facultades físicas son capaces de dominar al «elefante» y de vencer la dureza del acelerador junto con la del embrague.

En contraposición a todo esto hay que elogiar la capacidad de tracción que permite el motor en las zonas pantanosas, donde demuestra ser poderoso y resistente.

En cuanto al consumo del combustible, esta Cagiva se sitúa en los siete litros de gasolina por cada cien kilómetros. Una cantidad razonable y al mismo nivel de sus competidoras.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



Fiel a la política de los hermanos Castiglioni, titulares de Cagiva, la Elephant 650 está bien terminada, y si se examina atentamente se descubren en ella muchos pequeños detalles que la dignifican, y cabe decir que el nivel de acabado está más cerca al de una moto de carretera que de una enduro. El conjunto aleta delantera, horquilla, intermitentes y cubrefaro está bien realizado, así como el cuadro de mandos y todo lo que equipa el manillar.

Fantástico el acabado de toda la parte ciclística, que además de ofrecer calidad armoniosa con el depósito del combustible y forma un conjunto estético de lo más acertado, junto con el sillín y las tapas laterales.

VALOR-PRECIO

Por el momento, la Elephant 650 no ha sido importada en España. Al otro lado de los Pirineos su precio está en la línea de la BMW 80-GS y de la Honda XLV-750-R, o sea, algo más cara que las monocilíndricas japonesas.

El único inconveniente es el excesivo peso que limita su manejo en el campo. Sin embargo, el comportamiento en carretera asfaltada o en caminos lisos de tierra es muy bueno. Por otro lado, la Elephant 650 encierra una especial fascinación al estar equipada con un motor Ducati que se emplea desde el enduro hasta en la superdeportiva Bimota DB-1.

B. D. P.
Fotos: Perini



Capa natural
120pts

Es puro y natural. Todo un gran puro. Y sabe muy suave. Porque está hecho con los mejores tabacos y una capa natural de Java. Para que a partir de ahora sea tu tabaco. Para que lo puedas llevar siempre contigo. Entrefinos Java. El puro de bolsillo.

EL PURO DE BOLSILLO

LOCOS, INÚTILES Y DIVERTIDOS

IDEAS locas, ingenios que no sirven para nada y originales realizaciones que pueden tener algún día utilidad son el resultado de la convocatoria que Honda hace cada año en Japón entre sus empleados para que dejen suelta su imaginación y hagan realidad todo lo que se les pase por la cabeza.



No es útil, pero resulta muy divertido. Inventado por Yoshio Terezawa y sus compañeros de la fábrica, el Free-car, como lo han bautizado, es manejado por tres pilotos que nunca saben hacia donde van a ir.



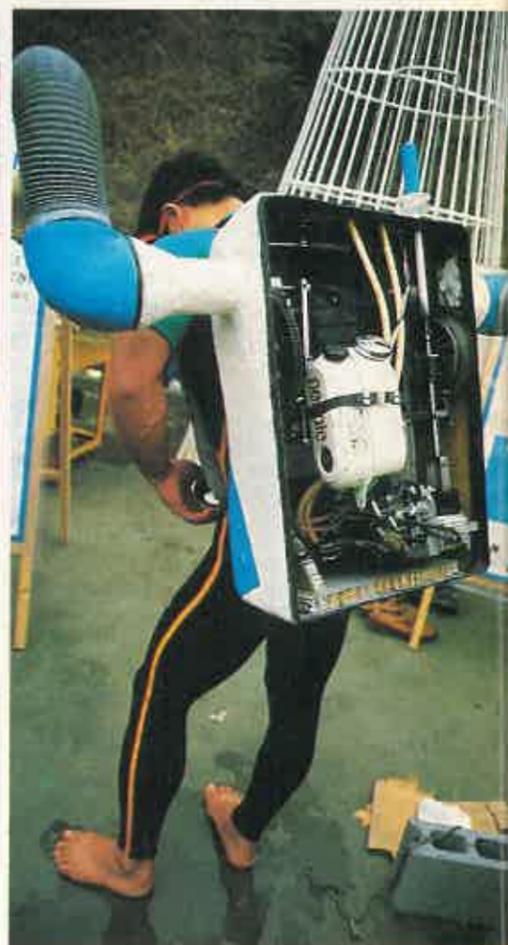
SIN moverse del asiento y con el volante entre las manos se puede contemplar el panorama desde este coche, ideado por Toshio Hara y su equipo de diseñadores industriales, cuyo habitáculo se levanta y mueve en todas direcciones.



No hace falta ser un experto para deslizarse sobre las aguas sintiendo las delicias del esquí. La flecha acuática de Noriaki Kuramochi facilita la práctica de este deporte, que con su invento puede practicarse incluso con ropas de calle.



PARA vagos o incapacitados, la máquina de nadar de Kenji Shima puede ser la solución. Shima, uno de los ingenieros de Fórmula 1 de Honda, utiliza un motor de motocicleta para mover los dos brazos articulados como si fueran los de un nadador de crawl.



CANSADOS del asfalto y la tierra, los hombres del servicio de competición se pasaron al agua. Sin ninguna utilidad precisa han dado vida a un simpático y llamativo pulpo gigante, impulsado por un motor de 250 c.c.

TAMBIEN las arañas de agua tienen ahora una hermana mecánica que imita a la perfección los movimientos de las de verdad, claro que su velocidad no sobrepasa los cinco o seis kilómetros a la hora.





LAS familias numerosas o los grupos de amigos pueden tener en esta motocicleta de Junichi Takeda su medio de transporte. Hasta diez personas pueden viajar.

LA ley del más fuerte puede ser el lema de esta bicicleta bi-direccional de Mitsuo Nishizono. Hay que dar muchos pedales para no ser arrastrado por el contrario.

ESTE pequeño Honda puede deparar sorpresas a los amigos de lo ajeno o evitar que otro coche se acerque demasiado.



SOBRE gustos no hay nada escrito, y habrá quien envidie esta motocicleta de original carenado.



POLIFACETICOS esquis con motor y ruedas. Sirven lo mismo para asfalto que para pistas nevadas, pero requieren una gran dosis de equilibrio.

PARA aprender a esquiar o patinar sin esfuerzo, pueden servir estos artilugios, que como todos los demás son «ideas locas» nacidas de la imaginación de los trabajadores de Honda.



No hace falta que sean útiles ni tampoco que sean bonitos, lo único importante es que sean originales. Con esta concepción la firma japonesa Honda incita a sus trabajadores para que den rienda suelta a sus ideas y hagan realidad cualquier cosa que imaginen. Así mantienen interesados a sus hombres y, además, fomentan la iniciativa e inventiva que cada uno lleva dentro. Después, cuando las más locas ideas han sido realizadas, todos se reúnen a presentar sus invenciones insólitas en el Honda Land, una especie de Disneylandia privada que la marca tiene instalada cerca de sus fábricas. Allí quedarán los divertidos e

inútiles engendros, una vez demostradas sus cualidades, como muestra patente de que con trabajo e interés se pueden hacer realidad las ideas más locas cuando para su realización se dispone de los medios necesarios. Ideas que, aunque muy extrañas, pueden dar la clave de soluciones para el futuro.

Pero quizá lo más interesante del asunto es la iniciativa de la empresa para dar cauce a las actitudes creativas de sus empleados. Seguramente a través de estos hobbies incentivados Honda ha descubierto muchos talentos hasta entonces escondidos, cuyas dotes de creación, utilizadas en proyectos más serios, habrán sin duda mejorado la calidad de los productos fabricados por esta marca. Esto también nos sirve a los occidentales para desterrar los numerosos tópicos que sobre los trabajadores nipones tenemos, ya que con estos inventos dejan patente que son personas capaces de pensar por sí mismas cuando el trabajo finaliza, aunque su metódica organización los convierta en simples ejecutores de las órdenes que reciben mientras son un eslabón más de la cadena de producción.

Contra lo que se podría pensar viniendo de uno de los mayores fabricantes de automóviles y motocicletas, no son los coches los temas favoritos de los obreros de Honda, ya que buen número de estos inventos nacen del interés que todos los humanos llevamos dentro para hacer las cosas con el mínimo esfuerzo y, al mismo tiempo, pasarlo bien, y, sin duda, son también un reflejo de la personalidad de sus creadores.

Se puede resumir, por tanto, que las empresas niponas no están tan deshumanizadas como en ocasiones nos hacen creer, y, sin entrar en valoraciones laborales de tipo material, se puede asegurar que iniciativas de este tipo hacen el trabajo más agradable.



PARA los dormilones incorregibles que no saben cuando abandonar la cama puede resultar imprescindible un lecho como éste, que se pone vertical bruscamente si un minuto después de sonar el despertador aún se sigue entre las sábanas.



RALLYE DEL RAC LANCIA LLEGO, CORRIO Y VENCIO



LOS nuevos Lancia Delta S.4, en su debut en una prueba del Campeonato del Mundo —la última de 1985—, han dominado, de principio a fin, el Rallye del RAC. Markku Alen, muy contento de haberse decidido a quedarse en el equipo italiano, rechazando la oferta de Peugeot, dominó los dos primeros tercios de la prueba, para al final tener que cederle el triunfo a su compatriota y compañero de equipo, Henri Toivonen. Si el desenlace heló un poco la sonrisa de Alen, que había hecho merecimientos de sobra para conseguir la victoria, Lancia obtendrá de todas formas el doblete, que es el mejor resulta-

do que podía esperar en su primera aparición con su nuevo coche. Ningún constructor de los que compiten con coches de cuatro ruedas motrices en el Mundial de Rallyes había logrado imponerse en su primera carrera como ha hecho la marca italiana.

Prácticamente dos años ha necesitado Austin Rover para hacer debutar también su MG Metro 6R4, con el que la marca retorna a la competición en rallyes a gran escala. Tony Pond, el primer piloto del equipo británico, ha mantenido su presión sobre los Lancia hasta el final. En el curso de la etapa de País de Gales, fue bonita su lucha por el segundo puesto con el futuro

vencedor, Toivonen. En un momento dado, apenas comenzada la última etapa a través de Escocia, Pond, en segunda posición, llegó incluso a estar a poco más de un minuto de Alen. Posteriormente, las cosas cambiaron para el británico. Al paso de un cambio de rasante, después de un pequeño vuelo, el Metro aterrizó muy de morro, abriendo el tren delantero. De cualquier forma, éste ha sido el rallye de los debutantes. Los Lancia y el Metro han sido los protagonistas de esta prueba, especialmente dura, eclipsando totalmente a los protagonistas del Mundial, Peugeot y Audi. La marca francesa, campeona del mundo, presente con tres co-



Después de que Markku Alen dominara la prueba (arriba), ha sido Henri Toivonen quien ha dado, en su primera salida, la primera victoria en un rallye del Mundial al Lancia Delta S.4. Este es el segundo triunfo de Toivonen en el rallye del RAC que ya ganó en 1980 con un Talbot Sunbeam Lotus. Alen se ha tenido que conformar con el segundo puesto por delante del brillante e incisivo MG Metro de Tony Pond (abajo).



ches —uno era el de Peugeot UK, preparado por Del O'Dell para Michael Sundstrom—, se ha tenido que conformar con la victoria en damas, conseguida con Louise Aitken, con un 205 GTi. En cuanto a Audi, Per Eklund, con el coche del importador en Inglaterra, consiguió un cuarto puesto, con el que salvar el honor, después de los abandonos de Rohrl y Mikkola.

La prueba comenzó con dominio de los Lancia. Alen marcó el mejor tiempo en el primer tramo y se colocó en cabeza. Esta primera parte del recorrido contenía una serie de tramos de velocidad en parques y jardines de mansiones, muy virados y lentos, mezclando las partes asfaltadas con las de tierra. Al fin de esta parte, Alen y Toivonen ocupaban los dos primeros puestos, por delante de Salonen y Pond. Terminado este prólogo, que tuvo lugar el domingo, lo que permitió a una gran masa de público acudir a estos parques para presenciar las evoluciones de los participantes, estos tomaron el camino del sur de Gales, en donde comenzaron las pruebas cronometradas en los bosques de la zona, utilizando las carreteras forestales que los recorren.

Con ellos llegaron los primeros pro-



Per Eklund salvó el honor de Audi con el cuarto puesto absoluto. Hizo una carrera sin cometer el menor error con un Quattro coupé.



Juha Kankkunen ganó entre los coches con sólo dos ruedas motrices con su Toyota. Tras esta prueba, comenzará a probar con los Peugeot 205 Turbo 16.



Jimmy McRae fue el más regular entre los pilotos de los Opel Manta 400, coches completamente sobrepesados en el momento actual.



Terry Kaby hizo toda una demostración al volante de su Nissan pesado, relativamente poco potente y carente de capacidad motriz.



Russel Brookes se salió y perdió mucho tiempo, pese a lo cual logró recuperarse hasta el octavo puesto con el Manta 400. Los Mazda terminaron sin grandes problemas.



Wood, con un Kadett GSi ganó el grupo A, después de dominarlo Jonsson con un viejo Ascona

blemas de los Lancia, a los que la gasolina se les congelaba, por efecto del frío reinante, en los conductos de inyección, haciendo que los motores rasteasen. Esto permitió a Mikkola pasar con su Audi a la primera posición por un corto periodo de tiempo. Tras él, Alen mantenía a raya a todos sus rivales, pese al mal funcionamiento de su motor. Sólo en un momento dado, Grundel, con el segundo Peugeot, logró relegarle a la tercera posición. Pero el sueco pagó rápidamente su atrevimiento, teniendo que abandonar a consecuencia de un vuelco.

Para entonces la serie de abandonos había afectado ya a Rohrl, que se había salido de la carretera con su Audi, y a Waaldegard, que había tenido el mismo infortunio con su Toyota. Poco después, esta lista se ampliaría con Salonen, que rompió el motor de su Peugeot; con Wilson, que rompió el semieje delantero del segundo Metro, y con

el propio Mikkola, el motor de cuyo Audi tampoco aguantó el esfuerzo realizado.

Al comenzar la etapa escocesa, Alen cometió un primer error. Se salió ligeramente de la carretera, dañando una rueda. Esto le costó perder cuarenta y cinco segundos con respecto a Pond, que se le acercó a poco más de un minuto. A partir de ese momento, Alen volvió a recuperar terreno, llegando a tener cerca de dos minutos y medio de ventaja sobre el Metro. Fue entonces cuando Pond aterrizó mal tras volar en el cambio de rasante. En ese tramo y

en los siguientes concedió dos minutos y la segunda posición, que ya no pudo recuperar.

Con los dos Lancia en cabeza, el rally parecía decidido, cuando otra salida de carretera le hizo perder casi cinco minutos a Alen, que dejó así el camino libre hacia la victoria a su compañero Toivonen, mucho menos hecho al comportamiento del coche.

En la última etapa hubo una baja importante. Sundstrom se salió, haciendo perder a Peugeot la última posibilidad de terminar entre los diez primeros. Después, Juha Kankkunen era el vencedor

de la carrera entre los coches con sólo dos ruedas motrices. Los Opel no pudieron nada contra su Toyota. De entre los pilotos de la marca alemana, McRae fue el más regular, pero tuvo algún pinchazo y problemas de fuga de aceite. Brookes se salió, perdiendo mucho tiempo. Y Weber todavía perdió más por la misma causa. Muy rápido, sin embargo, Terry Kaby, que supo sacar el mejor partido posible a un coche pesado y sobrepesado, como su Nissan 240 RS. En cuanto a los Mazda, Rod Millen logró imponerse a Carlsson, mejor conocedor del terreno, por más que

éste haya corrido ya otros rallies del RAC.

Soprendentemente, Jonsson con un viejo Ascona 2.000 i dominó el grupo A, frente a una legión de Kadett GSi muy bien conducidos (uno de ellos conducido por Arikkala) y entre los cuales fue Wood quien se impuso casi al final del Rallye. Esta ha sido una sorpresa más de un RAC sorprendente en el que lo único normal ha sido el gran número de público que lo ha seguido.

Sergio Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

PARQUE CERRADO

- Los pilotos se han quejado por la excesiva dureza de la presente edición de este año. Se puede decir que prácticamente han conducido dos etapas de cuarenta y ocho horas sin apenas descanso. Los mecánicos lo han pasado todavía peor que ellos.
- Preocupación en Peugeot por la rotura del motor de Salonen. Se trata de un motor de la reciente versión y, por tanto, de la serie más potente, que habían estado probado en el circuito de Montlhéry antes de viajar a Inglaterra.

- Michele Mouton correrá con Peugeot. Su misión será ocupar el puesto dejado libre por Grundel en el Peugeot alemán —preparado por Hugues De Chaunac— y reforzar el equipo en una serie de pruebas del Mundial como Montecarlo, Portugal, San Remo, Córcega, etcétera.

- Ari Vatanen se recupera, pero muy lentamente. Tiene grandes problemas en el nervio ciático.

- Austin Rover inscribirá tres coches en el Rallye de Montecarlo. Junto a Pond y Wilson se alineará Marc Duez.

- Tony Pond no se mostraba descontento por el rendimiento del motor V-6 de tres litros de su Metro. Aunque menos potente que el de los Lancia, Audi y Peugeot, aseguraba que su mejor respuesta a bajo régimen le permite tener ventaja en ciertos terrenos. Sobre todo si hay barro o nieve.

- Los médicos catalanes habían aconsejado a Toivonen reposar hasta la temporada que viene después de su accidente en el Rallye Cataluña. Sin embargo, el piloto finlandés no se ha resentido en absoluto de sus lesiones de la espalda.

- Walter Rohrl probaba en esta prueba un cambio semiautomático en su Audi. Escalando las marchas no había más necesidad que pasar la palanca de una posición a otra. Para reducir había que apretar un botón en el pomo.

CLASIFICACION

- 1.º H. Toivonen/J. Piironen (Lancia Delta S4), 9 h. 32' 05".
- 2.º M. Alen/I. Kivimaki (Lancia Delta S4), 9-33-01.
- 3.º T. Pond-R. Arthur (MG Metro 6R4), 9-34-32.
- 4.º P. Eklund/B. Cederberg (Audi Quattro), 10-00-35.
- 5.º J. Kankkunen/F. Gallagher (Toyota Celica), 10-10-23.
- 6.º J. McRae/I. Grindrod (Opel Manta 400), 10-16-01.
- 7.º T. Kaby/K. Gormley (Nissan 240 RS), 10-24-08.
- 8.º R. Brookes/M. Broad (Opel Manta 400), 10-25-50.
- 9.º R. Millen/B. Rainbow (Mazda XR-7), 10-29-39.
- 10.º I. Carlsson/B. Mellander (Mazda XR-7), 10-29-57.

BARRERAS, CAMPEON DE ESPAÑA 1985



Guillermo Barreras ganó con su Renault-5 el Campeonato de España, pero no pudo ganar la última prueba, en Madrid

RALLYE RACE MARLBORO MADRID

OÑORO, EN DIRECTO

JUAN Carlos Oñoro, a los mandos de su Opel Manta 400, fue el ganador de la última prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra. Sin embargo, su victoria no le ha bastado para ganar el Campeonato, que ha ido a parar a manos de Guillermo Barreras, a quien sus cinco victorias anteriores le han valido este importante título.

Uno de los hechos más trascendentes de esta prueba ha sido sin duda su retransmisión en directo por TVE, que de este modo ha convertido la prueba en algo así como un rallysprint, que tanto éxito está conociendo en otros países europeos. El desarrollo de la prueba se retrasó cincuenta minutos y la salida se dio escalonada para que los protagonistas pudieran «chupar cámara» y dar al menos una satisfacción a sus patrocinadores.

Prácticamente todos los protagonistas del Campeonato han estado en la salida: Oñoro y Barreras jugando el título y, para luchar por los siguientes puestos, un grupo de cuatro pilotos, Isidro Oliveras, con el Sunbeam Lotus de Promoservice; José María Serviá, con el Seat Proto; Joan Arnella, con el BMW 525 diesel. Faltaba Sunsundegui, que prefirió no presentarse en Madrid y dejar su posición del Campeonato en manos de la fortuna.

Comenzó Guillermo Barreras dominando la prueba, aventajando en el Ja-

rama a Oñoro en ocho segundos. Un problema de puesta a punto en el Opel hizo que no sólo fuese superado por el Renault, sino también por el siempre incisivo Serviá y por un sorprendente Pipo Couret, quien a los mandos del Fiesta oficial estaba dispuesto a demostrar a su público que la temporada no ha sido improductiva. En muy parecidas circunstancias se encontraba Borja Moratal, a los mandos del Samba que el año pasado condujo a Zanini a la victoria.

Resueltos los problemas que aquejaban al Opel, las cosas comenzaron a

marchar por su camino: Barreras rodando con tranquilidad, porque le bastaba con terminar entre los cinco primeros para ser campeón de España. Sin embargo, a punto estuvo de perder el título, porque a dos tramos del final, se salió ligeramente de la carretera y perdió treinta segundos, lo que ya le alejó definitivamente de la victoria final, pese a un excelente tiempo en la última pasada por el tramo del Jarama.

Tras los dos tenores, Serviá es el que mejor se coloca, distanciando poco a poco a sus rivales hasta llegar al minuto de diferencia que obtuvo al final.



Juan Carlos Oñoro se alzó con el último triunfo del año. Su copiloto, Juanjo Lacalle, se alzó con el Campeonato de Copilotos



José María Serviá no tuvo problemas para llegar tercero. Una vez más fue el animador del Campeonato y el primer privado clasificado



Pipo Couret llevó el Fiesta oficial hasta la cuarta posición. El año próximo lo lógico será correr con un cuatro ruedas motrices



El veterano Talbot Lotus sigue siendo efectivo. Isidro Oliveras, gracias a su quinto puesto, termina tercero en el Campeonato

Couret y Oliveras sí mantuvieron una lucha más intensa, con triunfo final de Couret por veintiocho segundos.

Arnella, con su coche diesel, necesitaba terminar muy arriba para mejorar su clasificación en el Campeonato, cosa que no consiguió porque, a la hora de la verdad, ninguno de los protagonistas abandonaron, como ocurriera en

otras ocasiones. Entre los 4x4, tras el abandono de Prieto por accidente, tomó el relevo Rizo Muñoz y su Suzuki. Un vuelco le hizo perder bastante tiempo, por lo que las niñas del Patrol le superaron durante tres tramos, hasta que Muñoz volvió a poner las cosas en su sitio.

J. M. C.

PARQUE CERRADO



● Land Rover Santana tuvo la gentileza de cedernos para esta última prueba el Suzuki que llevaron Babler y Guerrero en la pasada Baja, con el motor de estricta serie. La experiencia fue divertida y pone de manifiesto lo interesante que puede ser el año próximo la Challenge Suzuki que se prepara.

● Ambiente algo caldeado entre Guillermo Barreras y Juan Carlos Oñoro, porque se vio al primero entrenar el recorrido del tramo del Jarama. Guillermo argumentaba que se había limitado a rodar en el paddock del circuito.

● Pese a que en principio el RACE no se mostraba muy dispuesto, al fin parece que el año próximo participarán motocicletas en los rallyes de tierra. Con tal motivo, se ha contactado con la Cruz Roja Alpina para resolver el problema de la asistencia médica en carretera.

● Salvo algunos fallos de los comentaristas, todo el mundo está de acuerdo en que la retransmisión del último tramo del Jarama ha sido de lo mejor que ha hecho TVE en directo.

● Begoña Kalbel y Susi Cabal repitieron en el Campeonato femenino, siempre a bordo de un Patrol; en esta ocasión, con el motor de seis cilindros. Menos suerte tuvo Miguel Prieto, con su Patrol particular, que volcó aparatosamente en el cuarto tramo.

CLASIFICACION

1, Oñoro-Lacalle (Opel Manta 400); 2, Barreras-Barreras (Renault 5 Turbo), a 49 segundos; 3, Serviá-Corominas (Seat Proto), a 1 minutos 23 segundos; 4, Couret-Aracl (Ford Fiesta XR2), a 2-36; 5, Oliveras-Jorba (Talbot Lotus), a 2-54; 6, Moratal-Rodríguez (Talbot Samba), a 3-05; 7, Pich-Bosch (Porsche 911), a 3-19; 8, Rizo-Gritz (Seat 124), a 3-46; 9, Linacisoro-Zabaleta (Ford Escort RS), a 6-03; 10, «Pello» Vázquez (Talbot Lotus), a 6-09... hasta 24 clasificados...

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1, G. Barreras (153 puntos); 2, J. C. Oñoro (136); 3, I. Oliveras (94); 4, J. M. Serviá (90); 5, I. Aldecoa (86); 6, J. I. Sunsundegui (84); 7, J. Arnella (82); 8, A. Rizo (70); 9, J. Couret (63); 10, L. Verdú (53).

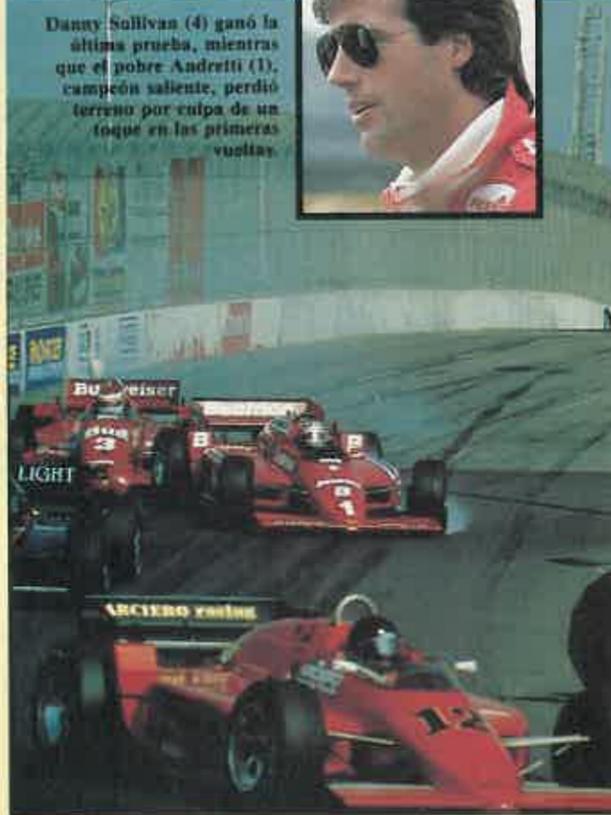


FORMULA INDY

LLUVIA DE MILLONES

DANNY Sullivan ha sido el vencedor de la última prueba del Campeonato de Fórmula Indy, disputada en el circuito de Tamiami, en las afueras de Miami. Como premio por su victoria se adjudicó nueve millones doscientas mil pesetas (57.650 dólares).

En la prueba se disputaban el título Al Unser padre e hijo. Al final se impuso Al Unser padre, que fue cuarto, mientras que su hijo, siendo tercero, no pudo obtener el número suficiente de puntos para arrebatarle la corona. Tras esta prueba, el organizador Rafael Sánchez ha anunciado que el Grand Prix de Miami para coches Sport-Prototipos tendrá lugar en dos fines de semana seguidos —22-23 de febrero y 1-2 de marzo—, sobre una nueva pista que se está construyendo.



Danny Sullivan (4) ganó la última prueba, mientras que el pobre Andretti (1), campeón saliente, perdió terreno por culpa de un toque en las primeras vueltas.

CAMEL TROPHY: UNA DOCENA DE AVENTUREROS

TRAS las pruebas previas de selección que Camel ha estado realizando en distintos puntos de España, ya se conocen los nombres de los 12 aventureros que del 12 al 14 de diciembre se reunirán en la sierra de Cazorla, de donde saldrá el equipo definitivo que va a representar a España en Australia. Estos hombres son: Antoni Gallego, Luis Ramón Rojas, Fernando Oliva, Emilio Bernal, Sergio Klein, Javier Alonso, Germán Cobo, Alvaro Reginzo, Ignacio Aguirre, José Luis de Frutos, Faustino Palacios y Fernando Landa, que han llegado a la fase final de la selección, elegidos entre más de 18.000 solicitudes y tras haber demostrado su espíritu aventurero, conocimientos de mecánica y sus «manos» al volante.

FORMULA 1

PATRESE, EN FORMA

DESPUES de un corto descanso después del Gran Premio de Australia, los principales equipos se han puesto manos a la obra para preparar la temporada que viene, en el circuito Paul Ricard. El primero en comenzar a girar fue el equipo Williams, con su nuevo piloto, Nelson Piquet. Pese a que éste declaró que el motor Honda le parecía menos potente que el BMW, ha conseguido un tiempo de 1-02-6 en el circuito de 3,3 kilómetros. Siguiéron los equipos Lotus y Brabham. Con los coches de la primera escudería, Senna lograría un tiempo de 58-7 en el mis-



mo circuito. Este récord sería batido por Riccardo Patrese con el Brabham BMW, que lo bajaría hasta el 58-4. Su compañero De Angelis, afectado por diversos problemas mecánicos, se quedó en el 59-7.

Posteriormente llegaron los Ligier y los Toleman, los primeros con motor Renault y los segundos con los Toleman de 1985. Con los coches franceses, Laffite rodó en 1-02-20; Streiff, en 1-00-7; y Alliot, en 1-03-4. De todas formas estos dos últimos están a la espera de que Ligier termine sus negociaciones con René Arnoux para saber quién de ellos se quedará en el equipo. En cuanto a Toleman, Fabi rodó en 59-3. Con estos coches giraron también Nannini (1-05-6). Tarchini (1-05-9) y Sandro Sala (1-04-5).



INAUGURACION

JEREZ, ADELANTE

A punto de celebrarse la inauguración del circuito de Jerez, la polémica sigue presente y hay quien duda todavía de que la I Prueba de Velocidad Trofeo Marlboro llegue a ser una realidad. Sin embargo, Pedro Pacheco, alcalde jerezano, está seguro de que la carrera tendrá lugar, ya que su equipo está realizando un extraordinario esfuerzo para subsanar las dificultades que han surgido a última hora. Por su parte, la Federación Española de Automovilismo, cuya junta directiva se reunió el domingo, ha decidido otorgar el permiso de organización, permiso que está condicionado al resultado de un último informe técnico que deberán firmar el inspector federativo y dos miembros del comité organizador. Este comité también debe responsabilizarse de los gastos efectuados por



Boxes

EL circuito del Jarama va a tener en breve nuevos boxes. Las obras se han hecho necesarias ante la pérdida de la homologación internacional por lo excesivamente angosto de la pista de boxes.

EL circuito italiano de Vallelunga es otro de los circuitos condenados. Como el Jarama, ha perdido también incluso la prueba puntuable para el Campeonato de Europa de Turismos.

EL subcampeón de la Fórmula Fiesta ha sido Saldaña y no Barrios, como erróneamente se decía en nuestro número anterior.

SE dice que Genito quiere volver a los rallyes. Su intención es hacerse con un Mercedes 190/2.3-16 de grupo A. Es por tanto el segundo piloto español que aspira a un Mercedes.

AUNQUE en principio se había dicho que los Lancia Delta S.4 sólo disputarían el Mundial y el Campeonato de Italia con

Cerrato, el Jolly Club alineará un coche de este tipo para Tabaton, que debe hacer el Campeonato de Europa.

HONDA acaba de anunciar el acuerdo alcanzado con el piloto español Sito Pons para que éste dispute el Mundial 1986 en la categoría de 250 centímetros cúbicos. En estos días Campsa tiene que determinar la amplitud del apoyo a Pons, que pretendía hacer correr también a Cardús en su equipo.



los pilotos y concursantes, si por cualquier motivo, una vez desplazados a Jerez, la carrera no tuviera lugar.

Por otra parte, Pedro Pacheco también anunció la visita de Ecclestone el día 4 de diciembre para inspeccionar

HAY también otro dossier que reposa encima de la mesa de los directivos de Campsa en el que se pide menos dinero por hacer correr a Cardús, Reyes y Carlos Lavado, con sendas Yamaha atendidas por Venemoto.

PARECE seguro que Roland Gumpert será sustituido como director deportivo de Audi. Su sustituto parece que será un hombre teledirigido por Walter Rohri.

MASSIMO BIASION participará, cuando no tenga compromisos con el Mundial de Rallyes, en el Open Británico. Se trata de acostumbrarlo a los rallyes de recorrido secreto.

ALFA Romeo correrá el año que viene el Campeonato de Europa de Turismos con el modelo 75 con motor V-6 en vez de con los coupé GTV-6.

EN los 800 kilómetros de Malasia, última prueba del Mundial de Resistencia, han ganado Ickx-Mass, con Porsche, después de una cerrada lucha con el Jaguar de Lammer-Brancatelli.

el circuito y posiblemente firmar el contrato para la celebración de la Fórmula 1 el 13 de abril de 1986.



PROTEJA CON SEGURIDAD LO QUE MAS VALE DE SU COCHE: «SU COCHE»

ALFANUMERICA
UN ANTIRROBO REVOLUCIONARIO
Una infalible combinación de alarma y bloqueo del automóvil

Deseo más información sobre ALFANUMERICA

Nombre Localidad

Dirección



BALLESTA



Tarjetas Postales

DE todas las grandes ciudades del mundo, Nueva York quizá sea, cuando hace buen tiempo, la más agradablemente peatonal.

No es que no haya vehículos. Los hay por millones. Pero están casi siempre circulando, a menudo con fluidez y otras veces en titánicos atascos. Pero se ven muy pocos autos aparcados.

Hay barrios enteros en los que no se ve casi ni uno. Chinatown y el Soho, entre ellos. ¿Dónde dejan sus vehículos los vecinos de estas populosas barriadas? Misterio para mí. Pero no en la calle. La represión oficial ha sido eficaz y las multas son tan cuantiosas que nadie quiere correr, en el país del dólar, el riesgo de la infracción.

En todo caso, da gusto pasear libremente por Chinatown, el barrio chino de Nueva York, que es un barrio eminentemente comercial. Allí se encuentran las frutas y las verduras de todo el mundo, desde las más exóticas hasta las más cotidianas. Y todas las viandas y marisco y pescado fresco. Hay una ininidad de restaurantes y muchos de ellos de alta calidad. A precios chinos, es decir, que son los más baratos de Nueva York.

Y baratijas. Montañas, cataratas de baratijas. Todas las baratijas de Taipei, de Hong-Kong y de Singapur. Barati-



Xavier Domingo

res es estrepitosa y fue abundantemente aprovechada en muchas películas de cine mudo o en aquella famosa serie de Fu-Man-Chu.

Pero también hay una estética de la mugre, y la hay en Chinatown como la hay en el Bowery, el antiguo barrio judío del Bronx, con rabbis centenarios, expertos en kabalismo y en la tasa de diamantes.

Hay un Chinatown secreto e impenetrable para los occidentales. El de las Sociedades Secretas, Verdes, Rojas o Negras, venidas de la vieja tradición imperial y muy florecientes. Curiosamente, la comunidad china es una de las mejor integradas en la sociedad norteamericana y, al mismo tiempo, la que conserva más pura, generación tras generación, su propia identidad.

Ahora mismo, el restaurante más prestigioso de Chinatown es un vietnamita llamado Saigón. Es pequeño, modesto y barato, como suelen ser los del barrio. La especialidad de la casa es un plato de ancas de rana, pero, ¡cuidado!, el batracio en cuestión no tiene nada que ver con el nuestro. Es una rana monstruosa, con muslos de dinosaurio y carne consistente, como la de la liebre. Tal vez fuera el arma secreta de Giap contra los franceses y los norteamericanos...

Chinatown

jas y no tan baratijas. A veces, lo que cuesta en la Quinta Avenida X dólares, se encuentra en Canal Street y en el Barrio Chino cuatro o cinco veces más barato.

Dicen que en el país de las computadoras nadie sabe a ciencia cierta cuál es la población oriental exacta de Nueva York. Y es que en Chinatown se muere muy poco. En realidad, cuando muere alguien, inmediatamente un clandestino «hereda» —pagando lo que sea— sus papeles y el cadáver desaparece limpiamente en el laberinto chino.

Chinatown es el barrio más vital de Nueva York. Es un bullicio, un hervidero, una masa. Es también un incommensurable pudridero. Lo cutre y la suciedad se acumulan en proporciones increíbles. La riqueza de aromas y hedo-



PEUGEOT QUASAR

DE la mano de Gerard Weltr y Paul Bracq, Peugeot ha realizado el Quasar, un prototipo de línea insinuante que utiliza las soluciones técnicas más avanzadas del momento. La electrónica está presente en casi todos los aspectos del vehículo y, como complemento, monta un impresionante equipo de alta fidelidad con sonido cuadrofónico. El motor está directamente

derivado del que monta el Peugeot 205 Turbo 16 de rallyes, pero con dos turbocompresores, con lo que la potencia ronda los 600 caballos, suficientes para mover sus cuatro ruedas motrices a velocidades próximas a los 300 kilómetros por hora. Para lograr una buena estabilidad, sus diseñadores le han dotado de un fondo en forma de ala invertida para crear el efecto suelo.



Motor 16

ZADO



Y ADÉMÁS, CON GARANTÍA DEL VALOR DECLARADO.

“Si no cumplimos, pagamos”

A partir del 1 de Noviembre, Especial Expres le garantiza el plazo de entrega de sus envíos. En 6 horas como mínimo y 24 como máximo, su envío llegará puntualmente a destino. En el caso de no cumplir lo estipulado, Renfe le indemnizará en el acto.

No hay otra forma de hacer envíos que reúna las ventajas de Especial Expres: Más de 100 poblaciones donde el tren llega de forma rápida y directa. Mayor comodidad. Más economía. Y ahora, con plazo de entrega garantizado y garantía del valor declarado.

Solicite la visita de un Agente de Ventas para cualquier consulta.

Central Informativa Nacional:
Tel. (91) 470 00 11 / 250 70 33 /
250 70 34 / 259 43 14 / 259 43 56



Servicio Completo de Paquetería

Estaciones habilitadas para expedir y recibir paquetes por ESPECIAL EXPRES:
Albacete - Alcázar de S. Juan - Alira - Alicante - Algeciras - Algemesi - Almansa - Almería - Andújar - Aranda de Duero - Aranjuez - Astorga - Avila - Avilés - Badajoz - Barcelona Central-Sants - Beasain - Benicarló - Betanzos - Bilbao-Abando - Burgos - Cáceres - Cádiz - Calatayud - Carcagente - Cartagena - Castellón - Cieza - Ciudad Real - Córdoba - Cuenca - Elche - El Ferrol - Elda - Figueras - Gandía - Gerona - Gijón - Granada - Granollers - Guadalajara - Guadix - Hellín - Huelva - Huesca - Irún - Jaén - Játiva - Jerez de la Frontera - La Coruña-San Cristóbal - León - Lérida - Linares - Logroño - Lugo - Madrid (P. Pio-Atocha-Chamartín) - Málaga - Manzanera - Medina del Campo - Mérida - Mieres - Miranda de Ebro - Monforte de Lemos - Murcia - Novelda - Orense - Orihuela - Oviedo - Pamplona - Palencia - Plasencia - Ponferrada - Pontevedra - Puente Genil - Puerto de Santa María - Puertollano - Redondela - Reinosa - Reus - Ronda - Sagunto - Salamanca - San Fernando - San Roque-La Línea - Santander - Santiago de Compostela - San Sebastián - San Vicente de Raspeig - Segovia - Sevilla - Soria - Talavera de la Reina - Tarragona - Teruel - Tolosa - Torrelavega - Tortosa - Tudela - Utrera - Valdepeñas - Valencia-Término - Valladolid-Campo Grande - Valls - Vilanova y la Geltrú - Villagarjía de Arosa - Villena - Vinaroz - Vigo - Vitoria - Zamora - Zaragoza-El Portillo - Zumárraga.

SI TU DECISION ES
HONDA

ARRANCAS

**CON LA
PRIMERA**

Te la llevas en 1 día
y tienes 3 años
para pagar.

Credi-Honda de
Finamersa
La primera en condiciones
financieras.

Prim.12-28004-Madrid-Tel. 2211058
Gran Vía de las Cortes Catalanas, 643
08010-Barcelona-Tel. 301 09 10



COMPARATIVA

PEUGEOT 505, CITROËN CX, REKORD Y RENAULT 25

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

7 de diciembre 1985

Núm. 111 • 200 ptas.

**FIAT ATACA
DE NUEVO**

**LOS COCHES
DEL 86
REGALAMOS
2 FICHAS**

**El Croma,
sustituto del 132**



PRUEBA

**NISSAN PATROL
CON MAS
MOTOR**

EXCLUSIVAS

**FERRARI
328 EN
ESPAÑA**



**PROBAMOS
EL ROLLS
ROYCE**

