

EXCLUSIVA: ROBAN UN AUTORRADIO POR MINUTO

SEMANAL Motor 16 GRUPO

21 de diciembre 1985

Núm. 113 • 200 ptas.



Renault 21

Peugeot 309



Renault 11

**BAJO LA GASOLINA:
NUEVOS COSTOS
POR Km.**

**GUIA DE
REGALOS**

FELIZ COCHE NUEVO



Ford Escort



Audi 200 Coupé



Seat Ibiza 5 puertas



Este es el momento de equiparse para la práctica del esquí. En El Corte Inglés encontrará todo lo necesario: pantalones, anoraks, gorros, gafas, esquís, fijaciones... La mayor variedad de modelos de todas las grandes marcas.

FORME EQUIPO CON NOSOTROS Y LANCESE A DISFRUTAR SOBRE LA NIEVE

El Corte Inglés



CITROËN CX

HACE más de diez años que el Citroën CX se mantiene en producción. Su última cura de rejuvenecimiento data de finales de mes de octubre de 1985. Las innovaciones más importantes se refieren al apartado de interiores, donde se consigue un diseño atractivo que da al coche un aire más actual. El Citroën CX se caracteriza por unos frenos excelentes, aunque de

tacto delicado, y un buen comportamiento, pese a que la conducción es algo peculiar. Se venden tres versiones mecánicas diferentes de gasolina, una de ellas con posibilidad de montarse en carrocería alargada, y dos diesel, atmosférica y turbo, la última de las cuales se acopla también al modelo familiar de casi cinco metros y ocho plazas de capacidad.



Motor 16

barajan coches

gasolina y su hermano pobre, el 90, se quedó como estaba. La verdad es que ni los más viejos del lugar rean nada parecido a este aguinaldado a todos los conductores españoles de los ministros Solchaga y hace falta ahora es que el ejemplo 86, que anunciaba su llegada reciente, sea un año más agradable que el 85. Esta, sin duda, sería la mejor opción en Europa. La gasolina como nos la había de Franco, a 87 pesetas. Y, por si fueran octano más que en aquella época espectacular acción nos gustara, lo que muchas veces hemos visto en el sector del automóvil, la mano de la administración para que esta industria no se merezca. Si lo conseguimos, dejaremos de lado el lema inequívoco de la recoba también entonces cuando

los españoles alcancemos ese país de libertad y progreso con el que hemos venido soñando.

Una vez más, aunque todavía no se han tomado las decisiones finales, los fabricantes de automóviles están dispuestos a dar su «do» de pecho. Estos días barajan sus números con un solo objetivo: afinar sus precios. Puede haber, incluso, una ligera rebaja. Pequeña, muy pequeña en el mejor de los casos, pero significativa. Sería, si se cumplen los buenos propósitos, toda una declaración de buenas intenciones y todo un ejemplo para otros sectores industriales del país.

Ahora que vamos a estrenar nuestra condición de europeos, sería también una magnífica ocasión para estrenar automóvil, porque las condiciones pueden ser inmejorables. Además, ahí están ya, en la pista de salida, los nuevos modelos del 86. Nuestro mejor deseo para todos queda resumida en el titular de portada, «Feliz coche nuevo». Y en esas estamos.

Félix Lázaro

N. del D.—Jean Pierre Pisano, caballero y amigo, ha cedido el timón de Citroën Hispania a Claude Sainet. Al primero, forofeo de España y de lo español, muchas gracias por su entrega total y siempre valiente en defensa del sector. Al segundo, nuestros mejores deseos de éxito en esta nueva etapa de la entrañable marca que quiere simbolizar su dinamismo y energía bajo el lema de que cada cliente debe ser considerado, por todos y por cada uno, como si se tratase de una empresa particular propia, dentro de un espíritu de servicio que se pretende desarrollar al máximo. Seguro que el mercado responderá a esta noble iniciativa.

Podadera (Diseño): José Robledo (Pruebas): Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).
Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Ruc. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Compras y Ventas: 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. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 3. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16. Director de Publicidad: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



43 A FONDO Porsche 924-S

50 FUERA DE SERIE Mercedes 300 SL

54 FRENTE A FRENTE CX/Patrol/Vanette

67 CUENTENOS SU CASO

75 VIAJES Sabote

80 EXTRA REGALOS

87 MOTOS Kawasaki KLR-600-E

94 DEPORTE R-5 Maxi Turbo

99 Estoril: Fórmula 1



104 A todo gas

106 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

ETERNA JUVENTUD

CX 22 TRS



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.165 c.c. (88 x 89 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador doble cuerpo. Compresión: 9,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 68 litros. Potencia máxima: 115 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 18,1 mkg. a 2.500 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, 14,5 km/h.; 3.ª, 21,3 km/h.; 4.ª, 28,3 km/h.; 5.ª, 36,2 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,4. Diámetro de giro: 12,5 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas. Hidroneumática.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 195/70 R 14.

PESO En orden de marcha: 1.275 kgs.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
CX 22 TRS	2.165	115	183	10,6	12,8	107
CX 25 GTI	2.500	138	188	12,5	15,3	107
CX Prestige	2.500	138	188	12,9	15,7	—
CX 25 GTI Turbo	2.500	168	214	13,0	15,7	107
CX 25 RD	2.500	75	158	7,1	6,4	—
CX 25 TRD Turbo	2.500	95	169	10,0	8,8	107
CX 25 RD Turb. Fam.	2.500	95	159	10,2	8,9	107

Motor 16

Este es el momento de equiparse para la práctica del esquí. En El Corte Inglés encontrará todo lo necesario: pantalones, anoraks, gorros, gafas, esquís, fijaciones... La mayor variedad de modelos de todas las grandes marcas.

FORME EQUIPO CON NOSOTROS Y LANCESE A DISFRUTAR SOBRE LA NIEVE

El Corte Inglés

Motor 16

INFORMACIÓN Y REVISTAS, S. A.

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

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

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

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

Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger.

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

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

Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Morilla. 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.

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

San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

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

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

Difusión controlada por OJD.



ESTA SEMANA

SIGUE LA INCOGNITA. Pág. 26

PRECIOS:

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



8 LO ULTIMO Ford Sierra Cosworth

10 ACTUALIDAD Robos de autorradios

18 FELIZ COCHE NUEVO

28 Así bajó la gasolina

32 Estadística

35 MERCADO Ofertas de la semana

36 Precios de coches nuevos

38 Precios de coches usados



43 A FONDO Porsche 924-S

50 FUERA DE SERIE Mercedes 300 SL

54 FRENTE A FRENTE CX/Patrol/Vanette

67 CUENTENOS SU CASO

75 VIAJES Sabote

80 EXTRA REGALOS

87 MOTOS Kawasaki KLR-600-E

94 DEPORTE R-5 Maxi Turbo

99 Estoril: Fórmula 1



104 A todo gas

106 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Si bajaran los coches

BAJO la gasolina y su hermano pobre, el gasóleo, se quedó como estaba. La verdad es que ni los más viejos del lugar recuerdan nada parecido a este aguinaldo, que nos ha llegado a todos los conductores españoles de la mano de los ministros Solchaga y Majó. Lo que hace falta ahora es que el ejemplo cunda y que el 86, que anunciaba su llegada repleto de subidas, sea un año más agradable que sus predecesores. Esta, sin duda, sería la mejor forma de entrar en Europa.

Ya tenemos la gasolina como nos la había dejado el general Franco, a 87 pesetas. Y, por si fuera poco, con un octano más que en aquella época. Detrás de esta espectacular acción nos gustaría adivinar ahora, lo que muchas veces hemos reclamado para el sector del automóvil, la mano firme de la Administración para que esta industria florezca como se merece. Si lo conseguimos, si conseguimos dejar de lado el letargo, será señal inequívoca de que la economía recobra también su pulso. Y será entonces cuando los españoles alcancemos ese país de libertad y progreso con el que hemos venido soñando.

Una vez más, aunque todavía no se han tomado las decisiones finales, los fabricantes de automóviles están dispuestos a dar su «do» de pecho. Estos días barajan sus números con un solo objetivo: afinar sus precios. Puede haber, incluso, una ligera rebaja. Pequeña, muy pequeña en el mejor de los casos, pero significativa. Sería, si se cumplen los buenos propósitos, toda una declaración de buenas intenciones y todo un ejemplo para otros sectores industriales del país.

Ahora que vamos a estrenar nuestra condición de europeos, sería también una magnífica ocasión para estrenar automóvil, porque las condiciones pueden ser inmejorables. Además, ahí están ya, en la pista de salida, los nuevos modelos del 86. Nuestro mejor deseo para todos queda resumida en el titular de portada, «Feliz coche nuevo». Y en esas estamos.

Félix Lázaro

N. del D.—Jean Pierre Písano, caballero y amigo, ha cedido el timón de Citroën Hispania a Claude Sagnet. Al primero, forofeo de España y de lo español, muchas gracias por su entrega total y siempre valiente en defensa del sector. Al segundo, nuestros mejores deseos de éxito en esta nueva etapa de la entrañable marca que quiere simbolizar su dinamismo y energía bajo el lema de que cada cliente debe ser considerado, por todos y por cada uno, como si se tratase de una empresa particular propia, dentro de un espíritu de servicio que se pretende desarrollar al máximo. Seguro que el mercado responderá a esta noble iniciativa.

Bocinazos

con la luz en ambar puede ser motivo de multa por valor de 15.000 pesetas.

¿Hasta cuando habrá fabricantes que no incorporen piloto trasero antiniebla?

¿Por qué la Empresa Municipal de Transportes madrileña no revisa los cierres de los depósitos de combustible de sus autobuses, que una vez llenos van regando de gas-oil las curvas de la ciudad?

¿Por qué algunos conductores se empeñan en conducir envueltos en rígidos abrigos que les privan de la agilidad de movimientos necesaria al volante?

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

A los conductores acostumbrados a saltarse los semáforos, a quienes la Concejalía de Seguridad, Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Madrid, recuerda que no detenerse

CITROËN

DEL AZUL AL ROJO

COINCIDIENDO con el nombramiento de Claude Sarnet, cuarenta y un años, como consejero delegado-director general de Citroën Hispania, en sustitución de Jean Pierre Pisano, la marca viguesa ha cambiado también los colores de su escudo. El azul y el amarillo han sido sustituidos por el rojo y el blanco en el comienzo de una nueva etapa, en la que se pretende de-



sarrollar al máximo el servicio y la atención al cliente. La cúpula de Citroën Hispania la completan Luis Zapatero, director general adjunto para asuntos de fabricación, y François Guesde, director general adjunto para asuntos comerciales.

SEAT

EMPLEO REGULADO

LA empresa Seat ha presentado hace unas fechas expediente de regula-

ción de empleo ante la Dirección General de Trabajo, en líneas con el plan estratégico autorizado por el INI para el quinquenio 1986-1990. Esta medida, que afecta a cuatro mil trabajadores, es el resultado de un acuerdo suscrito entre la dirección de la empresa y sus empleados, en el que también se contempla a corto plazo la rescisión de contratos para 215 trabajadores y un plan de bajas incentivadas, con vigencia hasta el próximo 31 de marzo de 1986.

CARRETERAS

SOCIALISTAS Y CONVERGENTES A LA GREÑA

LA oposición socialista de la Generalidad de Cataluña denunció la política de carreteras que está haciendo el máximo organismo autonómico catalán. Los socialistas dicen que desde 1983 se están acometiendo obras de cara a la galería y cuya financiación hipoteca al organismo por demasiado tiempo. Denunciaron 17 tramos con problemas, unos con las obras paralizadas y otros con éstas sin empezar siquiera. El consejero de Política Territorial y Obras Públicas, Xavier Bigatá, calificó estas acusaciones de «falsas tendenciosas e insidiosas, incomprensibles, por no decir grotescas». El consejero desglosó una a una cada obra denunciada, declarando que muchas de ellas iban en adelante, otras seguían su curso normal y sólo en dos hay dificultades debidas a problemas de los adjudicatarios.

DEPORTIVOS

LOS FORD DEL FUTURO

LOUIS Ross, vicepresidente de Ford, ha anunciado el proyecto de su marca de lanzar dos nuevos deportivos a finales de los años 80.

El primero será un coche de dos plazas y motor cen-

tral, diseñado en Dearbon, USA, pero que será fabricado en Francia por la compañía Chausson. El proyecto correrá a cargo de Mike Kranefuss y se fabricarán 15.000 coches/año.

También por esa misma época entrará en producción, en Australia, otro deportivo, este de 2+2 plazas, diseñado por Giugiaro, cuyas líneas se asemejarían al prototipo de la fotografía, «cazado» a las puertas de Itai Design.

MOTOR IBERICA

A TODA PRENSA

HA quedado reestructurado el departamento de prensa, en Motor Ibérica-Nissan, tras las bajas de Matesanz, Corbella y Navarro. De las relaciones públicas y prensa institucional se ocupa Vicente Codes, secretario del presidente. El área de «comunicación e imagen», está dirigido por Juan Cristóbal (que sigue siendo director comercial nacional), con una subdirección de marketing operativo, al frente de la cual se encuentra José María Peñalver. De aquí dependen varias secciones: promoción (a cargo de Tomás Villarroya), publicidad (Jaume Maymó) y prensa producto (Jaume Maymó).



AUTOTORRE

PARKING EN EL CEMENTO

MAS de cincuenta coches aprisionados en una masa de hormigón componen esta imponente torre de 18 metros, situada en los jardines de la Fundación Cartier, creada bajo el impulso de A. D. Perin, presidente de Cartier. En esta fundación los artistas disponen de una residencia-taller para facilitar en lo posible su creación artística, que se encuentra en la residencia del barón Oberkanpf, en Jouy de Jossas (Francia).

COMPONENTES

SAGUNTO, CRISTALINO

HA quedado construida en Sagunto la Sociedad Italiana del Vidrio Española, filial de la Società Italia-

na del Vetro (SIV), con un capital social de 1.000 millones de pesetas y una inversión de 5.500 millones, en la que participan Cajas de Ahorro de la región y la Generalitat valenciana. Esta nueva planta tiene previsto iniciar en julio de 1987 la producción de unas seiscientos cincuenta mil series completas al año de vidriería para automóviles, de las que la mitad se destinará a la exportación, especialmente a Francia y Reino Unido. Se prevé la creación de 432 puestos de trabajo, de los cuales 250 procederán de la antigua plantilla de Altos Hornos del Mediterráneo.



TOYOTA SUEÑA CON EL FUTURO

TOYOTA, la firma japonesa número uno, sigue creciendo a toda máquina y acumula resultados positivos. La producción de Toyota ha subido más de nueve por ciento en los últimos meses, las ventas también han subido en un 5 por 100 y las exportaciones se han incrementado en más de un diez por ciento. En su mercado interior Toyota se ha dejado, sin embargo, enmendar la plana por dos marcas tan poderosas como Mercedes y Buick, que acaban de robarle dos ejemplares fundamentales, dos coches oficiales reservados a ministros que han preferido los modelos extranjeros a los productos



nacidos en su propio país. Si Toyota tuviera ya en el mercado su prototipo FX 1, la elección no hubiera sido igual. Este modelo Toyota es una versión deportiva, con unas suspensiones especiales similares a las utilizadas por Citroën, suspensiones de tipo hidroneumático que se regulan electrónicamente para asegurar una distancia

de la carrocería al suelo siempre constante. Toyota está ahora mismo en una posición de máximo relieve dentro del campo tecnológico y su FX 1 resume los adelantos tanto en aleaciones nuevas como en ligereza. Hay fibra de carbono en las bielas, cerámica en los tubos de escape y una mezcla de acero con plástico en los capós.

INAUGURACION

UN MINISTRO EN AUSTIN ROVER

SIR Geoffrey Howe, ministro británico de Asuntos Exteriores, acaba de inaugurar el nuevo centro de distribución de Aus-

tin Rover en España. El acto inaugural tuvo lugar el viernes de la semana pasada y sirvió como punto final a las jornadas de trabajo del ministro en nuestro país. El centro está situado en San Fernando de Henares, una localidad próxima en Madrid, y se ha edificado enfrente del edificio donde ya se albergaban las oficinas centrales. Al acto asistieron Jacques Muller, David Collyer, Sofía Manrique y otros representantes de la marca. El pasado mes de noviembre, Austin Rover ha conseguido la primera posición



entre las marcas importadoras puras; el Montego y el Rover 216 están logrando un importante éxito comercial.



Verde y Rojo

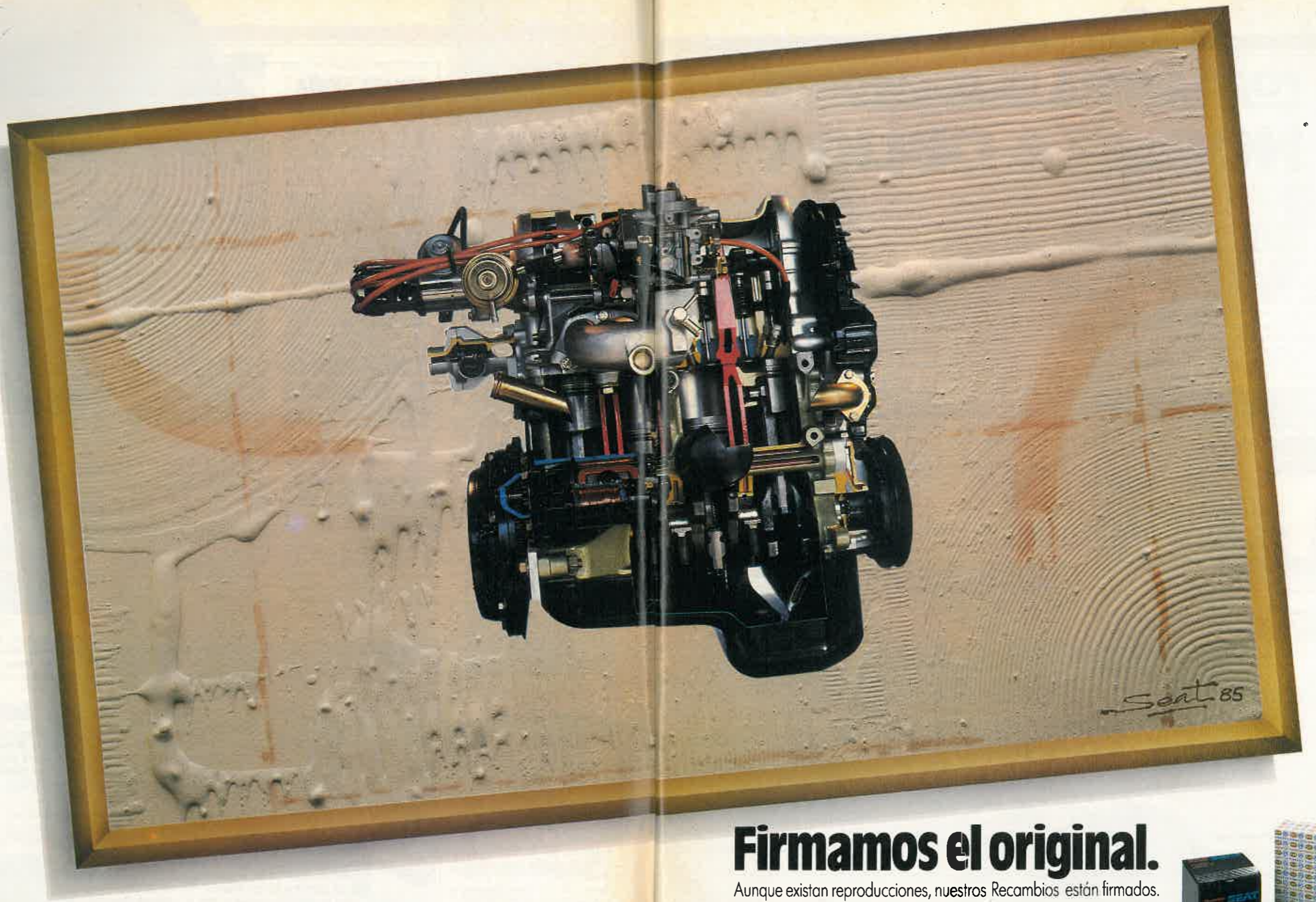
A los agoreros, quejumbrosos y envidiosos usuarios de automóviles de gasoil, porque a ellos no les ha tocado nada en las rebajas. Como si no tuviesen rebajas durante todo el año. Por lo visto, se han olvidado de que «su» precio del gasóleo se lo están financiando los usuarios de la gasolina.

Al ministro Javier Sáenz Culluela, que ha seguido adelante con el Plan Nacional de Carreteras de Julián Campo, al que además ha aportado algunas innovaciones interesantes y una gran dosis de imaginación y esfuerzo.

La semana pasada nos quejábamos de que Tierno no hacía demasiado caso al Tribunal Supremo y ahora resulta que es el Gobierno en pleno quien decide ir contra la doctrina de tan alta institución, legalizando la ORA.

Cincuenta años vendiendo coches merecen el homenaje que estos días celebra Carlos de Salamanca, importador oficial en nuestro país de los Jaguar. La exposición de la marca, en el Hotel Castellana, es algo que los aficionados no han dejado pasar de largo.

50 JAGUAR & C. DE SALAMANCA 1935-1985



Firmamos el original.

Aunque existan reproducciones, nuestros Recambios están firmados.

Recambios Originales



FORD SIERRA RS COSWORTH

NOBLEZA OBLIGA

FORD acaba de entrar en un club exclusivo, el de los fabricantes con berlinas de cuatro plazas capaces de alcanzar los 240 kilómetros por hora de velocidad máxima. Para ello, ha dotado a su Sierra de un fabuloso motor desarrollado por el especialista británico Cosworth (sus motores han ganado 155 Grandes Premios de F-1), que desarrolla 204 caballos de potencia, y se venderá en España en el segundo semestre del 86.

Bajo el capot, prácticamente todo es nuevo. Se conserva el bloque motor tipo *Pinto* y poco más. Dicho bloque está coronado por una nueva culata de aluminio con dos árboles de levas y dieciséis válvulas. La alimentación recurre a un sistema de inyección electrónica Weber Marelli, que cuenta con una unidad electrónica de control. Esta regula la inyección de combustible, el encendido electrónico programado y la válvula de des-

carga del turbo. El resultado es una combustión óptima. Y lo cierto es que el motor funciona tan suave y progresivamente como el más *civilizado* de la gama Sierra. El cocktail lo completa un turbocompresor Garrett T3, cuya carcasa está refrigerada por agua y que dispone de un sistema de refrigeración del aire de la admisión o intercambiador de calor del tipo aire-aire. Otros detalles dignos de reseñar son: pistones Mahle de aluminio forjado, cuyas faldas están refrigeradas por aceite, ángulo de 45 grados formado por las válvulas, relación de compresión de 8:1, cárter de aleación ligera, amortiguadores en los

colectores de admisión y escape para eliminar vibraciones y válvulas de escape refrigeradas por sodio.

En la práctica, los resultados son muy brillantes. La potencia máxima es de 204 caballos a 6.000 revoluciones por minuto y el par máximo, de 28,1 mkg a 4.500 revoluciones por minuto, pero lo más importante es que a 2.300 revoluciones por minuto ya eroga el 80 por 100 de este valor. La traducción de estos datos es una respuesta inmediata a cualquier régimen. El motor empuja con una fuerza que le hace acreedor de la mención sobresaliente. Sin duda

es lo más brillante de todo el coche. Pero es que además va acoplado a una caja de cambios muy bien escalonada, de manera que jamás cae por debajo de las 4.000 revoluciones por minuto. Esta caja es una Borg Warner de cinco relaciones. El apartado transmisión finaliza con un diferencial autoblocante de acoplamiento viscoso.

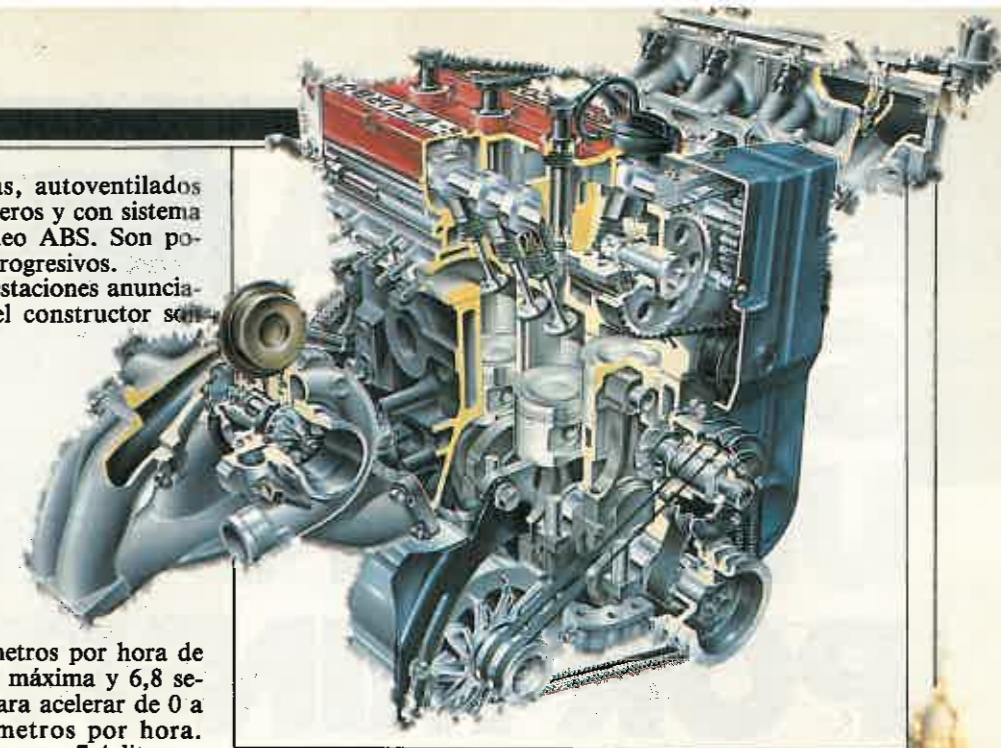
El comportamiento de este Sierra es francamente agresivo. Su potencia permite ir muy rápido y tanto la dirección como los frenos están a la altura. La dirección es asistida con desmultiplicación variable y 2,6 vueltas de volante entre topes. Resulta muy precisa y directa, adecuada a la conducción deportiva. Los frenos son de disco a las cua-

tro ruedas, autoventilados los delanteros y con sistema antibloqueo ABS. Son potentes y progresivos. Las prestaciones anunciadas por el constructor son:

240 kilómetros por hora de velocidad máxima y 6,8 segundos para acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora. Los consumos, 7,4 litros a 90 kilómetros por hora, 9,4 a 120, y 12,4 en ciclo urbano.

El precio del Sierra Cosworth, del que se fabricarán 5.000 unidades para homologar en grupo A, podrá girar

en nuestro país en torno a los cuatro millones de pesetas. En Inglaterra costará 16.000 libras, unas 4.000 libras más que un Sierra 4x4 y unas 2.000 libras menos que un Porsche 944 atmosférico.



Noventa y dos modificaciones de detalle comporta la carrocería del Sierra Cosworth. Entre ellas, destaca el alerón trasero monoplano, que llega a ejercer una presión de 20 kilos a alta velocidad. Las ruedas ATS calzadas neumáticos Dunlop D 40 de 205/50. En el interior, unos magníficos asientos Recaro permiten una postura al volante perfecta con una muy buena sujeción del cuerpo.

INFORME EXCLUSIVO

EN ESPAÑA SE ROBA UN AUTORRADIO POR MINUTO

CON estas alarmantes cifras no es extraño que siempre que se reúne un grupo de automovilistas el robo de los autorradios sea el tema de conversación más habitual. Quien no ha sufrido personalmente varios robos conoce otros muchos casos de amigos y parientes cercanos. Lo más común es maravillarse por la rapidez con que el aparato desaparece del coche. «A mí me lo robaron mientras compraba tabaco en el estanco. No pasaron ni cuatro minutos», dice un contertulio; y otro, «eso no es nada, a mi primo le robaron mientras compraba el periódico». Y otro más habla de los destrozos que le hicieron en el Mer-

LOS ladrones malvenden los aparatos para comprar droga.

cedes de un amigo o de aquel que le han rescindido la póliza del seguro por haber sufrido más de tres sustracciones en un año.

Lo que resulta más raro es que nadie se atreva a confesar que la radio de su coche la ha comprado en el mercado negro, que por veinticinco mil o treinta mil pesetas disfruta de un equipo que en cualquier tienda de accesorios tiene un precio superior a las 150.000 pesetas, y, sin embargo, se unen cínicamente al coro general que admite que la plaga de robos se terminaría si nadie comprara autorradios robadas.

El alcance de esta actividad delictiva es muy difícil de cuantificar y ni las compañías de seguros ni la Policía disponen de datos reales sobre la totalidad de lo robado y su valor. Sin embargo,

y después de varias semanas de investigación, MOTOR16 ha conseguido los datos más aproximados y fiables sobre el tema. En cifras que se resumirían así:

- En España se roban al año más de un millón de autorradios. O lo que es lo mismo, uno cada minuto.
- Solamente el 30 por 100 de los perjudicados denuncia en Comisaría la sustracción del aparato. El resto no lo hace por una de estas tres razones: porque no la tiene asegurada, porque no confía en su recuperación o porque no puede justificar con factura el origen legal del mismo.

● Según datos de la Policía, el valor de lo robado y denunciado supera a lo largo de un año los 5.000 millones de pesetas.

● La Policía sólo consigue recuperar poco más del 5 por 100 de los sustraídos.

La ola creciente de robos de autorradios deja al automovilista que no se resigna a prescindir de este importante elemento en su coche en la más absoluta indefensión. Frente a ella las maquinarias policial y judicial se muestran de cara al ciudadano prácticamente impotentes. Distintas fuentes policiales consultadas por MOTOR16 afirman que la persecución de este delito se dificulta por sus peculiares características. Por un lado, el número y dispersión de los delinquentes, en su gran mayoría jóvenes drogadictos, entre los quince y los veinte años de edad, muchos de ellos sin antecedentes policiales. Por otro, la forma en que se come-

te el delito y, en especial, el escaso tiempo que necesitan para llevarlo a cabo, menos de un minuto. A ello hay que unir la rapidez con la que el ladrón se desprende del cuerpo del delito.

Por parte judicial, tampoco son muchas las esperanzas de atajar este problema. Un juez de Madrid comentó a MOTOR16 el escaso número de delinquentes que la Policía lleva ante los tribunales y la aún menor escasa desarticulación de los receptores (peristas) del material robado.

La tipificación legal de este delito es muy simple, ya que la mayoría son robos, es decir, la sustracción se lleva a cabo mediante el violentamiento del vehículo. El castigo, según el Código Penal, para este tipo delictivo es de arresto mayor (de un mes y un día a seis meses) cuando el valor de lo robado no supera las 30.000 pesetas, y de prisión menor (de seis meses y un día a seis años) cuando supera esta cifra. Sin embargo, son pocos



En menos que canta un gallo, exactamente en un minuto, un especialista «levanta» la radio de su coche, sin importarle para nada la más sofisticada de las alarmas. En España se roban anualmente más de medio millón de autorradios, o lo que es igual, una radio cada minuto. Según informe elaborado por MOTOR16, con datos recogidos en Madrid, Barcelona, Sevilla y Galicia, el móvil de este delito es, fundamentalmente, financiar las dosis diarias de droga que consumen los propios ladrones.

A ley es clara: el comprador de un aparato robado comete el mismo delito que el ladrón.



NAVARRA, Baleares y Zaragoza, las zonas menos castigadas.

los delitos probados, es decir, que sean cogidos «in fraganti». En este caso, por ser un delito frustrado, se le rebaja la pena un grado, con muy pocas posibilidades de que la cumpla, ya que, al no tener la mayoría de ellos antecedentes penales, se produce casi automáticamente una remisión condicional de la pena. El comprador final de un autorradio sustraído, según las fuentes consultadas por MOTOR16, incurre en el delito de receptación, que está castigado igual que el del robo.

En los almacenes judiciales se amontonan por millares los autorradios sustraídos, que en muy raras ocasiones llegan a sus propietarios, porque éstos habitualmente desconocen el número de identificación de su aparato o no disponen de factura de compra que acredite su adquisición.

El resumen del juez no es nada alentador: «Nosotros sólo podemos aplicar las leyes y juzgar a los delincuentes que nos trae la Policía, que debería perseguir más a los receptores.»

Por su parte, los policías consultados por esta revista no dejaron de ocultar su malestar al comprobar que un mismo delincuente puede pasar varias veces en un mes por las dependencias de las Comisarias y Juzgados, sin que en ningún momento llegue a cumplir una pena mínima. «Son siempre los mis-

ARGOT DELICTIVO

- «Chivata»: Alarma del coche.
- «Tonta»: Llave falsa.
- «Espada»: Tira metálica para abrir puertas.
- «Torna»: Destornillador.
- «China»: Trozo de cerámica de bujía.
- «Loro»: Autorradio.
- «Choro»: Ladrón.
- «Dar el agua»: Avisar cuando hay peligro.

mos, lo dejamos ante el juez y a los pocos días lo vemos en la calle», se lamentaba un inspector de Policía, en una Comisaría de Madrid.

Durante la investigación por conocer todos los aspectos de este feo asunto, dos redactores de MOTOR16 entraron en contacto con algunos de los delincuentes habituales dedicados al robo de autorradios. Al contrario de lo que podía suponerse, la extracción social de estos amigos de lo ajeno es de lo más heterogénea, desde menores que viven en chabolas en los extrarradios de las grandes ciudades y quinquis hasta hijos de buenas familias, todos unidos

por un denominador común, su dependencia de las drogas duras, en especial la heroína.

«Cuando llega el "mono" y no tienes ni un "talego" para un "pico", lo más fácil es levantar un "loro" en la calle», dice J. M. L., drogadicto desde hace dos años, que ha interrumpido sus estudios y ha perdido varios trabajos, por culpa de la heroína. «Te enganchas sin darte cuenta —continúa—, y al principio todo parece maravilloso, y cuando te das cuenta que vas de ruina en ruina es demasiado tarde. Cuando tomas la decisión de curarte (J. M. L. tiene asumida su dependencia como una enfermedad) no siempre encuentras la ayuda necesaria, y vuelves a caer.»

Un drogadicto necesita casi cinco mil pesetas diarias, y en ocasiones mucho más, para satisfacer sus necesidades. Robar un casete y convertirlo en dinero es demasiado fácil. Actúan por parejas, que primero localizan el coche con un buen aparato, preferiblemente Mercedes o BMW. En ocasiones buscan un autorradio determinado, que saben tiene una venta fácil o, incluso, el «cliente» le ha hecho un encargo especial. «Si el "loro" es bueno y caro, lo de menos es que el coche tenga alarma. Para abrir los coches viejos, en especial de marca Seat, se utiliza la "espada" o

ROBOS EN 1984

Estos son los datos del pasado año. Medios policiales y judiciales estiman que únicamente se denuncia una tercera parte de los robos cometidos, que son a los que hace referencia este cuadro.

Provincia	Conocidos	Esclarecidos	Detenidos	Valor sustraído	Valor recuperado
Barcelona	36.671	2.535	2.778	1.692.571.708	69.877.277
La Coruña	7.010	546	662	191.333.482	7.929.171
Granada	13.635	1.305	1.181	574.691.112	22.047.890
Madrid	56.227	2.591	2.327	1.558.788.352	136.352.913
Navarra	2.241	175	129	51.068.900	50.700
Oviedo	9.071	1.247	939	215.561.488	18.449.234
Sevilla	23.230	1.789	1.789	939.798.671	29.282.503
Valencia	20.757	1.783	1.806	666.491.748	31.642.077
Valladolid	8.790	572	503	220.177.081	16.548.200
Bilbao	8.433	599	695	292.868.169	16.918.975
Zaragoza	4.262	224	302	129.001.269	3.983.039
Baleares	3.521	299	241	133.714.400	17.055.000
Canarias	5.080	694	544	177.199.721	10.450.425
TOTAL	198.934	14.359	13.896	6.843.265.162	380.587.404



la "tonta" y no es necesario romper la ventanilla, que es el procedimiento más habitual. Para la fractura del vidrio se utilizan tres métodos, el punzón, la "torna" y la "china". Esto último es un trozo de cerámica de bujía, que lanzada contra la ventanilla la rompe sin apenas hacer ruido. Una vez concluida esta operación es cuestión de medio minuto para extraer el aparato de la consola, sobre todo si es del tipo extraíble.»

Hasta hace menos de un año, y según los «especialistas» consultados, la mayor parte de los robos se realizaban de noche y por ladrones más cualificados, situación que está cambiando radicalmente. Ahora no importa la hora, y el autor del robo tiene en esta acción su única actividad delictiva, al margen de la drogadicción. El lugar sí es importante. Cada ciudad tiene sus puntos más peligrosos y algunos son muy comunes, por ejemplo, los aparcamientos de las Universidades, de centros sanitarios, bingos, discotecas e hipermercados. En estos lugares suelen apostarse los ladrones para vigilar, en especial a quienes dejan el extraíble bajo el asiento, en cuyo caso un «choro levanta el lo-

ro» mientras que el otro «da el agua» y advierte de un posible peligro.

El siguiente paso es convertir rápidamente el autorradio en dinero. El perista, que habitualmente se encuentra en bares y discotecas, paga aproximadamente un diez por ciento del valor del aparato. En ocasiones, este perista es, al mismo tiempo, un «camello», que intentará por todos los medios esperar que el síndrome de abstinencia sea insufrible para el drogadicto y comprar a la baja o, mejor aún para él, cambiar directamente el autorradio por una dosis de heroína.

Los receptores venden esa mercancía por un veinticinco o un treinta por ciento de su valor en la tienda. Los redactores y corresponsales de MOTOR16 han rastreado cuatro ciudades, muy significativas por el número de delitos cometidos, Madrid, Barcelona, Sevilla y Vigo, y han encontrado numerosos centros de compraventa. En Madrid, la Ribera de Curtidores, en el popular Rastro, es el mayor y más conocido punto de venta, pero no le va a la zaga la calle Orense, en especial algunas discotecas, como La Nuit, Nubes, Jig-Jog, Pantera Rosa, Estu-

JUECES y policías ven el problema de distinta forma.



En las discotecas de la calle Orense, de Madrid, se reúnen delincuentes y peristas y dan salida a los equipos robados.



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

Ponemos su futuro en acción.

17%
DESGRAVACION

1 x 9 al 90%

25 PTAS.
DIVIDENDO
A CUENTA

ACCIONES
DE AMPER



Telefónica

En Telefónica lanzamos una nueva ampliación de capital que usted no puede dejar pasar.

Una acción de futuro que sólo puede abordar una empresa que camina en paralelo con las nuevas tecnologías. Que cotiza allí donde cotizan los grandes: en París, en Londres, en Frankfurt, en Tokyo. Si usted todavía no es accionista de Telefónica, ahora se le presenta una buena ocasión para serlo. Y si lo es, podrá adquirir, por cada

nueve acciones que tenga, una nueva. Al 90% de su valor nominal. O lo que es lo mismo, a 450 Ptas. Con la desgravación máxima, el 17%.* Aplicable tanto en su declaración del 85 como en la del 86. Y con toda la liquidez y rentabilidad de Telefónica. Vaya por delante con esta ampliación. Su futuro tiene todas las de ganar.

Suscripción de Acciones del 15 de Diciembre del 85 al 15 de Enero del 86.

Ponemos a AMPER en la ampliación.

Si además de suscribir acciones en la nueva ampliación de Telefónica compra usted acciones de Amper, su operación será de capital interés.

Al tiempo que obtiene una acción de Amper, por cada 20 nuevas adquiridas de Telefónica, conseguirá ser accionista de un grupo

industrial pionero en tecnología, en exportación. Que alberga actualmente las mejores expectativas.

Amper es para la ampliación de Telefónica un valor añadido. Que a usted, accionista, le puede venir dado.

Si su futuro es lo que cuenta, hoy ya lo puede tocar. Telefónica lo ha puesto en acción. Suscriba acciones del 15 de diciembre al 15 de enero.

* Según la legislación vigente.

Solicite información en las Oficinas Financieras de Telefónica en cada provincia o llame al 004 (llamada gratuita). Existe un folleto de la emisión a disposición del público.

dio 12 o la Cervercería Alemana allí existentes. El contacto suele ser un empleado de estos establecimientos. Cada barrio tiene su centro especializado: el bar Mafi, en San Blas; El Cister y El Milo, en La Elipa, y Pepeis, en San Pascual.

En Barcelona, donde al día se roban 200 radiocassetes, de los que sólo se denuncia una mínima parte, la zona de compra y venta de estos aparatos robados se realiza entre los corros de gente que se reúnen en la plaza Real y los bares de los alrededores, como el llamado Las Reixas. Otro lugar es en Los Encantes, homólogo barcelonés del Rastro. La Barceloneta es también lugar común de transacción, así como los bares del Barrio Chino.

En Sevilla, donde el 26 por 100 de los robos a coches corresponden a radiocassetes, los delincuentes suelen actuar junto a centros sanitarios y en el barrio de Santa Cruz. Los aparatos son luego revendidos en el polígono Sur y el barrio de Torres Blancas. Al ser Sevilla una ciudad turística, los ladrones se dirigen más a otros artículos depositados en los coches de los visitantes.



Otra característica de la ciudad andaluza es la «profesionalidad» de los delincuentes, con menos proporción de drogadictos, y, además, en la venta es habitual el regateo.

En Vigo, donde se mezcla el robo con el contrabando, se dan también algunas peculiaridades, y es que, dado que allí es más fácil adquirir un autorradio de contrabando, los aparatos robados suelen ser mandados a Madrid, donde la venta es más fácil. Los lugares donde la delincuencia es más alta es en el polígono de Coya, el parking del supermercado Alcampo y del club náutico y en el Arenal. Las ventas se centran en los mercadillos de La Piedra.

Junto al ladrón de autorradios median grupos delictivos más organizados. MOTOR16 ha podido saber que en algunos talleres, donde se montan los equipos de radio, se informa después a esos grupos de la localización del automóvil. Por este motivo es recomendable no dejar, durante el tiempo que el vehículo esté en el taller, la documentación del mismo o papeles que den una pista sobre el domicilio del propietario.

Hasta aquí, el desolador panorama del problema del robo de autorradios que no presenta visos de que se pueda

LOS ASEGURADORES HARTOS

ASEGUAR en una compañía el radiocassette no es muy caro y, por término medio, oscila entre dos mil y tres mil pesetas. Eso para aparatos estándar, porque los muy sofisticados son un caso aparte. La fórmula normal para asegurarlo consiste en un suplemento a la póliza que el automovilista tenga establecida por la compañía para su coche. En caso de robo, la compañía abona el 80 por 100 del valor de la radio.

«Muchas de las radios que se roban no están aseguradas —afirma a esta revista el director general adjunto de Mapfre, señor Naves—. Y ello se debe a que últimamente muchas entidades de seguros no aceptan la inclusión en una póliza de accesorios que no vengan de origen con el vehículo.»

El robo de radiocassetes preocupa tanto a las compañías que la Agrupación de Automóviles de Unespa está estudiando la división de la tarifa de robo en dos: una, que se aplique solamente al vehículo, y la otra, para los accesorios, pensando especialmente en las radios, según comentó a MOTOR16 el gerente de la agrupación, Jesús Saiz de los Terreros. Porque no sólo las radios están en el punto de mira de los amigos de lo «jevo», sino que además, en los últimos meses, se está asistiendo a un alarmante crecimiento del robo de neumáticos, especialmente en verano. O el caso de otros componentes, como es el de los asientos de los viejos Seat 127, de los que no quedó stock y son muy demandados en el mercado negro.

EL DRAMA DE CADA DIA



SON las 17,30 horas del pasado día 3 de diciembre. Un automóvil modelo Renault 11 ha sido desvalijado a plena luz en la céntrica calle madrileña de la Cava de San Miguel. Su propietaria, Carmen Morcuera, mira desconsolada el coche: ha desaparecido de su interior el bolso, el radio cassette y hasta la rueda de repuesto. Presenta denuncia en la Comisaría, más por sistema que porque tenga la confianza de recuperar esos objetos. «Tres veces, tres, me han robado la radio, un aparato modesto, sin pretensiones. Ya me he hartado. El próximo lo compraré en el mercado negro.»

Unas horas más tarde, un Ford Granada es forzado y de él desapare-

ce un moderno radiocassette valorado en 100.000 pesetas. Su propietario, Joaquín R., es la primera vez que sufre este tipo de robo. «Hasta ahora había tenido suerte y en ella confiaba. Está visto que no hay nadie que se pueda librar de esta plaga. Ahora, a reparar el cristal de la ventanilla y a reclamar al seguro. No sé si volveré a poner radio.»

Estos son tan sólo dos de los 59 robos denunciados el pasado día 3 en el Juzgado de Guardia de Madrid. En esa fecha, ante el magistrado se denunciaron 338 delitos.

En cerca del 20 por 100 de los casos denunciados se vieron implicados automovilistas, a los que se había forzado el automóvil.



Los puestos de los Encantes, de Barcelona, son los centros de venta de artículos robados, junto con la plaza Real.



La imagen de muchos bares se ve perjudicada por algunos clientes que eligen el establecimiento como centro de recepción.

PONERSELO DIFÍCIL A LOS CACOS

CADA día son más numerosas las fábricas de automóviles y los fabricantes de autorradios que buscan la manera de evitar que los «cacos» puedan salirse con la suya. En esta línea está el equipo que monta el Renault 25, con mandos incorporados al volante, y también, buscando la pancea anticacos, está trabajando Blaupunkt en un modelo para anclar directamente al chasis del coche, pero que por desgracia no se podrá adaptar a todos los vehículos. Un sistema similar, pero unido a la consola en lugar de al chasis es el que utiliza el Autoblinter, aunque si el ladrón se lo propone rompe cuanto sea necesario para robar el aparato.

Por su parte, Philips ha comercializado recientemente el DC 751, que dispone de un código de seguridad que sólo conoce el dueño y sin el cual no funciona. Este sistema, que en principio parece de los más seguros, puede llegar a ser muy efectivo cuando se extiende en el mercado y los ladrones se



convenzan de que robarlo resulta inútil si no se conoce el código preciso. También el Beket México, el compacto más caro del mercado, que montan las marcas de prestigio, puede pasar inadvertido simplemente quitándole la tapa, operación que resulta sencilla, puesto que sólo está unida al aparato por dos tornillos. No se debe de olvidar tampoco que uno de los mejores sistemas para evitar los robos es camuflar el equipo. En este campo existen verdaderos especialistas que, por razones obvias, no quieren contar sus trucos, trucos que en un alto porcentaje dan los resultados apetecidos.

atajar. ¿Existe una cierta permisibilidad por parte de las autoridades? El impulso incontenible del drogadicto por conseguir su dosis diaria, el robo de un radiocasete es un mal menor, comparado con otro tipo delictivo, como el atraco directo a personas, que acarrearía daños más graves o irreparables a los atracados. El juez consultado por esta revista manifestó que «es evidente que si nadie comprara autorradios robados se cortaría el problema de raíz».

Esta misma opinión la comparten la mayoría de los policías consultados por MOTOR16, al tiempo que desmienten la posibilidad de «permisibilidad» con los delincuentes. «Nosotros —manifestó un inspector— no hacemos la vista gorda, pero sería bueno que alguien fuera capaz de dar una respuesta a nuestro drama. Detenemos a un mismo ladrón varias veces en un mes. Y varias veces, pocas horas después, le vemos en la calle. ¿Qué podemos hacer? A esto, sencillamente, le podríamos llamar impotencia.»

Un alto ejecutivo de una empresa de comunicación nacional, al que ya le han robado cinco autorradios en lo que va de año, comentó a un redactor de esta revista: «El problema está ahí. Todos hemos sido o somos robados. ¿Quién nos defiende? La respuesta, lo sé, es difícil, pero el Gobierno tiene la obligación de poner fin a esta sangría.»

F. del Brío, M. J. Benoit,
R. R. Sáez y corresponsales



La marca del whisky



FELIZ COCHE NUEVO



La gama 205 crecerá con un familiar en el Salón de París.



Citroën ofrecerá el diesel pequeño más rápido con su GTI.

Hasta 1.100.000 pesetas

La categoría de los coches pequeños va a tener mucho movimiento, ya que hay pocos fabricantes que no preparen algún lanzamiento en este segmento. Uno de los lanzamientos más sonados será el del Citroën AX, un modelo que debe aparecer en el próximo Salón de París a primeros de otoño y cuya fabricación en la factoría de Vigo es ya un hecho comentado por el propio Jacques Calvet. El AX va a ser un coche de poco más de tres metros y medio de longitud con carroce-

ría de tres o cinco puertas que se distinguirá por su ligereza y por su buena aerodinámica; en los AX se montarán los ya vistos en los Talbot Samba o los Citroën LNA, motores de aluminio con potencias que irán desde los cincuenta hasta los ochenta caballos.

En Citroën la llegada del Visa GTD o GTI diesel será el otro acontecimiento. Llevará el motor diesel de 1,9 litros de cubaje, e irá vestido con una carrocería de aire deportivo con todos los detalles de la versión GTI.

Fiat prepara un lanzamiento internacional casi inmediato, el de su nuevo Panda, un coche que se diferenciará del modelo ya conocido no sólo por una serie de retoques estéticos en

su exterior, sino por un eje trasero del tipo Omega y el motor Fire. El usuario español podrá contar ya con los modelos Uno equipados con el motor Fire. El Fiat Uno con motor turbodiesel pasará de los cuarenta y cinco caballos actuales a casi sesenta.

Lancia atacará el mercado de los coches con tracción total por medio de su Y-10 con cuatro ruedas motrices; el sistema será muy similar del Panda.

Las novedades de Opel en su gama Corsa van a tener un toque deportivo. En los primeros días de marzo saldrá al mercado el Corsa GTR, una versión especial del Corsa TR, que hasta ahora se había distinguido por su tono familiar, la ver-

sión GTR será una reproducción a escala reducida del Opel Ascona GT; en el motor de 1,3 litros no habrá modificaciones y seguirá dando setenta caballos de potencia. También se está preparando una versión especial del Corsa GT denominado GTi, que recibirá el motor de 1,3 litros, con inyección de carburante, capaz de llegar a las cercanías de los cien caballos y los 200 kilómetros por hora.

Peugeot ya tiene terminado su primera novedad para el 86, el 205 GTX, con carrocería de sólo dos puertas laterales y tipo GTi, que montará el motor de 1,6 litros, con 90 caballos de potencia. En el plano interna-

El año 86 llama a la puerta y los primeros pensamientos que vienen al grito de «Año nuevo, vida nueva» tienen que ver con la compra de un coche nuevo, un coche barato o caro, sencillo o lujoso, discreto o espectacular, un coche nuevo que no tenga nada que ver con los modelos ya conocidos. En las líneas que siguen, MOTOR16 hace un repaso a todo lo que llegará al mercado durante los doce meses próximos, con una referencia especial a los modelos que se construirán en nuestro país; también hay un hueco para algunas despedidas, para los modelos que dejarán de vivir durante ese tiempo que ya está a punto de comenzar.



A partir del 15 de enero se venderá la versión diesel del R-5.



El Renault Express llegará con marcada vocación multiuso.

cional habrá que contar con la llegada del Peugeot 205 familiar, una versión diseñada por Pininfarina, que tendrá un voladizo posterior más largo que en los modelos ya conocidos, lo que permitirá ampliar el volumen de carga. El 205 Familiar verá la luz en el Salón de París a primeros de otoño.

El Renault 5, con motor diesel, será una realidad inmediata para el usuario español, que estará en nuestro mercado desde el próximo día 15 de enero. Para más

adelante está prevista la llegada del R-5 Express, la versión furgoneta derivada del Supercinco. El Express saldrá con motores de gasolina y de gasóleo. Habrá una versión acristalada con una personalidad turística familiar parecida a la que tuvo en sus tiempos el Matra Rancho.

Seat continúa su batallar con Volkswagen, su tira y afloja, por lo que hay mu-

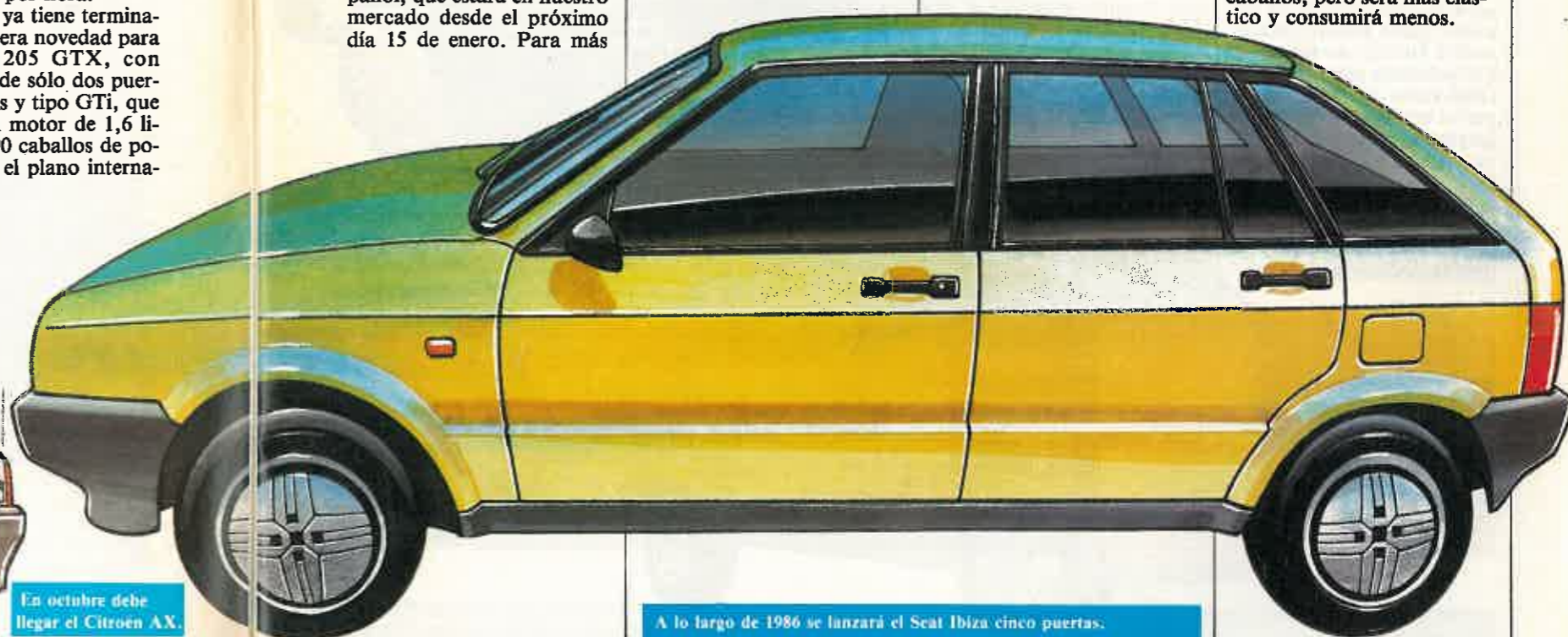
chos programas todavía en el aire; además del nuevo Panda —Marbella—, el Ibiza, con carrocería de cinco puertas, ya tendría que estar en la calle, lo mismo que la versión deportiva SXi con inyección; el primer modelo va a salir antes del verano, y se ofrecerá con los tres motores actuales, los dos de gasolina y el de gasóleo, con un precio algo superior en un cuatro por ciento con

respecto a los modelos actuales.

Volkswagen, por su parte, va a rejuvenecer los motores del Polo, pero sin modificar la carrocería. Los motores de cuatro cilindros de 1,1 y 1,3 litros recibirán algunos retoques; el motor de 1,1 litros pasará de cuarenta a cuarenta y cinco caballos de potencia, mientras que el de 1,3 litros continuará dando cincuenta y cinco caballos, pero será más elástico y consumirá menos.



En octubre debe llegar el Citroën AX.



A lo largo de 1986 se lanzará el Seat Ibiza cinco puertas.



En octubre vendrá el Lada Samara de tracción delantera.



El Kadett cuatro puertas llegará en la primavera.

Hasta 1.500.000 pesetas

A categoría media, la categoría en la que se inscriben los familiares con cuatro puertas laterales que rondan los cuatro metros de longitud y se mueven entre el millón doscientas y el millón y medio de pesetas, también va a ser uno de los focos de atracción del 86. Los retoques en la familia Escort/Orion, el nuevo Opel Kadett con carrocería de tipo clásico y el Peugeot 309 serán tres bombazos en nuestro país. En Ford ya tienen fecha para la presentación de la nueva gama Escort/Orion: será a finales de febrero. Los próximos modelos se diferenciarán de los actuales por el cambio de los paragolpes, así como por la nueva suspensión trasera. Los Escort y los Orion, que hasta ahora compartían el mismo frontal, se distinguirán entre sí con una simple mirada al morro; el Escort ten-

drá una calandra con una única entrada, al estilo del Fiesta, mientras que el Orion heredará la de tipo cortinillas. El eje trasero recibirá algunas modificaciones para mejorar el comportamiento del coche; la gama actual de motores se reforzará con una versión de 1,8 litros de cubaje provista de inyección electrónica de carburante, elemento que llevará la potencia a las proximidades de los cien caballos. Lada, la marca rusa que hasta ahora ha estado fabricando el modelo Niva y versiones de los antiguos Fiat 124, va a entrar de lleno en el mercado occidental con el modelo Samara, un coche cuyo argumento más convincente será el precio, comprendido entre las seiscientas y las setecientas mil pesetas en las versiones básicas. La carrocería del Samara tiene algunos rasgos de

Giugiaro y los motores son obra de Porsche; el coche se está presentando ahora mismo en Rusia, es un tracción delantera y dispondrá de tres motores de gasolina, 1,1, 1,3 y 1,5 litros de cubaje con potencias comprendidas entre los cincuenta y los ochenta caballos.

Lancia; la moda de la tracción total va a llegar a los modelos Delta y Prisma; a lo largo de los próximos doce meses saldrá al mercado una versión del Delta similar al coche que está compitiendo en el mundial de rallies; el Delta 4 x 4 de calle llevará el motor turbo ya visto en la versión Delta HF, con 130 caballos de potencia.



El Ford Escort se adaptará a la nueva imagen de marca.



«Restyling» para los R-9 y R-11.



La ofensiva Peugeot se llamará 309.



Más de 200 km/h. en el Golf GTI 16 válvulas.



Operación maquillaje para el Orion en el mes de marzo.

En el mercado español, la novedad más inminente es la versión turbodiesel del Prisma, que asegura no sólo unas prestaciones de primera, sino también un confort excepcional gracias al buen aislamiento acústico de la mecánica.

El Opel Kadett, con carrocería de tipo clásico, ya es un viejo conocido de los lectores: este coche saldrá al mercado en los primeros días de la primavera, pero se fabricará en la factoría de Figueruelas ya desde primeros de años; la oferta Kadett va a contar con tres motores diferentes, dos de gaso-



Nuevas versiones para el Lancia Prisma: 4 x 4 y turbodiesel.

lina y uno de gasóleo, así como tres niveles de equipamiento: LS, GL y GLS. Dentro del sector de vehículos comerciales habrá que contar con la llegada del Kadett Combo, un furgón clásico construido sobre la base del modelo Kadett ranchera. La comercialización del Peugeot 309 es otro acontecimiento del 86. El coche se hará en las factorías que la marca tiene en Villaverde y estará a la venta en los primeros días del otoño; todavía se desconocen las versiones que se comercializarán en nuestro país, pero sí es seguro que los primeros modelos que saldrán a la calle serán los del motor de 1,4 litros de cubaje con 83 caballos de potencia. En Renault también van a cuidar la imagen de sus R-9 y R-11; la llegada de los

Ford Escort y Orion, la del Opel Kadett y la del Peugeot 309 endurecerá la lucha por el mercado; a primeros de otoño podrá estar en la calle la serie 2 de los R-9 y los R-11, distinguidos por pequeñas modificaciones de orden estético que aparecerán en el frontal, común para las dos versiones, lo mismo que los motores. Por último, dentro de Volkswagen, habrá que contar con el lanzamiento en nuestro país de la versión Golf GTI con motor de 16 válvulas y casi 140 caballos de potencia; también se podrá comprar el Golf Syncro, el primer intento serio de poner un sistema de tracción total al alcance de todos los públicos, un sistema «inteligente» que evita al conductor muchos problemas sean cuáles sean las condiciones de la carretera. Estos modelos, sin embargo, superarán ampliamente la barrera del millón y medio de pesetas.

Hasta 3.000.000 de pesetas

LOS coches de más de millón y medio de pesetas son ya un reto para el comprador medio, son coches entre los que se pueden encontrar familiares de estilo clásico, familiares con quinta puerta y deportivos con más o menos pretensiones.

En la primera semana de enero, Alfa Romeo lanzará su último modelo, el Alfa 75. Este coche sustituirá a los Giulietta, pero heredará su mismo espíritu brioso en las dos versiones comercializadas: el equipado con el motor de cuatro cilindros y dos litros alimentado por carburadores, dará ciento treinta caballos de potencia, mientras que la versión movida por el motor de seis cilindros en V, de 2,5 litros de cubitaje, llevará ciento sesenta caballos en sus entrañas. A mediados de año saldrá al mercado internacional una versión superdeportiva, irá equipada con un motor cuatro cilindros de 1,8 litros de cubitaje sobrealimentado por turbocompresor.

El grupo Austin Rover va a traer a nuestro país dos versiones del Montego, que hasta ahora no estaban en

su oferta: el Montego familiar con carrocería tipo ranchera, un coche que ya se vio en el Salón de Barcelona, y el MG Montego Turbo, un modelo que está sorprendiendo en el resto de Europa por sus cualidades.

El BX de Citroën es como una locomotora que está tirando de toda la marca; la versión Sport, preparada por el francés Danielsson, ha sido un éxito y la firma francesa va a dar continuidad al experimento; a lo largo del próximo año saldrá el nuevo BX GTS, con el motor de 1,9 litros de cubitaje, alimentado por carburadores y ciento veinte caballos de potencia, mientras que se está estudiando una versión BX GTI que podría rondar los ciento cuarenta caballos y los doscientos veinte kilómetros por hora.

Los BMW 325 y 324 Diesel acaban de llegar al mercado español para revitalizar la serie 3; esta misma serie recibirá durante 1986 las aportaciones de los 325 i con tracción a las cuatro ruedas, los 320 i y 325 i Cabrio, así como el superdeportivo M-3. Los dos primeros modelos van a entrar en escena durante la primavera próxima, mientras que el M-3 estará en los escaparates de los concesionarios después del verano.

Lancia contraatacará con el modelo conocido todavía bajo el nombre en clave de «tipo 3»; será un coche a



Los Alfa Romeo 75 vienen en el mes de enero.



El VW Passat debe recibir una serie de retoques.

medio camino entre el Prisma y el Thema, que heredará muchos rasgos mecánicos y estéticos de su hermano mayor, el Thema; la presentación está prevista para finales de año. El Lancia será un coche amplio con carrocería

de 4,40 metros de longitud servida en dos versiones, clásica y con portón posterior. Para este coche se preparan cinco motores de gasolina y dos de gasóleo; los de gasolina irán desde los 100 hasta los 135 caballos de



El Lancia tipo 3 será un Thema en pequeño.



El Volvo 480 se comercializará a lo largo del año.

potencia; mientras que los diesel estarán entre los 65 y los 90 caballos de potencia. El Renault 21 estará en el mercado español a primeros

de abril; la gama que se fabricará en Palencia será el resultante de combinar motores con cinco niveles distintos de potencia, dos tipos

de cajas de cambio, y cuatro categorías de equipamiento. La oferta de motores de gasolina va a moverse entre 76 y 120 caballos de potencia, mientras que los diesel irán desde los 67 hasta los 88 caballos. El R-21 más rápido rozará los doscientos kilómetros por hora. Estos coches serán más amplios que el R-18, modelo al que sustituirán antes de final del 86; sus precios también serán más altos, siempre por encima del millón cuatrocientas mil pesetas.

Volkswagen quiere potenciar su Passat. Dentro de pocos días se va a presentar en nuestro país la nueva versión de este modelo, con formas más suaves y unos grupos ópticos de mayor tamaño. El modelo más potente, el equipado con el motor de cinco cilindros, 2,2 litros de cubitaje y 136 caballos de potencia llegará en este lanzamiento.

Después de la presentación del Volvo 480, un coche que se comercializará en Europa a primeros de marzo, va a llegar la serie 470, las berlinas derivadas del coupé sueco; las berlinas serán de tracción delantera y llevarán los motores de aluminio creados por Renault para su R-11 TXE y R-9 TXE, pero retocados para incorporar inyección electrónica y turbocompresor en la versión más deportiva.



La gran novedad de Renault será el R-21.



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

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

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

Nombre
Dirección
Localidad Tel.

Deseo más información sobre

ALFANUMERICA



Las 16 válvulas darán un nuevo encanto al VW Scirocco.



Familiares de lujo: los nuevos Mercedes T de la serie W-124.



Para finales de año llegarán los BMW serie 7.



Sin camuflaje, el Jaguar XJ 40 será una elegante berlina.



El Honda Legend vendrá a España en versión Rover.



Para junio llegará la gama Croma, variante Fiat del proyecto tipo 4.

será el deportivo de carretera de Ford. El coche se acaba de presentar en Jerez y será la base de un coche de carreras.

A lo largo del 86, Jaguar desvelará su berlina de máximo lujo, el XJ 40, con carrocería muy aerodinámica y los motores de seis cilindros que ya están apareciendo en las versiones XJS coupé.

Lancia va a lanzar una versión con tracción total del Thema; esta versión se reforzará con un modelo de máximo prestigio, el Thema Ferrari, que va a heredar un motor de ocho cilindros en V y de más de doscientos caballos de potencia.

Las novedades de Mercedes a lo largo de los doce próximos meses van a ser abundantes. Los primeros en llegar serán los coupés derivados de la serie W-124, coches ya vistos en las páginas de MOTOR16.

Porsche prepara el 928 con cuatro válvulas por cilindro, un coche con más de trescientos cuarenta caballos de potencia, que podrá recibir como opción el sistema de tracción total con mando electrónico que se está experimentando en los 959. El veterano 911 variará ligeramente sus formas, y su frontal recibirá algunos cambios que le darán un mayor parecido con el 959.

El grupo inglés Rover sorprenderá al público a mediados del verano con su Rover 800, un coche que en Estados Unidos se llamará Sterling y que es una réplica del último Honda Legend.

El Ford Sierra Cosworth

En un campo marginal como es el formado por los modelos todo-terreno también habrá novedades destacables: Nissan, después de lanzar su seis cilindros diesel, espera a la primavera para lanzar un modelo especial, el equipado con un motor de cuatro cilindros diesel provisto de turbocompresor. Range Rover, también llegará a nuestro país en su nueva versión, con motor equipado de inyección electrónica de carburante.

Suzuki, por último, tiene ya preparado para los tres primeros meses del año próximo el SJ 413, con motor de 1,3 litros de cubaje.

entre los doscientos y los trescientos caballos. También se prepara una versión

con cuatro ruedas motrices. El Fiat Croma acaba de aparecer en Italia y llegará a España en junio. Habrá en

BMW pondrá en el mercado su nueva serie 7, una serie diferenciada por la forma de su carrocería, que tendrá un tono mucho más aerodinámico de lo que hasta ahora era habitual en la marca. Los nuevos serie 7 van a recibir motores de seis

cilindros en línea y 3,5 litros de cubaje. El motor V-12 con cinco litros de cubaje ya está funcionando, y las

tres versiones podrían aparecer juntas durante el otoño. Las potencias oscilarán



El Audi 200 Coupé sólo espera a su lanzamiento.

Más de 3.000.000 de pesetas

LOS coches de esta categoría son los modelos aristocráticos, los coches que hacen soñar. La oferta va a ser muy nutrida, y todas las marcas de primera línea tienen preparados sus proyectiles de gran calibre para la próxima temporada.

Audi tiene en la recámara un modelo que dará mucho que hablar, el Audi 100 coupé. Será un coche con sólo dos puertas laterales y un motor de 138 caballos, que debe reírse de los 200 por hora. El Audi 100 coupé tendrá a su lado una versión 200 coupé, y para finales de año llegarán las versiones con cuatro ruedas motrices.

PRECIOS

SIGUE LA INCOGNITA

MAS de cincuenta llamadas por teléfono, cerca de veinte visitas personales y cerca de trescientas páginas de documentación consultada nos permiten afirmar, con muy poco margen de error, que a quince días de la implantación de una nueva fiscalidad en los automóviles, nadie sabe cuáles van a ser realmente los precios que va a tener que pagar el comprador.

En principio, hay que diferenciar claramente los coches nacionales de los de importación.

Los nacionales, recordémoslo, han sufrido en este último mes una subida de sus precios (PFF) de aproximadamente un 4 por 100. Según se dijo en-

tonces, esta subida era para absorber la obligada reducción del PFF si se quería mantener el precio final sin grandes variaciones el día 1 de enero.



Al fin los salones del automóvil europeos tendrán verdadero valor para los españoles.

Porque si el PFF se mantienen in-cambiado, lo que es innegable es que lo que hoy le cuesta 100 a un cliente, el día 2 de enero le va a costar 102,7.

Lo normal es que, a medio plazo, los distintos suministradores de los fabricantes vayan desquitando al IGTE, con lo que el precio final de los coches debe permitir que el PFF se reduzca entre tres y cinco puntos, para ofrecer a los compradores el mismo PVP a medio plazo, posiblemente a primeros de marzo.

Lo que ocurre es que los sondeos de los fabricantes con sus suministradores y con la Administración apuntan a un encarecimiento general del producto, al que habrá que añadir una mayor fiscalidad. A esto, la mayor financiación por parte de los concesionarios y la poca clara devolución de los ITE en cascada nos hacen aventurar a la mayoría de los fabricantes una subida en enero, a la que habrá que añadir las tradicionales subidas en primavera y otoño/invierno.

En cuanto a los coches de importación, hay que diferenciar muy claramente cuál es la teoría (una clara reducción de los costes a medio y largo

plazo) y la práctica (un mantenimiento de los precios en el mejor de los casos).

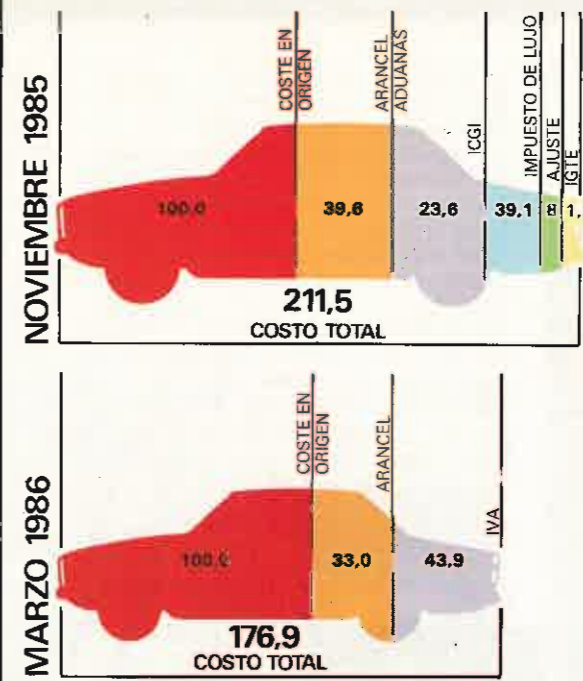
Porque, en efecto, del cuadro que damos a continuación, se desprende que un coche de importación que hoy cuesta 100, va a costar en enero 92,6; en marzo, 93,6, y en enero de 1993, cuando ya no existan aranceles aduaneros, 62,9 (al margen del valor no constante de la moneda).

Otra cosa es lo que va a ocurrir en realidad. Por una parte, la mayoría de los importadores están llevando a cabo una política de precios que busca, por encima de todo, el incremento de su penetración, aunque ello signifique un considerable volumen de pérdidas.

Por otro lado, el valor de la peseta respecto al conjunto de monedas europeas se ha deteriorado en los últimos meses, ajuste que incidirá en una subida real de todos los productos de importación.

En el último año, los coches importados no han subido sus precios en ori-

Qué cuesta un importado



al ser sustituido el 24 por 100 de IL y el 0,7 por 100 de ITE por el 33 por 100 de IVA. Esta situación va a modificarse en cuanto comiencen a llegar los primeros importados sin ICGI; no es, por tanto, extraño que, a mediados de mes, al menos en teoría, los coches reducirán sus precios en un 10 por 100 aproximadamente.

Pero todo va a depender de lo que los importadores estimen que es más apropiado para sus intereses: comenzar a plantear una política de precios real o seguir ofreciendo un buen balance de penetración gracias a una agresiva estrategia comercial y de precios. Sólo el tiempo lo dirá.

Es significativo añadir que ni ANFAC (Asociación de Fabricantes de Coches), ni ANIACAM (Asociación de Importadores de Automóviles) creen que

los precios vayan a bajar, al contrario que lo anunciado por la Administración, que ha incluido a los automovilistas entre los productos cuyo precio descendería en el 86.

Según la mayoría de los importadores consultados, a primeros de año habrá una elevación real del 6,6 por 100,

LA REBAJA ARANCELARIA

	1985		1986			1987		1988		1993
	General dicem.	Cuota dicem.	General enero	General marzo	Cuota enero	General enero	Cuota enero	General enero	Cuota enero	General enero
1. Precio en origen	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2. Ajuste aduana	8,00	8,00	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Arancel	39,64	27,00	36,70	33,03	17,40	28,44	17,40	22,94	17,40	0
4. Imp. Comp. G.I.	23,59	23,59	0	0	0	0	0	0	0	0
5. IGTE	1,19	1,11	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Impuesto sobre Lujo ..	39,11	36,14	0	0	0	0	0	0	0	0
7. IVA	0	0	45,11	43,90	38,74	42,38	38,74	40,57	38,74	33,00
8. Precio final	211,53	195,84	181,81	176,93	156,14	170,82	156,14	163,51	156,14	133,00
9. Base 100	100	92,6	85,9	83,6	73,8	80,7	73,8	77,3	73,8	62,9

1) PRECIO EN ORIGEN

Es lo que venimos llamando precio franco-fábrica o precio franco-frontera. La verdad es que en este precio se incluye ya el beneficio del concesionario, con valores muy variables: desde el 6 por 100 hasta el 11 por 100 en algunos modelos muy caros, de importación.

Este valor es la clave de la interpretación de los precios

en el futuro. En el cuadro adjunto, el valor 100 corresponde al día 1 de diciembre de 1985, en pesetas constantes. Lo razonable, ya que desaparece el ITE, es que este valor 100 descendiese hasta 88/85, en función de los 12/15 puntos de encarecimiento «en cascada» del ITE.

2) AJUSTE DE ADUANAS

Es este uno de los impues-

tos o tasas que desaparecen el primer día de incorporación a la CEE. Se trata de un gasto de despacho, porcentual al valor de la mercancía CIF, con un tipo máximo para automóviles del 8 por 100.

3) ARANCEL DE ADUANAS

Aquí radica el quid de la cuestión para los coches de

importación. El actual arancel es del 68 por 100 del valor CIF más ajuste, pero una serie de reducciones transitorias lo han dejado reducido al 36,70 por 100 del valor CIF + ajuste.

En estos dos últimos años, un contingente de automóviles de países comunitarios han gozado de una reducción arancelaria. Dos grupos de cilindrada (hasta

1.276 c.c. y más de 1.990 c.c.) con un arancel del 25 por 100 del valor CIF + ajuste, que sitúa este arancel de la cuota reducida en 28 puntos sobre 100. Durante este año 85, han sido 15.000 los coches que han gozado de este arancel reducido, pero serán 32.000 en el 86 y 40.000 en el año 88, último en el que se mantendrá esta cuota de importados «privilegiados».

Al margen de esta reducción arancelaria de cuota limitada, la incorporación de España al régimen comunitario contempla una paulatina reducción de estos aranceles generales, según el siguiente cuadro:

Año	Porcentaje de descreto arancelario (%)	Arancel resultante (%)
1985	0	36,70
1986	10	33,00
1987	12,50	28,40
1988	15	22,90
1989	15	17,40
1990	12,50	12,80
1991	12,50	8,30
1992	12,50	3,70
1993	10	0,00

Como se ve, no es hasta enero de 1993 cuando los coches de importación deja-

rán de pagar aranceles aduaneros y podremos al fin afirmar que nuestro mercado no se diferenciará gran cosa del comunitario, impuestos añadidos al margen. Hay que precisar que la reducción arancelaria del 10 por 100 prevista para el año próximo no entrará el 1 de enero como en años sucesivos, sino el día 1 de marzo.

4) IMPUESTO DE COMPENSACION DE GRAVAMENES INTERIORES

Desaparece el próximo 1 de enero. El ICGI actual es del 13 por 100 del precio, CIF + Ajuste + Arancel, pero teniendo en cuenta el arancel completo y no reducido; es decir, un arancel del 68 por 100; es decir, el 13 por 100 de 176 = 23,59 puntos por cada 100.

5) IMPUESTO DE TRAFICO DE EMPRESAS

En los coches de importación es del 0,7 por 100 de la

suma de los primeros cuatro capítulos (de ahí la denominación «en cascada» para este impuesto). Precisamente la suma del IGTE y del ICGI es la única causa por la que los precios finales deberían descender desde los primeros meses del 86, ya que ambos, alcanzando casi un 25 por 100 del valor inicial, desaparecen.

6) IMPUESTO SOBRE EL LUJO

La entrada en vigor del IVA hace desaparecer el IL, que en estos últimos años ha venido siendo del 24 por 100 del PFF (suma de los cuatro primeros capítulos); es decir, entre 36 y 39 puntos (según el coche fuese o no de la cuota de aranceles reducidos).

7) IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

Con un tipo del 33 por 100, el IVA español se sitúa casi a la cabeza de la Europa comunitaria, sólo supe-

rado por el 33,33 por 100 de Francia y el 38 por 100 de los coches de más de 2.000 c.c. italianos. Pero, como se aplica transitoriamente sobre el valor CIF más el arancel, la realidad es que los españoles abonaremos un IVA muy próximo al 45 por 100 en el año 86, para ir descendiendo paulatinamente.

8) PRECIO FINAL

No parece que haya mucho que explicar. Hoy, en diciembre de 1985, un coche que a la salida de fábrica costaba 100, le cuesta al comprador español 211,53 pesetas, a las que habrá que sumar el transporte, los gastos de matriculación y el seguro; en definitiva, más del doble de lo que recibe el fabricante se lo lleva el Ministerio de Economía.

En los próximos años, esta abrumadora presión fiscal irá paulatina y lentamente remitiendo, hasta situarse, dentro de ocho años, en un único 33 por 100 del Impuesto de Valor Añadido; al fin entraremos en la Europa automovilística.

UNA DECISION HISTORICA

ASÍ BAJO LA GASOLINA

El Gobierno socialista ha decidido plantar cara a las incertidumbres. De ahí su intención de que los precios de los combustibles aprobados la pasada semana se mantengan, al menos, durante el próximo año, siempre que no ocurran sucesos extraordinarios. Ni las gasolinas ni el gasóleo para automoción se van a mover en cualquier sentido durante el 1986.

DE increíble, como poco, se calificaba el pasado miércoles día 11 la decisión del Consejo de Ministros de bajar en seis pesetas el precio de las gasolinas super y normal. Esta decisión, única si recurrimos a la memoria histórica, sorprendía a todos los expertos, ya que si en las últimas semanas se apuntaba una lógica —técnicamente hablando— reducción de esos precios por la evolución del petróleo y del dólar, no se llegaba a especular con un descenso tan acentuado, que sitúa el precio de la gasolina super en 87 pesetas litro, y el de la normal en 81 pesetas, manteniendo inalterable el de gasóleo para automoción.



En días anteriores al miércoles 11, los expertos del Gobierno estaban manejando distintos parámetros, según supo en su momento MOTOR16, todos ellos basados en la caída del precio de crudo y la depreciación del dólar frente a la peseta, hechos que siempre han apoyado la petición de una bajada del precio de los combustibles. En el primero de los escenarios diseñado por estos expertos se proponía mantener los precios en sus niveles anteriores, «vendiendo» la idea de que no habían sido retocados desde noviembre de 1983, lo que ya es un ahorro. En el segundo de

LA estabilidad de los precios de los combustibles, asegurada en 1986

los casos se pensaba que en un momento en que las expectativas inflacionistas se estaban disparando (sobre todo por la escasa claridad que todavía en estas fechas existe sobre la repercusión del Impuesto sobre el Valor Añadido), lo conveniente era reducir el precio de los combustibles en torno a 2 pesetas, solamente como efecto psicológico en la opinión pública. Por último, se manejaba otra opción que consistía en reducir drásticamente esos precios, situándose en cotas más acordes con las caídas del petróleo y del dólar, ahondando además ese efecto psicológico sobre los consumidores. Obviamente ha sido esta tercera postura la que ha primado sobre la mesa del Gabinete.

El propio ministro de Industria y Energía, Joan Majó, lo decía en rueda

de prensa: «Junto a la evolución de variables internacionales —dólar y crudo—, la reducción de unos precios —gasolinas— y el mantenimiento de otros —gasóleo y GLP— pretende eliminar incertidumbres que están pesando en las previsiones de muchos agentes económicos. Hay una psicosis inflacionista de cara a mil novecientos ochenta y seis, y lo que el Gobierno pretende con esta medida es dar un claro mensaje a la opinión pública de que en el próximo año no hay una razón objetiva para que se produzca una tendencia alcista de los precios.»

Lo que se trasluce de este mensaje es que a medio plazo, o lo que es lo mismo durante los próximos doce meses, no va a haber un solo movimiento en los precios de los combustibles. Ahora bien, teniendo siempre en cuenta la evolución de variables internacionales. El propio Majó era realista al afirmar que «cualquier compromiso de mantener estos precios es absurdo. Desgraciadamente, no depende de nosotros. Sin embargo, las evoluciones recientes y previsibles hacen pensar que en el próximo año no va a haber modificaciones. Es más, pretendemos asemejarnos a los países europeos, donde se producen variaciones muy pequeñas, tanto en un sentido como en otro, en cortos plazos de tiempo».

Lo cierto es que las previsiones que maneja el Gobierno como indicadores de la marcha de los combustibles se acercan más ahora a la marcha del mercado que las anteriores. Para 1985 se había previsto una hipótesis de ingresos para el Estado basada en un dólar a 170 pesetas y el barril de crudo a 27 dólares. A fecha de hoy, la cotización del dólar, para todo el ejercicio, es de 173 pesetas, mientras que el barril se ha situado en 26,15 dólares. Con los precios inamovibles de las gasolinas en surtidor el Estado ha ingresado 30.000

millones de pesetas más de lo previsto. Para 1986 se manejan las siguientes cifras: una cotización media del dólar de 155 pesetas, mientras el barril de petróleo se sitúa en 25 dóla-



Joan Majó, ministro de Industria y Energía. Pasará a la historia al tomar una medida sin precedentes.

res. Con los precios de las gasolinas en los niveles ya de hoy, el Estado piensa recaudar lo presupuestado para 1986 sin problemas. (Hay que decir como dato curioso que la baja acordada la pasada semana hará «perder» a la Administración en los últimos días del año actual unos tres mil millones de pesetas.)

Lo que es evidente es que en términos reales, es decir, de poder adquisitivo, el precio de la gasolina super se sitúa ahora al mismo nivel de lo que costaba en 1975, segundo año del primer choque petrolero, cuyo precio en surtidor era de 20 pesetas. «Y, además, regalamos un octano», añadía en la misma rueda de prensa Joan Miró.

Otra incógnita que se ha despejado es la del gasóleo. En cumplimiento de la política energética de la CEE, el Gobierno se veía obligado a acercar los precios de gasóleo y gasolinas. Es más, en la ley de Impuestos Especiales, a debate ahora en el Senado y que entra en vigor el primero de enero, se preveía la introducción de una enmienda socialista para elevar sustancialmente la fiscalidad sobre el gasóleo, que es en España muy inferior a la vigente en Europa. Concretamente esa fiscalidad europea es del 40,65 por 100 del precio de

En breve, la gasolina española subirá y bajará en pequeña proporción. Han muerto los tiempos en que era tabú la reducción de un precio



venta, mientras que en nuestro país alcanza sólo el 27,20 por 100.

Pues bien, según el señor Majó el «precio del gasóleo no se va a modificar en enero del ochenta y seis. Aún más, cuando el Gobierno afirma que el precio del gasóleo se mantiene lo dice de cara al consumidor final, es decir, para el propietario de vehículo con motor diesel. Otro caso es el de los consu-

L a super, en términos reales, vale hoy tanto como en 1975

midores intermedios, los transportistas, a los que el gasóleo puede descender un doce por ciento si repercuten el IVA».

Pese a que no se ha realizado una estimación del efecto de los nuevos precios sobre el consumo de gasolina, no se espera un gran tirón de la demanda. Por otra parte, en Industria se considera que el mercado español está desequilibrado en cuanto a la estructura del consumo, ya que, contrariamente a lo que ocurre en Europa, se consume más super que normal y, según Majó, la adaptación a la CEE debería suponer

un aumento del consumo de la de menor octanaje en detrimento de la otra. Respecto a los octanajes, no hay nada en cartera sobre una aproximación a los niveles también europeos, que por regla general sitúan la super o «premiun» en 98 octanos. Otra noticia de interés es que la bajada de precios en Canarias —no incluida dentro del ámbito del monopolio— se producirá en febrero.

Para el responsable de Industria, esta bajada en el precio de las gasolinas debe incidir favorablemente en la in-

OPINAN LOS FABRICANTES

UNA INYECCION DE OPTIMISMO

La opinión general entre fabricantes y vendedores de automóviles sobre la rebaja en el precio de la gasolina es unánime al calificarla de positiva y buena no sólo para el usuario, sino para el sector. Sin embargo, algunos se preguntan si esa rebaja no ha quedado corta y si no habría sido mejor retocar a la baja la fuerte presión fiscal que soportan los automóviles. Este es un resumen de la encuesta realizada por MOTOR16:

dustria del automóvil. Además, según Majó, «el precio de los automóviles no debe aumentar en mil novecientos ochenta y seis, ya que la introducción del IVA supone una reducción de la presión fiscal de tres a cuatro puntos. Esto en teoría, ya que los fabricantes se encontrarán también en el mismo mes con que desaparece la desgravación fiscal a la exportación». La idea sería que, comidos por servidos, el precio de los automóviles no deben moverse.

Raúl R. Sáez

ANFAC: «INFLUIRA EN LA DEMANDA»

De muy positiva es calificada la baja del precio de las gasolinas por Miguel Aguilar, director económico de ANFAC, quien asegura que es una buena noticia para consumidores y fabricantes de automóviles. Aguilar considera que además «se ha roto el tabú de que las gasolinas no podían bajar nun-

un marco progresivo de liberalización del sector petrolero, que permita que, al final del periodo transitorio, el sector haya efectuado una serie de modificaciones estructurales que aseguren su competitividad en un marco diferente al que ahora está actuando.

El Gobierno desarrollará este programa en tres periodos diferenciados:

— En los tres próximos años, el mercado petrolífero seguirá igual que ahora, pero con una liberalización en parte de los precios de los lubricantes de automoción, mientras que la nueva Campsa importará el cupo de combustibles a que tiene derecho la CEE.

— En 1989 se mantendrá el sistema de precios fijos, pero con unas reglas de juego diferentes: serán Campsa y las refinerías las que muevan el mercado, descargando de esa responsabilidad al Estado.

— Y, finalmente, en los dos años siguientes, se completará la liberalización del mercado petrolífero, modificándose además el sistema de precios.

La posibilidad de establecer nuevas estaciones de servicio por compañías multinacionales va a quedar notablemente mermada, ya que en el mismo real decreto-ley se eleva a carácter normativo el régimen actual de concesión y distancias para esas instalaciones.

CAMPSA: MONOPOLIO A LA EUROPEA

MEDIO oculto por la noticia de re-lumbrón —la bajada de las gasolinas—, el mismo Consejo de Ministros del pasado día 11 aprobaba un real decreto-ley —tercero en una lista aún no concluida de regulaciones— de adaptación del monopolio de petróleo a la Comunidad Económica Europea. Ese texto —según el ministro de Industria— «viene a cumplir las cláusulas pactadas con la CEE, que prevé una adaptación, no una desaparición, del monopolio de petróleo en nuestro país».

Por esa disposición, se establece una reducción en número de los productos incluidos en el monopolio, ta-



ca. Esta baja —añade— era obligada para el Gobierno. Desde enero asistimos a una reducción del costo del crudo de petróleo y a una caída de la cotización del dólar. Durante todos estos meses, el Estado ha registrado unos ingresos extras. Con la decisión tomada el miércoles no es que vayan a regalar nada, pero obviamente es muy favorable». Respecto al mercado automovilístico, Miguel Aguilar considera que «algo influirá en la demanda, aunque teniendo siempre en cuenta que una reducción en los costes de uso tiene menor efecto en esa demanda que el costo de adquisición».

GANVAM: «BAJA MODERADA»

José Ruiz Mata, presidente de Ganvam, afirma «que la reducción de precios es moderada, teniendo en cuenta los descensos del dólar y de los crudos. Los consumidores van a tener un alivio importante en los gastos de utilización de sus vehículos. Lamentablemente, no baja el gasóleo, por lo que existe una discriminación hacia el sector del transporte y para aquellos usuarios que compraron un automóvil diesel animados por la diferencia en el precio del carburante. Tampoco sabemos si dentro de estos nuevos precios está prevista la próxima repercusión del IVA. En cualquier caso, es un importante estímulo para las ventas de vehículos nuevos, que han de verse muy afectados por la implantación del nuevo y elevadísimo impuesto».

CITROËN: «AHORRO PARA EL USUARIO»

Según un portavoz de Citroën, «la bajada del precio de la gasolina es una buena noticia para todos. Para los usuarios del automóvil, porque supone un ahorro, y para los fabricantes, porque de alguna manera es una medida que no sólo frena la demanda, sino que puede ser un elemento psicológico interesante».

FORD: «HACER LO MISMO EN IMPUESTOS»

Para el director de asuntos públicos de Ford España, Tomás Cavanna, la medida del Gobierno de reducir el precio de la gasolina «me parece positiva y buena, no tanto por la repercusión real en el bolsillo como por el efecto psicológico de ver que, por fin, algo baja en el automóvil y que la escalada de incrementos se ha roto. Espero que los efectos positivos de esta medida sirvan para que la Administración advierta que lo mismo puede hacerse con los impuestos que gravan al automóvil, que son los más altos de Europa. En una se-

gunda consideración, y de cara al usuario, ahora se comprenderá mejor el esfuerzo que los fabricantes han realizado en los últimos años para reducir el consumo de sus automóviles y anime la compra de vehículos nuevos, y de este modo goce de la doble ventaja de un menor consumo y gasolina más barata».

GENERAL MOTORS: «UN ALIVIO ECONOMICO»

El secretario general de General Motors España, Javier Oraa, acoge favorablemente la noticia de la bajada de seis pesetas-litro en el precio de la gasolina, «por cuanto esto supone un alivio económico para el usuario y un factor psicológico que puede estimular a los posibles compradores, con lo que confiamos que esta medida pueda servir de incentivo para reanimar la demanda interna. Sin embargo, hubiera sido preferible una menor imposición del IVA, que hubiera permitido reducir los precios de venta de los coches y, con ello, mejorar verdaderamente la deprimida situación del mercado. A pesar de ello, es positiva esta actitud favorable de la Administración hacia el automovilista y, en definitiva, hacia la industria de automóvil. Esperemos que ésta no sea una medida aislada, sino el

Los fabricantes han acogido de buen grado la bajada de la gasolina. Pero hubieran preferido una reducción de la presión fiscal.



NUEVO COSTO POR KILOMETRO

Tras el reajuste en los precios de las gasolinas aprobado la pasada semana, recogemos en las páginas 36 y 37 el nuevo costo por kilómetro de todos los modelos que se incluyen en nuestra lista de precios.

principio de una serie de ellas que ayuden a salir a la industria del automóvil de la situación actual».

PEUGEOT-TALBOT: «GASOLEO Y GASOLINA, MAS CERCA»

«Para nosotros —afirma Alvaro Jiménez Casado, director de planificación de productos y precios de Peugeot-Talbot—, centrándonos en los posibles efectos en el mercado, lo más significativo es la reducción de distancia entre el precio de la gasolina y el gasóleo, como primer paso de un eventual plan de aproximación. Esto incidirá en el reparto porcentual de preferencias por versiones de uno y otro combustible, ya que serán necesarios más kilómetros para compensar la diferencia de precio del coche. Si el tanto por ciento de ventas de automóviles diesel había alcanzado ya el veinticinco por ciento, puede retraerse hasta quedar en torno al veinte por ciento. Esto a nuestra marca le perjudica, ya que nuestra política de productos nos ha llevado a una posición especialmente sólida en los coches de gasóleo. Respecto al total del mercado, no creemos que suponga una variación a corto plazo, pero si se frena o, como en este caso, se reduce el precio del carburante, los usuarios harán más kilómetros al año y se tenderá a acortar los tiempos de renovación.»

RENAULT: «MEDIDA POSITIVA»

Andrés Jaque, director de servicios generales de FASA Renault, afirma que, «en principio, me parece una medida enormemente positiva para el automóvil; una de las escasas medidas positivas que ha tomado esta Administración (o cualquiera en los últimos años) referente al automóvil. Respecto a si reactivará las ventas, la verdad es que todo lo que descargue los gastos de utilización de un coche debe ayudar a venderlo, pero es todavía demasiado pronto para saberlo».

SEAT: «BENEFICIO PARA TODOS»

Para Eveline Cieslak, directora de comunicación e imagen de Seat, «el descenso del precio de la gasolina supone un gran paso para el sector del automóvil, ya que todo lo que sea abaratar el uso del automóvil va en beneficio de los fabricantes. Tras esta medida, se supone que se van a vender más automóviles, ya que al ser más barata la gasolina también es más económico mantener el coche, por lo que la gente no tendrá tanto reparo en utilizarlo».

ESTADISTICA EL MEJOR MES DEL AÑO

HA sido el décimo mes del año, octubre, en el que el incremento de ventas sobre el año anterior ha sido máximo: nada menos que el 26,3 por 100, con lo que al final se ha superado la cifra de coches vendidos en el periodo acumulado. Concretamente, se ha llegado hasta las 435.157 unidades. De seguir así las cosas, es fácil que finalice el año con un incremento en las ventas de coches nacionales del 5 por 100 y llegar a los 475.000 coches vendidos.

En cuanto a los de importación, se puede llegar a las 55.000 unidades, que

representarían un incremento sobre el año anterior del 5,7 por 100.

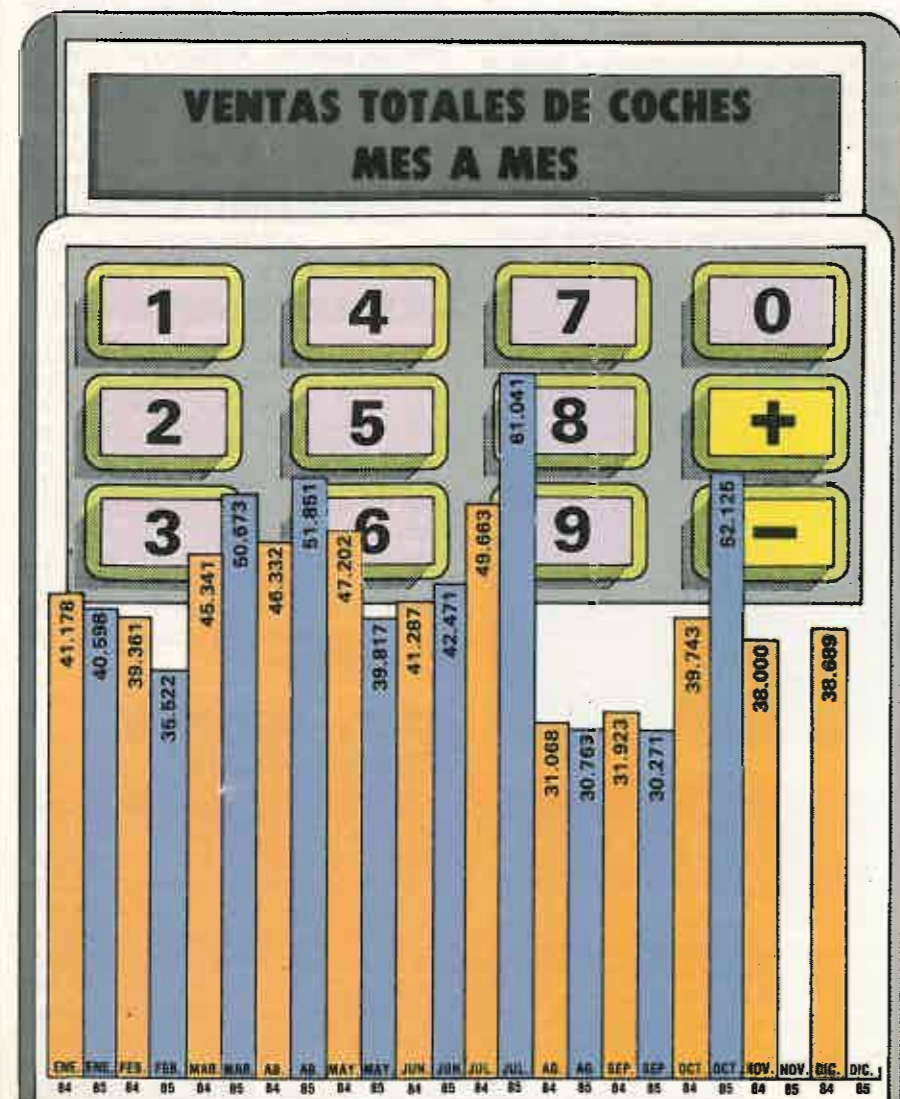
En definitiva, la suma de coches nacionales más importados se puede estimar, para el conjunto del año, en 530.000 unidades, que son unas quince mil más de lo previsto hace solamente medio año. Sin duda, el último trimestre está siendo excelente: en octubre, un 26,3 por 100 de incremento; otro 24,1 por 100 que conocemos ya estimado en noviembre, y para el último mes del año, con el anuncio de la bajada de los combustibles, puede llegar al 30 por 100, según las últimas estimaciones.

Ya refiriéndonos a octubre y a las marcas, sigue siendo Renault quien encabeza la lista, con nada menos que el 31,2 por 100 de penetración acumulada en el año y el 27,9 por 100 en el mes. Finalizar el año con el 30 por 100 es un éxito casi sin precedentes. Si en enero aparece el R-5 diesel y a final de año incrementa sus ventas en el segmento medio (ahora con el R-18 muy bajo), FASA-Renault va a encontrarse en excelente posición para la fortísima lucha por el mercado en el 86.

Aunque Seat como marca ha perdido penetración respecto al pasado año, la verdad es que en octubre ha tenido un buen mes, que habría que calificar de magnífico para el conjunto de su grupo comercial: Seat + Volkswagen + Audi. Nada menos que un 43,7 por 100 de incremento respecto al mismo mes del año anterior, que le permite pensar en finalizar el año en una cifra de ventas no muy inferior a la alcanzada en el 84.

Preocupante el mes de octubre para Citroën: cuando el conjunto ha crecido un 26 por 100, la marca francesa retrocede un 8,3 por 100, que hace que su cifra en el periodo enero-octubre se sitúe en el 18,5 por 100 de pérdida. Con sólo el BX como coche bien vendido, Citroën atraviesa una delicada situación. De los 2.798 coches vendidos, el BX significó 1.631 unidades (casi el 60 por 100 del total de sus ventas). Tal concentración de ventas en un único modelo, además de apoyada por una fuerte campaña publicitaria, no debe ser tranquilizadora.

Con Talbot convertida en una marca residual (sólo tienen los Solara y Horizon en producción), Peugeot-Talbot bastante hace con mantener los niveles de ventas del pasado año. Las muy buenas ventas del 205 y los modificados 505 (que aún no aparecen reflejados en las ventas de octubre), le hacen ver el futuro con más optimismo. El grupo va a acabar el año con cerca de un 10 por 100 de incremento sobre el pasado año, lo que significa una penetración por encima del 13 por 100. Con el 309 en venta, Peugeot debe aspirar a convertirse en la tercera marca más vendida del país, detrás de Renault, Seat y luchando con Ford; claro que, para cuando el 309 esté fabricándose en Villaverde, también estará produciéndose el Opel Kadett en Zaragoza. Vamos a encon-



trarnos, pues, con tres marcas: Opel, Ford y Peugeot intentando arrebatar a Seat el subcampeonato de ventas.

Y ya que hablamos de Opel, mencionar su excelente mes de octubre, con un incremento en los Corsa del 38,5 por 100 respecto al pasado año y unas buenas

ventas del Opel Kadett. Lamentablemente, los planes de producción del Corsa y sus compromisos de exportación han dejado prácticamente vacíos los concesionarios, por lo que se encuentran con que no pueden cumplir con todas las demandas. Esto se ha re-

flejado en las primeras cifras de noviembre, en que los Corsa han vendido 2.000 unidades menos que en el mes anterior. Esta será la única causa que impida a General Motors alcanzar el 12 por 100 de penetración, y hasta puede que el Peugeot 205 le arrebatte el título de segundo coche mejor vendido del año al Corsa.

Y en cuanto a Ford, sigue a la chita callando vendiendo los Fiestas, Escort y Orion, que indudablemente se le han quedado poco a poco un tanto obsoletos. Afortunadamente, no sólo vende muy bien los importados, sino que su buena imagen le permite no retroceder demasiado terreno y penetración.

Por modelos, el dominio del R-11 es poco menos que insultante. Si además le sumamos el R-9 (al fin y al cabo, lo que ocurre con el Corsa, el Polo, el Ascona o el futuro Kadett), se aproxima a las 81.000 unidades vendidas en diez meses, rozando los 100.000 coches en un año. Como curiosidad, el único coche que ha superado las 100.000 unidades de venta en un año ha sido el Seat 127 (los años 74, 75 y 76).

VENTAS POR MARCAS

	Unidades		Penetración		
	Octubre 1985	Enero Octubre 1985	Octubre 1985	Enero Octubre 1985	Enero Octubre 1984
1.º Renault	14.571	135.842	27,9	31,2	30,2
2.º Seat + VW + Audi	11.927	86.815	22,9	20,0	22,3
Seat	6.976	50.366	13,4	11,6	14,3
Volkswagen	4.795	35.152	9,2	8,1	7,8
Audi	156	1.297	0,3	0,3	0,2
3.º Peugeot + Talbot	7.723	58.326	14,8	13,4	13,1
Peugeot	5.563	39.519	10,7	9,1	6,8
Talbot	2.160	18.807	4,1	4,3	6,3
4.º Ford	6.711	60.662	12,9	13,9	14,9
5.º Opel	6.375	50.736	12,2	11,7	10,4
6.º Citroën	2.798	26.677	5,4	6,1	8,0
7.º Fiat Lancia	505	3.989	1,0	0,9	0,8
Fiat	414	3.176	0,8	0,7	0,8
Lancia	44	425	—	—	—
Autobianchi	47	388	—	—	—
8.º Austin Rover	501	3.101	1,0	0,7	0,5
Austin	232	1.509	0,4	0,3	0,2
Rover	257	1.427	0,5	0,3	0,3
Triumph	12	165	—	—	—
9.º BMW	271	2.826	0,5	0,6	0,6
10.º Mercedes	211	1.724	0,4	0,4	0,3
11.º Alfa	134	1.247	0,3	0,3	0,3
12.º Lada	115	465	0,2	0,1	—
13.º Volvo	111	1.229	0,2	0,3	0,3
14.º Skoda	76	496	—	—	—
15.º Wartburg + Trabant	55	378	—	—	—
Wartburg	53	340	—	—	—
Trabant	2	38	—	—	—
16.º Saab + Porsche	22	139	—	—	—
Saab	16	154	—	—	—
Porsche	6	85	—	—	—
17.º Jaguar	11	64	—	—	—
18.º Nissan	6	353	—	—	—
19.º Maserati	2	23	—	—	—
20.º Ferrari	0	18	—	—	—
Total	52.125	435.157	100,0	100,0	100,0

LOS COCHES MAS VENDIDOS

(Periodo enero-octubre)

1.º Renault 11	60.460
2.º Opel Corsa	37.091
3.º Peugeot 205	32.180
4.º Renault 5	25.252
5.º Ford Fiesta	23.184
6.º Renault 9	20.323
7.º Ford Escort	17.175
8.º Renault 18	15.856
9.º VW Polo	15.849
10.º Citroën BX	15.165
11.º Seat Panda	14.684
12.º Ford Orion	14.115
13.º Seat Málaga	12.977
14.º Seat Ibiza	12.846
15.º VW Passat	12.400
16.º Talbot Horizon	11.148
17.º Seat Ronda	8.674
18.º Citroën Visa	8.089
19.º Peugeot 505	6.584
20.º Opel Ascona	5.347
21.º Opel Kadett	5.004
22.º Ford Sierra	4.736
23.º Renault 25	4.365
24.º Opel Rekord	2.629
25.º VW Golf	2.283
26.º BMW Serie 3	1.947
27.º Fiat Uno	1.913
28.º Citroën CX	1.257
29.º Fiat Regata	954
30.º Renault Fuego	903
31.º Ford Scorpio	804
32.º Austin Metro	768
33.º BMW Serie 5	696
34.º Rover 216	668
35.º Mercedes 300 D	621

FORMULA BNP

La fórmula más rápida para comprarse un coche

SIN ENTRADA
Hasta cinco años de financiación para la fácil adquisición de su coche.

BNP ESPAÑA, S.A.
Grupo Banque Nationale de Paris



CONSULTE A SU CONCESIONARIO

NOTICIAS DE EMPRESA

FIAT SE REFUERZA

FIAT Financiera, entidad en *joint-venture* entre Fiat y el grupo Hispano Americano, ha nombrado a don Teodoro Berges como consejero delegado. Esta entidad, que se creó hace un año, refuerza así su estructura, en un momento de crecimiento de las redes comerciales y las matriculaciones de vehículos Fiat.

CHEQUEO AL INSTANTE

La imaginación incansable de Ferve ha dado con otro producto para el usuario. Se trata de una nueva versión de su conocido comprobador de baterías y carga de alternador que se conectaba en el encendedor. Ahora se ha construido del tamaño de uno de los interruptores estandarizados del tablero de cualquier coche y se puede dejar permanentemente. El



precio en el mercado es de 1.500 pesetas, y su consumo, nulo.

«EXCEPTIONNEL SANTANA»

La revista francesa «4x4 Magazine» ha publicado una profunda y extensa

prueba del Santana S-410, vehículo que aparece en su portada con el titular de excepcional. «Estamos seguros de que los numerosos aficionados, que se van a volcar sobre los Santana S-410, encontrarán lo que buscan, pensando que tan larga espera ha merecido la pena», dice entre otras cosas la revista.

PARA VIAJES LARGOS

El almohadón inchable que la firma Sleepovere Española fabrica con patente danesa, es ideal para los pasajeros de cualquier vehículo que deben realizar un



largo viaje, ya que evita las molestias musculares en el cuello. También se puede utilizar como almohada en el hogar, en la playa o en la bañera.

NISSAN EN CHINA

La República Popular China ha celebrado por primera vez en su historia un Salón Internacional del Automóvil en la ciudad de Shanghai, en el que han participado 150 fabricantes de vehículos y componentes. Nissan Motor Company Ltd. estuvo representada, entre otros modelos, por la furgoneta Nissan Vanette microbús, muy utilizados ya en China para el transporte de turistas.



Mercado

OFERTAS DE LA SEMANA



LOTUS

La firma Tayre va a iniciar próximamente la comercialización de los Lotus Esprit Turbo y Excel, hasta ahora no disponibles en el mercado español. En el

próximo número les ofreceremos los precios finales de estos coches, que adelantamos que se aproximan a los diez millones de pesetas para el primero y a ocho millones para el segundo.



OTRAS OFERTAS

Intentamos recoger en esta sección algunas ofertas que juzgamos interesantes, bien por su rareza, bien por los precios. Está abierta esta sección tanto a los profesionales como a los particulares. Quien desee dar a conocer un modelo que crea interesante puede dirigirse a MOTOR16, sección Mercado.

● Madrid, Autos Vilaza. Tel. 274 00 66. Peugeot 505 GRD (950.000 pesetas).

● Oviedo, Yauto. Calle Fuentes Acevedo, 37. Lancia Trevi 2.0i (1.100.000 pesetas).

● Madrid, Talleres Benja. Tel. 274 68 72. Mercedes 350 SLC, año 77 (2.500.000 pesetas).

● Madrid, Hiper-Auto. Calle Ayala. Mercedes 500, año 83 (7.600.000 pesetas).

● Madrid, Canalcar. Tel. 248 62 60. Saab 900 Turbo, año 82, (a estrenar).

● Madrid, Itarsa. Calle Isla de Java, 5. Mercedes 450 SEL, año 79 (3.500.000 pesetas).

● Barcelona, Autos Beltrán. Tel. 209 79 11. Hispano Suiza 1908.

● Madrid. Seat Panda con 9.000 kilómetros (525.000 pesetas). Tel. 244 11 91.

● Madrid, Novauto. Paseo Castellana, 230. Peugeot 604. (600.000 pesetas).

● Madrid, Autos Venecia. Paseo del Ferrocarril, 39. Peugeot 504 familiar, 8 plazas. (1.050.000 pesetas).

● Madrid, Mosport. Paseo Santa María de la Cabeza. Jaguar Cabriolet (6.000.000 pesetas).

● Madrid, Mosport. Paseo Santa María de la Cabeza. Renault 4/4 en perfecto estado, restaurado.

● Madrid, Automóviles Arana. Calle Batalla del Salado. Innocenti De Tomaso (675.000 pesetas).

● Madrid, Automóviles Vallehermoso. Calle Vallehermoso, 84. BMW 524 td año 84 (3.500.000 pesetas).

● Madrid, Novauto. Paseo Castellana, 230. Opel Senator 3.0 automático (1.850.000 pesetas).

● Madrid, Autaca. Calle Ribadavia, 16. Volkswagen Golf GLD diesel (990.000 pesetas).

FIAT

Se ha iniciado ya la comercialización de los Uno Fire, sin que suponga por ahora la desaparición de las versiones 45, con motor 903 c.c., que siguen en muchos concesionarios. Los Fiat Argenta gozan de una prima a los concesionarios, por lo que incrementan notablemente la valoración de los usados.

FORD

A partir de esta semana, todos los concesionarios ofrecen una garantía de doce meses, ampliable hasta dieciocho,

en todos los vehículos de ocasión, cualquiera que sea la marca. El único requisito que se pide es un mantenimiento periódico, con cargo al cliente, cada 5.000 kilómetros. Esta garantía no cubre neumáticos, batería, escape, amortiguadores y, en general, aquellos órganos o piezas de desgaste normal.

CITROËN

Siguen las ofertas financieras sobre el BX (8 por 100 anual) y sobre algunas versiones de los Visa, a la vez que la mayor valoración de usados.



Michelin
Campeón del Mundo de Rallies

1985

1º TIMO SALONEN / PEUGEOT 205 T16 con MICHELIN



MICHELIN
 los neumáticos fuera de serie

A FONDO

PORSCHE 924S

CORREGIDO Y AUMENTADO



El Porsche 924 ha dejado de existir. Sus días estaban contados desde que Audi dejó de fabricar el motor de cuatro cilindros y dos litros que equipaba. Su desaparición no ha dado lugar a ningún tipo de conmemoración puesto que sus prestaciones eran decepcionantes y su mejor característica era la de llevar el anagrama Porsche sobre su capot. Sin

embargo, hay que reconocerle el mérito de haber sido la base a dos excelentes automóviles como son el 944 y el 944 Turbo. Y quizá por eso, en Porsche han decidido buscarle un sucesor: el 924 S.

Este conserva casi sin ningún cambio el aspecto del modelo desaparecido, pero en sus entrañas hay más nobleza que en las de aquél. Para empezar, el mo-

tor es un auténtico motor Porsche. Algo descafeinado, pero Porsche al fin y al cabo. Con lo que esto significa en prestaciones. Por otra parte, aunque los retoques hayan sido tímidos, las suspensiones se han mejorado para adecuarlas al aumento de las posibilidades del coche, dejando el comportamiento a mitad de camino entre el que tenía su antecesor y el del 944, al que

VIRTUDES DEFECTOS

<u>Prestaciones en progreso</u>	<u>Postura de conducción</u>
<u>Comportamiento en curva rápida</u>	<u>Barra estabilizadoras en opción</u>
<u>Consumos bajos</u>	<u>Dirección asistida opcional</u>
<u>Confort de suspensión</u>	<u>Plazas traseras mínimas</u>





Es un motor suave y económico. Es el 2,5 litros del 944, pero con la potencia reducida a 150 caballos

voluntariamente no se han querido acercar.

Gracias a todo esto, este nuevo Porsche 924 S consigue dar el nivel que se espera de un automóvil con un nombre tan prestigioso como el suyo, aunque hay que decir que con respecto a cierto grupo de berlinas medias, equipadas de motores de similar cilindrada, la diferencia sólo la marca su carrocería coupé dos plazas.

MECANICA



Si un poco más arriba decíamos que Porsche había querido marcar diferencias entre 924 S y el 944 a base de retocar sólo ligeramente la suspensión, es porque de haberlo dotado con la misma suspensión hubiera hecho un 944 en versión normas USA. Porque el motor que lleva este coche no es otro que el cuatro cilindros de dos litros y medio de los 944 cuya potencia, para cumplir las normas antipolución, se ve reducida de los 163 caballos a los 150 caballos. Esta operación anticontaminante sufrida por el motor le ha supuesto, además de una baja en la relación de compresión —se hace casi posible el empleo de gasolina de 92 octanos—, un cambio en el diagrama de la distribución que ha sido variado para que se re-

cupere con facilidad desde regímenes muy bajos. El resultado es un motor sumamente suave, que ha perdido, además de los 13 caballos ya mencionados, toda su rabia. A esa suavidad contribuyen además los dos árboles contrarrotantes que hacen que carezca de la más mínima vibración.

Digamos que todo esto desilusionará un poco a los más fanáticos. Sin embargo, los menos iniciados apreciarán la docilidad de este motor, que de todas formas les permitirá saborear la sensación de viajar a más de 200 kiló-

metros por hora sin un esfuerzo aparente. Y decíamos que sin esfuerzo aparente porque los 200 kilómetros por hora se superan con facilidad. Posteriormente, el motor sigue ganando hasta las 5.700/5.800 revoluciones por minuto, que tan sólo supera si el terreno se hace favorable, y que parecen ser su límite.

En cuanto a las aceleraciones y los reprises, están en la tónica de lo hasta ahora descrito. Los resultados son buenos, pero no espectaculares. De esto no se le puede echar la culpa a las relaciones de cambio, a las que si no se puede catalogar de cortas, tampoco se puede acusar de largas; al menos, teniendo en cuenta lo que se lleva hoy en día en este sentido. En cuanto al cambio en sí —es el mismo que el del 944— es preciso, pero de tacto un poco áspero. Hay que engranar las marchas con una cierta firmeza. Además, los recorridos longitudinales de la palanca son un poco largos.

En lo que a consumos se refiere, las cifras obtenidas están muy bien, aunque no es ese el argumento para la compra de un Porsche.

COMPORTAMIENTO



Con las prestaciones, el comportamiento ha mejorado también. En parte, porque se ha cambiado el equipo neumático por unos de mayor sección. También se han endurecido los amortiguadores, aunque todavía hay una opción que los ofrece más duros y que contiene también unas barras estabilizadoras. Pese a este relativo endurecimiento, el coche puede catalogarse de confortable. Incluso se le puede criticar por tener excesivo balanceo en las curvas, lo que resulta un tanto inesperado en un deportivo.

Como su antecesor, el 924 S tiene su terreno ideal en las autopistas, en las que puede mantener velocidades de 200 kilómetros por hora sin grandes problemas de conducción. El coche pasa las curvas de gran radio que tienen ese tipo de vías sin mayor problema. Fuera de las autopistas, todavía se defiende bien en los recorridos mixtos, a base de tramos rectos y curvas de radio medio, gracias al excelente equilibrio que le confiere su buen reparto de masas en-

FICHA TECNICA



PORSCHE 924S

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.479 c.c. (100 x 78,9 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,7 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 66 litros. Potencia máxima: 150 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 19,9 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,5 km/h.; 2.ª, 14,4 km/h.; 3.ª, 21 km/h.; 4.ª, 28,7 km/h.; 5.ª, 37 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 10,3 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados a las cuatro ruedas, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 195/65 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.180 kgs.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	12,3
A 100 km/h.	33,4
A 120 km/h.	54,7

SONORIDAD



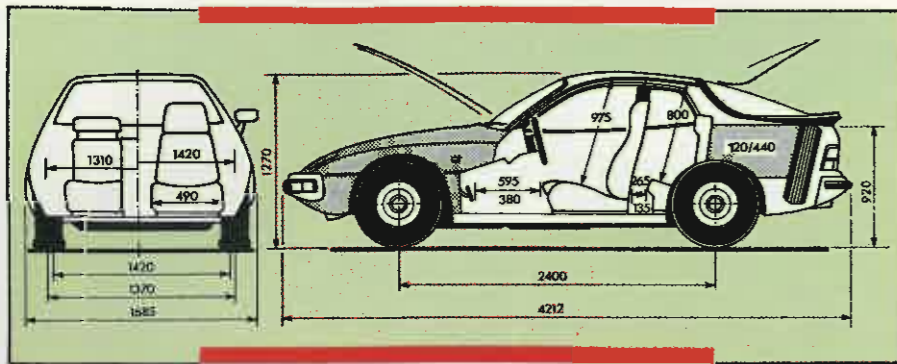
Al ralentí	56,8
A 60 km/h.	65,1
A 90 km/h.	67,8
A 120 km/h.	70,8
A 140 km/h.	73,4
A tope	79,9

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



El salpicadero no ha cambiado. El volante de tres radios recubierto en piel es una opción. Los asientos son confortables, pero la accesibilidad y la habitabilidad son un tanto reducidas. El aire acondicionado es una de tantas opciones que hay que pagar para completar el equipo del coche.





CONSUMO



	l/100 km.
CIUDAD	
A 26,4 km/h. de promedio	12,6
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	7,2
En conducción rápida	11,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,9
A 140 km/h. de cruceo	11,1
A 180 km/h. de cruceo	13,8
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	10,6
Kilómetros recorridos	570

PRESTACIONES



	924S	924
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	213,6	207,2
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	16,3	16,7
1.000 m. salida parada	30,4	32,3
De 0 a 100 km/h.	9,6	9,9
ACELERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	18,7	19,5
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	20,5	22,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	34,8	36,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	38,9	41,4
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	8,7	9,2
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	12,0	13,6

tre el eje delantero (48 por 100) y trasero (52 por 100) y que se debe a que la caja de cambio va sobre el eje trasero.

De todas formas, en estas curvas, lo relativamente blando de la carrocería da lugar a algún bamboleo a mitad del trazado, que si no afecta a la estabilidad del coche, sí produce en cambio una sensación incómoda para sus ocupantes.

Finalmente, un terreno que no le va son las pequeñas carreteras de montaña, tan frecuentes en nuestro país, pero imposibles de encontrar en Alemania, a base de curvas muy cerradas y enlazadas. En ellas, el coche se ve penalizado por una acusada tendencia a irse de morro —que limitan en buena parte las barras estabilizadoras— y lo excesivamente desmultiplicado de la dirección. Esto no quiere decir que no se pueda ir muy deprisa con el 924 S en esas carreteras, pero sí que el conductor tiene que poner una buena parte de habilidad.

De eso se deduce que se hace necesario pagar la opción de suspensión con barras estabilizadoras y la de dirección asistida. Y de paso que pedimos esta última, equipemos al coche del volante de cuero, de menor diámetro que el de serie, que evita que el conductor no pueda pasar la mano por debajo del mismo, al estar prácticamente rozando el aro del volante con sus piernas.

CARROCERIA



Como decíamos al principio, la apariencia apenas ha cambiado. Se le puede reconocer, además de por el anagrama 924 S posterior, por las nuevas llantas tipo 928, que, por cierto, también llevan ahora los 944. En el interior, el salpicadero y el cuadro de instrumentos siguen siendo los mismos que los del primitivo 924. Para mantener las diferencias no se ha querido adoptar el nuevo salpicadero que desde hace un año tienen los 944. De todas formas, hay que decir que, aunque simple y funcional, este conocido tablero es elegante y tiene estilo. En el cuadro de instrumentos, los tres relojes de gran tamaño contienen una instrumentación suficiente que se completa con un manómetro de presión de aceite en la consola, sobre los mandos de la climatización y el aire acondicionado. Frente al pasajero hay una reducida guantera cerrada.

La accesibilidad no es demasiado buena. Por muy esbelto que sea, sentarse al volante de esta familia de Porsches entraña siempre una cierta dificul-



Sólo las llantas tipo 928 le diferencian de su antecesor. Los faros supletorios lanzan ráfagas cuando los faros principales van cerrados.

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES

Pintura metalizada (*): 143.762 pesetas. Amortiguadores de absorción en parag.: 110.000. Retrovisor izq. térmico y eléc. (*): 41.000. Retrovisor der. térmico y eléc. (*): 45.000. Lavafaros (*): 47.000. Limpia trasero (*): 62.000. Parabrisas con franja tintada: 9.122. Techo eléct. desmontable (*): 228.000. Llantas de aleación: 500.000. Tornillos antirrobo: 13.000. Control automático de velocidad: 91.422. Barras estabil. del. y tras. reforzadas (*): 37.982. Suspensión deportiva: 99.000. Amortiguadores deportivos: 61.000. Dirección asistida (*): 161.000. Diferencial autobloqueante: 171.000. Alarma: 55.487. Elevavinas eléctricos (*): 113.768. Aire acondicionado automático: 385.433. Asientos del. parcialmente en cuero: 103.897. Asientos deportivos totalmente en tela: 137.787. Asientos totalmente de tela: 38.542. Asientos deportivos del. en cuero: 339.815. Volante deportivo forrado en piel y funda de piel palanca de cambio: 47.107. Portacañetes y portamonedas: 28.674. Paneles de puerta en tela combinado con los asientos: 28.674. (*) Opciones que equipaba la unidad probada.

HONDA

HONDA XL 200 PD

Escoge el camino



Coste Honda de Financera

En la Honda no 1 día y...

GRAN HONDA
TRAR ES:
23.800.000
XL 200 PD
XL 200 R
CON ARRANQUE
ELECTRICO

tad. Por otra parte, la posición al volante es difícil de encontrar. Los pedales quedan muy profundos, el volante muy bajo y en un plano vertical, y el techo es bajo, por lo que no se puede conducir demasiado incorporado. Al final no hay más solución que adoptar una posición bastante recostada, que resulta un poco cansada y limita un tanto la visibilidad hacia delante. En cambio, hay que decir que los asientos son confortables y sujetan bien a sus ocupantes.

Evidentemente, nos referimos a los delanteros, puesto que los traseros sólo pueden satisfacer las exigencias del

confort de niños hasta los diez años. A un adulto no conviene invitarlo a que nos acompañe a un viaje que vaya a durar más de media hora, salvo que le queramos mal.

En lo que se refiere al maletero, es suficiente para el equipaje de dos personas.

Sobre la visibilidad hacia delante, en zona de curvas gustaría poder ir más incorporado para ver más cerca. Hacia atrás es siempre bastante limitada, sobre todo al aparcar. El alumbrado es correcto. Además se ha previsto el poder dar ráfagas con los faros supletorios.

Nuevo Peugeot 505



Su gran elección.

Si quiere que, desde ahora, todo le ruede bien, la elección está en sus manos.

Con la nueva gama Peugeot 505, llegan las alternativas más brillantes de su categoría, sensiblemente perfeccionadas.

Para empezar, nueva imagen.

Nuevos protectores laterales.

Defensas más envolventes. Nuevo spoiler delantero. Parte trasera —lo que más van a admirar los demás conductores— más moderna y estilizada.

Nuevos motores. Con más potencia y flexibilidad. Hasta 180 cv. Hasta 210 Km/h.

La mecánica ha sido desarrollada hasta el límite de la tecnología más avanzada.

Los apasionados de las altas prestaciones encontrarán poderosas razones de satisfacción: Inyección electrónica. Diferencial de deslizamiento limitado (autoblocante). Culata de aleación ligera. Árbol de levas en cabeza y válvulas de escape huecas refrigeradas por sodio.

En las versiones con Turbo Diesel,



un Turbocompresor le impulsa a velocidades impensables hace sólo unos pocos años.

Una tecnología de auténtico lujo.

Y sin renunciar a una economía de auténtico utilitario, gracias a la 5ª velocidad en toda la gama.

Desde 5,8 l. a los 100 Kms.

En el interior, el gran cambio.

Un equipamiento abrumador, y opciones que rozan la ciencia-ficción.

De entrada, mando a distancia.

Y en marcha, dirección asistida,

elevalunas eléctricos, y cerraduras

centralizadas.

Si aún quiere llegar más lejos en confort, puede elegir cambio automático y aire acondicionado.

La informática a bordo brilla por su funcionalidad.

Para los más exigentes, sintetizador verbal y regulador de velocidad opcional.

Ahora, analice la competencia.

Haga números y medite su elección.

Esta va a ser su gran elección.

PEUGEOT 505

A FONDO



El comportamiento mejora de forma radical pagando la opción de barras estabilizadoras. Además, existe otra opción de amortiguadores de gas. También es conveniente pagar por la dirección asistida.

FRENTE A SUS RIVALES

Como les ocurre a sus hermanos, el Porsche 924 S es un coche que se puede considerar único. No hay rivales a los que se pueda confrontar directamente. En parte porque prácticamente los coupé de este tipo han desaparecido. No hay marcas que se atrevan a seguir fabricándolos, salvo los fabricantes de elite, entre los que hay que incluir a la propia Porsche, que han especializado en ellos sus cortas producciones.

Pero tampoco con ningún modelo de sus gamas podemos confrontar a este coche, cuya mecánica no tiene nada que ver con los motores de muchos cilindros y alto cubitaje que pueden tener Ferrari, un Jaguar, etcétera. Porsche, si exceptuamos a su 928 y al 911 Turbo, ofrece automóviles con mecánicas cuyas características están próximas a coches de mayor difusión frente a los que tampoco pueden ser una alternativa de compra.

La conclusión es que el principal incentivo de compra que tiene el Porsche

924 S, al igual que la mayoría de sus hermanos, es que es un Porsche. Y eso justifica precio y todo lo demás. Además, a diferencia de su antecesor, sobre la carretera es capaz de hacer honor a lo que se espera de tan ilustre nombre.

Otra cosa es que lo que se busque sea el rendimiento frío y seco. Entonces las alternativas son varias, empezando por el Alfa Romeo GTV-6, siguiendo por el BMW 325i, el Saab 900 Turbo e incluso el Ford Sierra XR4i o un Opel

Monza. Todos ellos están en potencias entre los 130 y los 120 caballos, tienen una imagen deportiva, prestaciones tan brillantes (si no más) que el 924 S, y cuestan menos. Pero, eso sí, no son Porsche.

En cambio sí lo es el 944, que por poco más de 800.000 pesetas ofrece un mejor equipamiento, mejores prestaciones y el comportamiento de un auténtico deportivo.

Sergio Piccione
Fotos: Alex Puyol

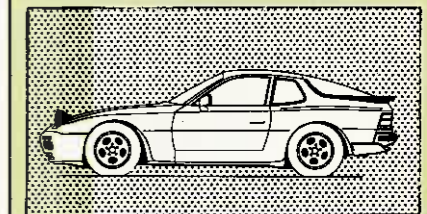
Porsche 924 S 5.611.333 ptas

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.479 c.c. Potencia: 150 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.180 kg. Velocidad máxima: 213 km/h. Consumo medio ponderado: 10,6 l/100 km.



Porsche 944 6.483.533 ptas

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.479 c.c. Potencia: 163 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.180 kg. Velocidad máxima: 217 km/h. Consumo medio ponderado: 11,2 l/100 km.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados Esso

FUERA DE SERIE

MERCEDES 300 SL

UNA GAVIOTA Y UNA ESTRELLA

EL Mercedes 300 SL es el coche que ha llenado los sueños de una generación, un coche que aún hoy hace volver las cabezas a su paso y arranca gritos de admiración cuando se abren su puertas, una operación que ahora mismo continúa siendo tan impresionante como lo fuera hace treinta años. El Mercedes «ala de gaviota», el más espectacular de los deportivos creados por la casa alemana, es una joya excepcional que pasa de mano en mano como los mejores diamantes, y para demostrar esta afirmación basta decir que el coche de las fotografías fue, en primera instancia, propiedad del padre de Juan Sanz de Madrid y en la actualidad está en manos de la familia Aldado, dos firmas de máximo prestigio dentro del mundo de la joyería.

El éxito de este coche, construido en mil carreras es —todavía— el triunfo de un detalle, el de las puertas en «ala de gaviota», que sigue mandando un

mensaje de potencia y de prestaciones. La historia de las puertas es una de las claves para explicar la vida de un modelo muy exclusivo, del que sólo se construyeron mil cuatrocientas unidades, un coche de calle preparado para ganar carreras como Le Mans o la Mi-

lle Miglia, y de llevar a sus mandos a pilotos del calibre de Juan Manuel Fangio o Stirling Moss.

El Mercedes 300 SL es el resultado del trabajo de un ingeniero privilegiado, Rudolf Uhlenhaut, y de un vendedor excepcional, Max Hoffman, el im-



El Mercedes 300 SL es un coche «de hombre», un verdadero deportivo que exige unos brazos y unas piernas muy fuertes para manejarlo. Los más grandes pilotos de hace treinta años coleccionaron victorias a su volante, un volante curioso porque podía abatirse para facilitar las operaciones de entrada y salida.



El Mercedes «ala de gaviota» vio la luz en el Salón de Nueva York de 1954. En aquella época tenía ya todos los elementos necesarios para competir con los mejores productos de los constructores italianos e ingleses.



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.

Ref. 2201
MERCEDES 280.GE

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

Ref. 2200
JEEP CJ.5

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

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

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

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

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

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

MANDO MANUAL
Con palanca de inversión de marcha.

La nueva emoción

by **SCALEXTRIC**

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



FUERA DE SERIE



portador de Mercedes para Estados Unidos; este comerciante agresivo no sólo se comprometió a vender mil unidades de un modelo similar al que ya había ganado la carrera Panamericana y las 24 Horas de Le Mans en 1952, sino que además dejó el cheque con la cifra exigida como depósito previo para atestiguar su confianza. El objetivo se consiguió plenamente y el Mercedes 300 SL, un coche derivado en línea directa de la competición se vistió de calle en el Salón de Nueva York de 1954.

El nacimiento del Mercedes «ala de gaviota» no fue una operación instantánea, sino que fue un proceso largo que tuvo su primer hito importante en 1951. Mercedes, a la vista de sus resultados comerciales, mucho más positivos de lo esperado, había decidido volver a la competición. Para ello eligió el camino de la Fórmula 1: desempolvaron los modelos nacidos antes de la segunda guerra y se presentaron en las pistas. El resultado fue descorazonador; la competencia había progresado mucho y recibieron un correctivo.

En Mercedes decidieron entonces cambiar de objetivo; apuntaron al mundo de los turismos deportivos y empezaron a construir un modelo revolucionario con algunos elementos que tenían a mano: un motor de seis cilindros con tres litros de cubaje y una suspensión con ruedas traseras inde-

pendientes, dos componentes de primera clase ya utilizados en un modelo de calle, el berlina 300.

El motor era muy grande, y únicamente tenía ciento quince caballos de potencia, por lo que Uhlenhaut decidió poner en juego una serie de técnicas revolucionarias para que el coche fuera ligero y rápido.

El jefe de diseñadores dio vida a un chasis tubular que sólo pesaba setenta kilos. Este enrejado de tubos era como una columna vertebral que encerraba el motor, las suspensiones y la célula habitable. Los primeros problemas de diseño aparecieron ya en este punto; no se podían colocar unas puertas normales, y hubo que recurrir a un sistema inédito: las «alas de gaviota». Para conseguir una buena velocidad máxima se cuidaron otros dos puntos: la potencia del motor, que pasó de ciento quince a ciento setenta caballos, y la aerodinámica.

El resultado final era bueno, pero todavía no alcanzaba las cotas que querían en la casa germana y tuvieron que recurrir a las maravillas técnicas: lubricación por cárter seco, para evitar problemas con el aceite, así como inyección mecánica de carburante, un siste-

ma que los diseñadores de Mercedes habían puesto a punto en sus experiencias con las mecánicas diesel. El resultado no se hizo esperar: de golpe aparecieron doscientos quince caballos de potencia, con la posibilidad de llegar a doscientos cuarenta después de ligeros retoques. La velocidad punta también subió hasta los doscientos cuarenta kilómetros por hora en la versión básica, y doscientos setenta en las versiones alegres, en aquellas que impusieron su ley en los circuitos.

El Mercedes 300 SL, S por sport y L por ligero, acababa de nacer. Costaba en aquella época poco más de un millón de pesetas. Su imagen exterior rompía moldes y sus puertas eran todo un espectáculo, había que tener la agilidad de un contorsionista para deslizarse en el interior del monstruo.

El espacio disponible en este coche era tan reducido que la propia marca creó unas maletas especiales, de medida exacta, para colocarlas por detrás de los dos asientos, ya que el maletero iba ocupado casi en su totalidad por la rueda de repuesto.

Angel Marco
Fotos: Alfonso J. Nieto



FRENTE A FRENTE

CITROËN CX TRD FAMILIAR CONTRA NISSAN PATROL WAGON Y VANETTE

SOLUCIONES PARA TODO

LAS soluciones para el transporte de una familia de más de cinco miembros suelen ser difíciles y, sobre todo, caras. Independientemente de la capacidad del modelo escogido, hay que tener en cuenta otras aptitudes y características específicas de cada coche, ya que no sólo las plazas cuentan. Hemos traído a estas páginas tres exponentes de lo que puede ser la alternativa de compra de un coche de gran capacidad. Se trata del Citroën CX Familiar, la Nissan Vanette y el Nissan Patrol Wagon, éste último recientemente aparecido en el mercado, pero que es más que probable que tenga una buena aceptación.

En principio se trata de modelos totalmente dispares que tan sólo tienen en común su capacidad para llevar siete u ocho pasajeros cómodamente sentados, o en su caso, una gran cantidad de paquetes. La Vanette cuenta con ocho plazas, mientras que el CX y el Patrol se quedan en siete, ya que, en ambos, la última fila de asientos es algo estrecha como para que se puedan acomodar tres personas. Claro está que si los ocupantes son niños se puede llegar sin problemas a los nueve ocupantes que por ley pueden llevar estos vehículos. Por lo demás, tenemos una berlina familiar de buenas prestaciones, una furgoneta muy compacta y polivalente y un todo terreno suavizado. También

tienen en común que todos ellos montan motores diesel, que, hoy por hoy, resultan bastante económicos.

En el mercado también existen otros modelos, tal como el Peugeot 505 o el Volvo 740, pero no están tan difundidos como éstos. También está prevista la comercialización del Renault Espace, un vehículo del tipo de la Vanette, pero más lujoso y rápido.

INTERIORES

Entre el más grande (el CX) y el más pequeño (la Vanette) hay casi un metro de diferencia, por lo que éste ya es un aspecto de diferenciación claro. El CX

es un coche algo estirado con respecto al modelo básico, con un morro bastante prolongado, bajo el que se alberga el motor. En cambio, la Vanette tiene su motor situado entre las dos plazas delanteras, casi dentro del habitáculo.

Por su parte, el Patrol mantiene una estructura clásica de un todo terreno, con una altura considerable y con un morro también bastante prominente para alojar el nuevo motor de seis cilindros. Estas diferentes estructuras condicionan las características de los habitáculos de cada uno de ellos. La Vanette tiene la mayor altura interior de todos, ya que casi se puede poner uno de pie en su interior. En cambio el CX, a pesar de estar sobreelevado con respecto de la berlina original, tiene una altura interior bastante similar a la de un turismo. El Patrol se mantiene en un término medio entre los dos: En cuestión de anchura es la Vanette la que manda, quedándose el CX como el más angosto de los tres. En resumen, en lo que respecta a la amplitud interior, la Vanette se lleva la palma, muy seguido de cerca por el Patrol y con el CX en tercer lugar, ya que, aunque es el que más espacio tiene a lo largo, se queda un poco estrecho frente a sus competidores. En lo que respecta a maleteros, hay que distinguir con el asiento abatido o con el asiento puesto. Con las tres

filas de asientos, nos encontramos que ninguno de ellos tiene maletero excepcional, habida cuenta que son coches de siete u ocho plazas. No obstante, es el CX el que tiene el maletero más grande y, sobre todo, más aprovechable por lo cuadrado. Al abatir el asiento trasero se cambian las tornas, y la Vanette, que tenía un espacio para equipajes casi simbólico, se convierte en la de más capacidad, con un volumen de 1,7 metros cúbicos, mientras que sus dos rivales se quedan rondando el metro cúbico. En todos ellos, el mecanismo para plegar el asiento es bastante cómodo y no presenta ningún problema, aunque no estaría de más que incorporasen algún sistema para poder plegar el asiento por partes, para aumentar todavía más su funcionalidad.

Aunque parezca raro, la posición de conducción más cómoda la encontramos en el Patrol, que tiene unos asientos bastante cómodos, aunque no sujetan nada bien el cuerpo. Por su parte, el CX peca de tener un mulido excesivo, y en viajes largos acaba por ser fatigante. La Vanette se ve condicionada por la posición del volante, que es muy horizontal, por lo que hay que adoptar una posición muy erguida y muy echada hacia delante.

En lo que respecta al resto de los asientos, nos encontramos con los del CX, que son cómodos, pero el respal-

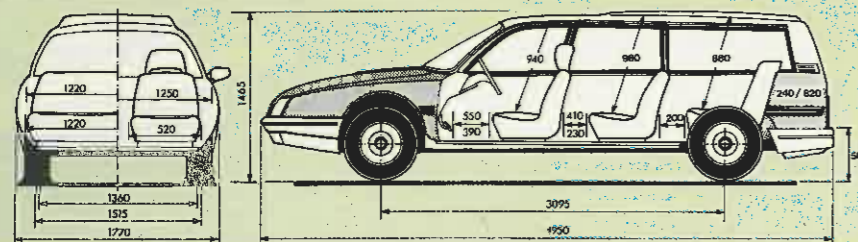
do es demasiado vertical. El espacio para las piernas es suficiente en todas las plazas y el acceso al tercer asiento es bastante bueno. Dicho asiento es algo más estrecho que el de en medio y es válido para sólo dos adultos. En el Patrol Wagon, el asiento de en medio es muy cómodo y hay mucho espacio para las piernas, pero, en cambio, el último asiento es muy bajo y, a no ser de que se trate de niños, sus ocupantes tienen que ir con las piernas encogidas. Este asiento, al igual que en el CX, es sólo para dos personas. Los asientos de la Vanette son muy cómodos en todas sus plazas y hay un buen espacio para las piernas. El acceso a las plazas de atrás del todo es bueno, aunque sólo se puede realizar por el lado derecho.

Estéticamente, el CX es el más atractivo, ya que los interiores están solucionados como en los turismos normales. El Patrol también resulta muy acogedor y, además, está bastante bien acabado, en cambio, la Vanette resulta muy fría, con un acabado bastante pobre y con una herencia de vehículo industrial que sus competidores no tienen.

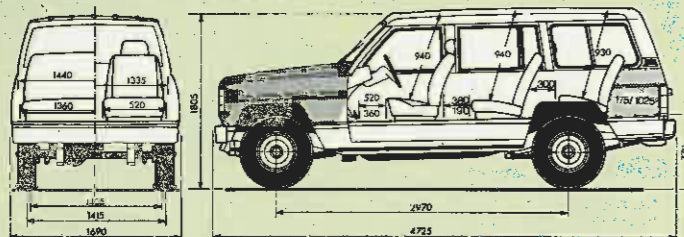


FRENTE A FRENTE

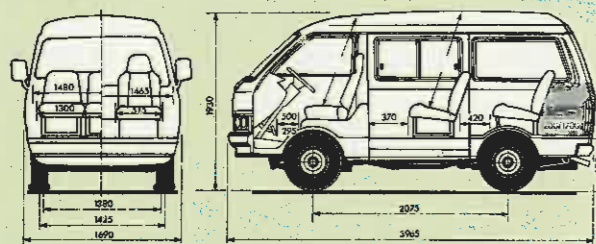
CITROËN CX 25 TRD



NISSAN PATROL WAGON



NISSAN VANETTE



FICHA TECNICA

	CX 25 TRD	PATROL WAGON	NISSAN VANETTE
MOTOR			
Disposición	Delantero transv.	Delantero long.	Delantero long.
Número de cilindros	4, en línea	6, en línea	4, en línea
Cilindrada	2.500 c.c.	3.246 c.c.	1.932 c.c.
Cigüeñal	5 apoyos	7 apoyos	5 apoyos
Distribución	Arbol de levas lateral	Arbol de levas lateral	Arbol de levas en cabeza
Alimentación	Bomba inyectora y turbo	Bomba inyectora	Bomba inyectora
Compresión	21,6 a 1	22,25 a 1	22 a 1
Tipo de carburante	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo
Capacidad del depósito	68 litros	82 litros	50 litros
Potencia máxima	95 CV a 3.700 rpm	95 CV a 3.600 rpm	60 CV a 4.400 rpm
Par máximo	22,0 mkg a 2.000 rpm	22 mkg a 1.800	11,5 mkg a 2.400
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	Trasera
Caja de cambio	Manual 5 vel.	Manual 5 vel.	Manual 5 vel.
Velocidad a 1.000 rpm en 1.ª	9,6 km/h.	7,3 km/h.	6,2 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm en 2.ª	16,5 km/h.	13,0 km/h.	10,4 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm en 3.ª	25,2 km/h.	21,4 km/h.	16,1
Velocidad a 1.000 rpm en 4.ª	34,4 km/h.	30,8 km/h.	26,4 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm en 5.ª	45,0 km/h.	37,3 km/h.	32,5 km/h.
DIRECCION			
Tipo	Cremallera asistida	Recirculación de bolas y servo	Recirculación de bolas
Vueltas de volante entre topes	2,4	4,3	5,5
Diámetro de giro	13,4	13,4	9,2
FRENOS			
Sistema	4 discos y servo	Discos vent./tambor	Discos vent./tambor
SUSPENSIONES			
Tipo	Hidroneumática indep. en las 4 ruedas	Eje rígido/Eje rígido	Indep./Eje rígido
RUEDAS			
Llanta	Chapa 5,5 x 14	Chapa 6 x 16	Chapa 5,5 x 14
Neumáticos	195/70 R 14	205 R16 M+S	165 R14
Peso en orden de marcha	1.520 kg.	1.995 kg.	1.270 kg.

En todos ellos se disfruta de unas grandes superficies acristaladas y la visibilidad es buena en todas las plazas. El Patrol tiene la ventaja de que las ventanillas del último asiento se pueden abrir y es más fácil que todos los ocupantes tengan la cantidad de aire que deseen.

La climatización tiene el mismo problema en todos, ya que, para que llegue el calor a las últimas plazas, los que ocupan las de delante tienen que pasar calor. Los dos Nissan tienen una capacidad para caldear el habitáculo muy superior a la del Citroën. La ventaja del CX consiste en que, opcionalmente, se puede montar un sistema de aire acondicionado.

En resumen, en lo que a interiores concierne, tenemos a la Vanette como el vehículo más amplio, con el CX y el Patrol muy próximos, pero por detrás, a pesar de ser más grandes en dimensiones exteriores.

AL VOLANTE

Una vez en marcha hay unas diferencias muy claras entre unos y otros, ya que desde los modestísimos 118 kilómetros por hora de la Vanette hasta los casi 160 del CX hay un abismo. Para viajar mucho, el CX será el más apropiado, ya que tiene el carácter de un devoramilas incansable. La suavidad de su suspensión, el silencio de marcha y

SONORIDAD

	CX	Patrol	Vanette
Al ralentí	55,7	67,3	56,5
A 60 km/h.	66,8	73,2	73,9
A 90 km/h.	67,9	76,8	77,9
A 120 km/h.	71,3	84,9	—
A 140 km/h.	75,0	—	—
A tope	82,4	89,3	83,4

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

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	CX	Patrol	Vanette
A 60 km/h.	14,8	13,1	11,1
A 100 km/h.	45,5	36,2	35,7
A 120 km/h.	61,2	58,6	—

FRENTE A FRENTE



CITROËN CX TRD FAMILIAR

Precio en la calle: 3.420.622 pts.

Fecha presentación: Noviembre 1985.

Importador: Citroën Hispania.

Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.

Número de talleres: 900. Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Frenos excelentes.
- Comportamiento.
- Comfort.

DEFECTOS

- Ventilación escasa.
- Asientos muy blandos.
- Dirección muy sensible.

Cada coche tiene su campo. El CX, la carretera y las autopistas; la Vanette, la ciudad y los trayectos cortos, mientras que el Patrol es polivalente.

su capacidad para mantener medias elevadas permiten realizar trayectos largos sin cansarse. En este campo, los dos Nissan quedan atrás y particularmente la Vanette, que tiene una velocidad máxima muy reducida. En cambio, si la utilización que se le va a dar va a ser primordialmente urbana, con esporádicas salidas a carretera con trayectos no

NISSAN PATROL WAGON

Precio en la calle: 3.003.526 pts.

Fecha presentación: Noviembre 1985.

Fabricante: Motor Ibérica.

Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Número de talleres: 160. Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Frenos.
- Comportamiento noble.
- Amplitud interior.

DEFECTOS

- Situación de la rueda de repuesto.
- Palanca del cambio dura.
- Tercer asiento de poca altura.

muy largos y sin ninguna pretensión velocística, tenemos en esta furgoneta un vehículo ideal. El Patrol, por su parte, se encuentra en un término medio, ya que en carretera puede mantener unas velocidades medias honestas y en ciudad se desenvuelve bastante bien, gracias a la dirección asistida y a unas dimensiones más reducidas que el CX, que es el que tiene una peor maniobrabilidad. Pero el as que se guarda el Pa-

NISSAN VANETTE

Precio en la calle: 1.752.783 pts.

Fecha presentación: Mayo 1985.

Importador: Motor Ibérica.

Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Número de talleres: 160. Plazo de entrega: De uno a seis meses.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Frenos.
- Dirección.

DEFECTOS

- Mal aislamiento del motor.
- Accesibilidad mecánica.
- Escalonamiento del cambio.

El Opel Manta supera las pruebas más difíciles para que usted lo tenga más fácil.

En los Rallyes de más prestigio: las pruebas más difíciles.

Aquí está el Manta superando todo.

A fondo. En las manos de los pilotos más exigentes; los mejores. Los que van a pedirle todo al Opel Manta.

Para que Vd. disponga de uno de los deportivos más experimentados del mundo.

Para que Vd. disfrute al con-

ducir un coche altamente competitivo. Y lo tenga fácil.

Haga la prueba: el Manta podrá superarla.

No en vano ya está acostumbrado.

Corra a ver su Opel Manta a cualquiera de los 350 puntos de venta y servicio Opel.

Y benefíciase con ellos de las ventajosas condiciones de financiación Opel Credit, de la

garantía total Opel por un año, del mantenimiento de su Manta cada 15.000 kms. y del servicio Opel Euroservice Assistance, que le mantiene a cubierto en toda Europa.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.



EQUIPAMIENTO



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

trol en la manga es su faceta de todo terreno, ya que, sin ser un pura sangre, trepa sin complejos por lugares que sus rivales serían incapaces ni siquiera de acercarse. Además, la tracción a las cuatro ruedas permite rodar con mucha seguridad en terrenos deslizantes, como hielo o barro.

Los motores son diesel en los tres modelos, sólo que en el CX está sobrealimentado. La potencia en el Citroën es suficiente, pero la utilización del motor está limitada, porque por debajo de 1.500 vueltas el motor no tiene fuerza y sólo llega hasta 3.500/3.700, que es cuando corta la inyección. El Patrol tiene un motor que funciona desde muy pocas revoluciones con bastante fuerza y es muy aprovechable, pero los 95 caballos son un poco escasos para las casi dos toneladas. El motor de la Vanet-

tanto el CX como el Patrol tienen unos interiores bastante cuidados, con moquetas y bien equipados. La Vanette es más pobre tanto en equipamiento como en acabado.

PRESTACIONES



	CX	Patrol	Vanette
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	159,3	138,2	118,5
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada	18,8	22,8	23,6
1.000 m. salida parada	36,9	42,7	44,6
De 0 a 100 km/h.	12,8	21,5	25,8
RECUPERACION (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,5	21,8	22,5
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	22,7	24,0	23,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	38,9	41,8	44,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	43,1	46,4	48,4
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,8	21,2	—
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	15,0	29,3	—

te desarrolla 60 caballos, que sin duda se quedan cortos.

Además, los desarrollos del cambio son muy largos y hay que andar cambiando de marcha continuamente.

El comportamiento es bueno en todos, aunque, claro está, con las limitaciones que cada uno se impone. Los

frenos es un apartado en el cual los tres brillan con fuerza y las frenadas están muy equilibradas. Las direcciones, en cambio, son muy distintas. El CX tiene el sistema de asistencia clásico del modelo, con un tacto muy sensible y muy rápido. La Vanette no tiene asistencia, ni la necesita, ya que el manejo



ESTE REGATA ES MAS REGATA.

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

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

Regata Weekend ...es un FIAT



GRUPPO IANBIC

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

FRENTE A FRENTE



Citroën CX 25 TRD: Gracias a las grandes puertas, el acceso a la última fila de asientos es bueno. Estos tienen un buen mullido, pero los respaldos son muy verticales. Al volante, la posición de conducción es buena, aunque el excesivo mullido del asiento fatiga en viajes largos.



Nissan Patrol Wagon: El asiento trasero es apto para niños, ya que es demasiado bajo para un adulto. La fila de asientos central del Patrol Wagon es muy cómoda. Aunque parezca mentira y a pesar de ser un todo terreno, su puesto de conducción es el mejor de los tres probados.



Nissan Vanette: Gracias a su altura y gran amplitud interior se puede acceder a la última fila de asientos por el interior, sin contorsiones. Todos los asientos son muy cómodos. El puesto de conducción está penalizado por el volante, muy horizontal, que obliga a conducir muy erguido.

de la dirección es irreprochable, tan sólo la posición del volante no es todo lo buena que cabía esperar. El Patrol también tiene dirección asistida, pero aunque se ha mejorado, sigue siendo muy desmultiplicada y no excesivamente precisa. Ninguno de los tres planteará problemas a un conductor que sólo haya llevado turismos convencionales, tan sólo tendrá que habituarse a utilizar el retrovisor exterior derecho, imprescindible en estos vehículos.

En lo que respecta a consumos, la Vanette aventaja al CX, que pasa de los diez litros de consumo medio pondera-

do, y deja muy atrás al Patrol, que está condicionado por su peso y la gran cilindrada de su motor.

CONCLUSION

Una prueba de tres vehículos tan dispares como los que hemos traído a estas páginas hay que matizarla para llevar a cada uno a su terreno, para ver cuál se amolda mejor a cada usuario.

El CX es un coche que está condicionado por unas dimensiones exteriores muy grandes, pero que, por contra, es

un viajero nato, tanto sea por autopistas como por carreteras. En este terreno tiene un consumo ajustado y un nivel de comodidad que no tiene nada que envidiar a turismos normales. Por su parte, el Patrol Wagon es un vehículo a mitad de camino entre un coche y un todo terreno, aunque con más de esto último. El equipamiento y acabado son de un turismo, pero su comodidad está limitada por las ruedas y suspensiones. La Vanette es una alternativa para familias numerosas bastante lógica, ya que sus dimensiones exteriores son las de un turismo de la gama me-

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.



Tres conceptos distintos para un mismo fin: transportar pasajeros cómodamente. Los tres disponen de amplios portones traseros, a través de los cuales se pueden meter bultos de grandes dimensiones.

CONSUMO



	CX	Patrol	Vanette
	Litros/100 kms		
CIUDAD			
A 23,6 km/h. de media	12,3	13,1	9,2
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruceo	6,9	10,3	8,1
En conducción rápida	12,1	13,6	8,3
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruceo	7,9	12,3	14,0
A 140 km/h. de cruceo	11,0	—	—
AUTONOMIA			
MEDIA			
Consumo medio ponderado	10,2	12,7	9,3
Recorrido (kilómetros)	610	600	490

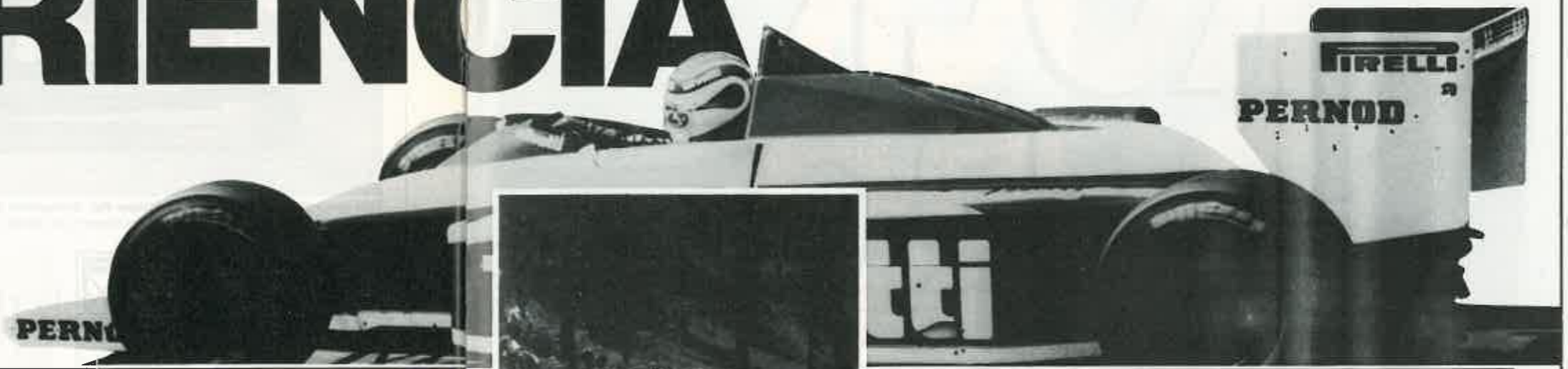
dia, con lo cual se puede utilizar sin problemas para andar por ciudad como un utilitario; por contra, la potencia de su motor no le permite rodar con soltura en viajes largos, ya que no es posible mantener velocidades cruceo de 120 kilómetros por hora, como con los otros dos modelos. Por último, hay que reseñar que en el caso concreto de la Vanette —con un Renault Espace sería diferente— que cuesta 1.200.000 pesetas menos que el Patrol y 1.600.000 menos que el CX, lo cual da lugar a la posibilidad de comprar la Vanette y otro coche en vez de uno de sus competidores.

El Patrol está marcado por su carácter campestre, por lo que es más difícil que su posible comprador dude a la hora de elegir, y tan sólo habrá que evaluar si en verdad se van a utilizar sus condiciones para circular por fuera de las carreteras.

Victor Piccione
Fotos: Alex Puyol



GANAR ES UNA GRAN EXPERIENCIA



La competición es un duro banco de pruebas en el que se ensayan muchos de los adelantos en materia de neumáticos que después equiparán a los vehículos de serie.

Los éxitos de Pirelli en el mundo de la competición ayudan a la marca a desarrollar mejores productos y comprobar sus resultados en las más extremas circunstancias.

La experiencia de Pirelli en este campo es única. Pirelli ha sido Campeón en el Mundial de Rallies en más ocasiones que ningún otro fabricante de neumáticos.

Este mismo año, por ejemplo, Juha Kankkunen venció con Pirelli en el Safari Rally de Kenya, uno de los más duros del Campeonato y en el Rally Costa de Marfil, en ambos casos a bordo de un Toyota Celica Turbo.

En Europa, Pirelli acaparó los tres primeros puestos, siendo campeón Dario Cerrato con Lancia Rally 037. Con el mismo tipo de vehículo, y por supuesto con neumáticos Pirelli, Salvador Serviá se ha proclamado vencedor absoluto en el Campeonato de España de Rallies.

Otra prueba de especial dureza y que demuestra la eficacia de



los neumáticos Pirelli, también sobre tierra, es la Baja Montesblancos ganada en su tercera edición por el Lada Niva de Pierre Lartigue, equipado con neumáticos Pirelli.

En el Campeonato de Europa de Euroturismos, el equipo formado por Lindstrom y Brancatelli a bordo de un Volvo 240 Turbo, equipado con Pirelli, ha vencido en la División 1.^a

En este mismo Campeonato, y en el apartado de Marcas, Alfa Romeo, cuyos vehículos iban equipados con Pirelli, se ha proclamado vencedora en la División 2.^a

Pirelli ha vuelto este año de nuevo a la Fórmula 1, después de una larga ausencia, con el equipo Brabham entre otros. Esta nueva temporada ha deparado una victoria absoluta de Nelson Piquet en el Gran Premio de Francia y dos pole-positions en parrillas de salida.

Todos estos éxitos permiten a Pirelli adquirir una amplia experiencia que se incorpora a la producción de neumáticos de serie y explica la sólida posición que la marca ocupa en el mercado y la preferencia de millones de usuarios.

Porque ganar es una gran experiencia.

PIRELLI

LADA NIVA 4x4

ROCK DURO.

AHORA
CON 5 VELOCIDADES



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

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

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



LADA IBERICA, S. A.
IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA.
Julián Camarillo, 26 Tels (91) 204 67 46 - 7 - 0 - 9

JUGAR CON FUEGO

El 24 de octubre compré un Renault Fuego con aire acondicionado, cuyo precio fue de 1.998.400 pesetas. Días más tarde me entero que, por haberlo dejado de fabricar, está ofertado en un millón y medio y un millón seiscientos y pico mil, sin y con aire, respectivamente, desde primeros de octubre hasta que se acaben. Enton-



ces llamo al delegado de ventas en Madrid y me dice que el señor Hilario, de Talleres Guerrero, de Ronda, me ha defraudado, pero que el caso no correspondía a su jurisdicción y que llamara a Valencia; éste, que llamara a Granada, y por último, que hablara con el inspector

Cuéntenos su caso

de ventas de la zona, el cual me dice que no sabía nada pero que averiguaría lo que estaba pasando.

Les ruego me informen dónde dirigirme para documentarme a fin de poder reclamar lo que me han cobrado de más.

Nicolás Carrasco
Ronda (Málaga)

Respuesta.—Debe de recordarle el tema al inspector de ventas de la zona o al delegado de Madrid con el que había tomado contacto inicialmente. El único problema que puede existir es que la compra la efectuara antes de que Renault lanzara su oferta. En caso contrario, evidentemente, usted sería víctima de un engaño que, al margen de la indiscutible seriedad de Renault, le habría hecho un vendedor malintencionado.

MATRA SIMCA

Hace una semana vi un coche que no había visto nunca y que me encantó, se trata de un Simca Matra.

Querría que me informaran sobre cilindrada, potencia, par de motor y precio,

CENTROVAL: JOVEN CITROËN

EN el número 1 de la avenida de Burjasot, en la margen izquierda del río Turia, se encuentra desde hace dos años Centroval, concesionario oficial de Citroën Hispania, S. A.

Disponen de una extensa red de servicios dentro de la provincia de Valencia. En Paterna, exposición y talleres; en Mislata, Burjasot y Manises, servicios de asistencia.

En la avenida de Burjasot (Valencia) se encuentran unos locales de 2.000 metros cuadrados, 500 de ellos dedicados a exposición. Concebida ésta en varias alturas, se pueden observar los vehículos expuestos con toda comodidad y limpieza. Es un local muy bien iluminado y el espacio entre coches es muy amplio. Disponen de



servicio mecánico completo con las instalaciones típicas de los servicios oficiales, atendido por cinco mecánicos y un jefe de talleres. Tienen destinados a recambios 300 metros cuadrados y al vehículo usado 400. El servicio de ventas está compuesto por tres vendedores que atienden con un trato muy directo y personal, existiendo otras diez personas encargadas de las oficinas y el resto de los servicios.

Dentro del capítulo de

las ventas, destacar las amplias facilidades que se dan, tanto para el vehículo nuevo, con una financiación especial a largo plazo, sin entrada y sin letras, como para el vehículo usado, con grandes facilidades de pago.

Calificaciones: Exposición, 7; vendedores, 8; financiación, 8; recambios, 7; entregas, 8.

Agenda

Del 17 al 23 de diciembre

Televisión

• «Tráfico en invierno» es el título del próximo espacio de «Más vale prevenir», que se emite el viernes día 20 a partir de las 20 horas por la Primera Cadena de televisión. El espacio tratará los temas y precauciones que deben tenerse en cuenta antes y durante un viaje en automóvil.

Automovilismo

• El Rallye de Regularidad de Navidad, que cierra por este año la temporada automovilística, tendrá lugar en tierras asturianas el sábado 21 de diciembre. Esta prueba la organiza la Federación Asturiana de Automovilismo.

Motociclismo

• Dos trials se celebrarán el domingo día 22: el XIV Trial de Cambrils, que organiza el Moto Club Cambrils, de Tarragona; y el I Trial de Carraça, que organiza el Moto Club Lizarra, de Navarra.

Esquí

• En la estación invernal de Bequeira-Beret tendrá lugar los días 21 y 22 el Memorial Eduardo Ripoll, prueba internacional de slalom y slalom gigante para hombres y mujeres.

Sorteo

• Un Suzuki Santana, seis premios de 50.000 pesetas y 250 relojes suizos de cuarzo son los premios del sorteo que ha organizado Legrain y en el que pueden entrar todos los consumidores de su fragancia Tensión.

ya que he hojeado vuestra revista y no he visto el modelo por ningún sitio.

(ilegible)
Zaragoza

Respuesta.—Matra ha sido durante muchos años una marca filial de Simca, fabricando, entre otros automóviles, los Murena o Rancho.

Posiblemente, el Simca del que nos solicita información fuese el coupé de tres plazas, con motor Simca 1.400 bautizado Bagheera. El motor, de origen Simca, iba colocado en posición central, con 84 CV de potencia. La tracción era a las ruedas traseras, con caja de cambios de cuatro marchas. Su velocidad máxima de catálogo era de 184 km./h., para un peso de 885 kilos. Los frenos eran de disco en las cuatro ruedas y las suspensiones, independientes en los dos ejes. Posteriormente, hubo una versión muy modificada con motor de hasta 2,2 litros, llamada Murena.



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION
VILARDELL

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

REPUESTOS IMPERIO
 (GASOLINERA) PLAZA LEGAZPI, 9.
 Tel. 228 44 00 - 239 66 00

AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL)
 SPARKOMATIC
 PIONEER



PIONEER
 SPARKOMATIC

JBL J.B.Lansing

KENWOOD

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

TÉCHO CORVAYR (TOTALMENTE PRACTICABLE)

NEUMATICOS

MICHELIN
 PIRELLI

(MONTAJES Y EQUILIBRADO
 GRATUITOS
 PRESENTANDO ANUNCIO)

CEREMAUTO.S.A.



Piezas
 recambio y
 planchistería,
 toda clase de
 automóviles

C/ San Nicolás, 16-18
 Tel. 332 98 08. Barcelona
 Tel. 564 41 03. Montcada

FIAT BERTONE X/19 Targa.
 Versión americana, motor 1.500, 90
 Hp, 5 velocidades, color negro metaliz-
 ado de origen (pintado en la Ferrari,
 único en España). Sin reparar y sin gol-
 pes, llantas de aleación italianas. Ra-
 diocassette AIWA cuatrafónico 120
 W. Fabricación, año 82.

CREDI-CARS. C/ Calabria, 11
 (Paralelo). Tel. (93) 325 93 36

Turini

KITS DE AERODINAMICA
BBS



BMW 3/1 equipado BBS



Mercedes 190 equipado BBS



VW Golf II equipado BBS

BBS la aerodinámica
 que prestigia su automóvil.
 Homologado por .
 Envíos contra reembolso a toda España en 24 horas.
 Calvet, 23-75. Tel. (93) 206 67 33
 08027 BARCELONA

**COMPRO CHASIS
 COMPLETO DE
 KART PARA
 MOTOR ARISCO**

Tel. (91) 463 52 85.
 Llamar de 15 a 17
 horas, a Roberto

Arvalot
 COMPETICION

LA GAMA MAS COMPLETA DE PREPARACIONES
 PARA VEHICULOS RENAULT

Exposición y ventas
 Riera San Miguel, 70
 Tel. 237 68 61

08006 BARCELONA

Taller
 Riera San Miguel, 71
 Tel. 237 67 11

135 CV para R-11 Turbo
¡NOVEDAD!

**LOS ESPECIALISTAS DEL
 SONIDO DE SU AUTOMOVIL**

SERVICIO OFICIAL TODAS LAS 1.ª MARCAS



Conde de Aranda, 14,
 semlesquina a Claudio Coello, 10.
 Tel. 431 83 15 - 276 93 30
 MADRID 28001

ALPINE
 KENWOOD

BLAUPUNKT
 PHILIPS

FUJITSU
 PIONEER

- Instalaciones y reparaciones garantizadas efectuadas por los mejores profesionales.
- Venga a conocernos, tenemos muchas soluciones para el sonido de su coche.

SABIOTE POR LOS CERROS DE UBEDA



Un castillo que fue
 romano y un
 templo renacentista,
 junto a un
 barrio morisco llamado
 del Albaicín,
 dan a este lugar de Jaén
 sus auténticas
 huellas dactilares,
 aquellas en las
 que el viajero reconoce
 sus muchas
 raíces genealógicas.

Lo que le pasa a Sabiote, con ser tan hermoso, evocador y sugerente lugar, es que tiene a tiro de piedra los fastos renacentistas de su hermana mayor, Ubeda, y por eso no relumbra como debiera. Además, no está Sabiote en carretera principal, cosa que influye mucho para el realce y general conocimiento de sitios como éste.

Quiero decir en seguida que Sabiote (provincia de Jaén, partido judicial de Ubeda) es una maravilla lateral y se-

miolvidada, aunque desdichadamente envuelta por una zona suburbial como tercermundista, pero venida a más, pulpa que recubre de vulgaridad la almendra preciosa dentro contenida.

Por esta causa, si llegas transeúnte a Sabiote no te dejes impresionar por las primeras imágenes y pregunta, amigo, por el Ayuntamiento. Lo digo a título de previa orientación. El Ayuntamiento está al fondo de un largo paseo arbolado. No es precisamente un edificio histórico y además tiene en su expe-



El recuerdo de familias linajudas aún pervive en Sabiote, donde quedan numerosos restos blasonados. Fenicios, romanos y árabes también dejaron su impronta en estas tierras.



diente la mala nota de haberse levantado cortando la vieja muralla sabiotefia, pero con todo es armonioso, blanco, con arcadas sencillas y rematado por reloj, campanil y veleta de forja representando a un sol pícaro y sonriente.

Antes de llegar al Ayuntamiento, y a mano derecha según se mira, está el viejo convento de Carmelitas, con su espadaña simple y su ventanita con reja de forja. Ya no hay monjas en el convento, por lo cual viene algo traída por los pelos la historia que me propongo contar sobre la monja-soldado de Sabiote; el lector sabrá disculpar.

La monja-soldado se llamó en el siglo Magdalena Muñoz. Cuenta su biógrafo, fray Agustín de Torres, en 1617, cómo fue dedicada a la vida conventual y cómo se evadió de ella para alistarse de soldado como Gaspar Muñoz, protagonizando numerosos hechos guerreros, al estilo de su más renombrada contemporánea, la monja-alférez (Catalina Erauso, donostiarra, vaya un vi-rajo; si no llega a ser porque la hieren en duelo allá por Chile y cree que se va a morir ni su confesor se entera de que era hembra). La historia de la Muñoz empieza cuando la meten en el convento a los doce años «porque no tenía el vaso hábil para las obligaciones conyugales, que era sólo una pequeña sesina por donde orinaba», dice el biógrafo. Pero héte aquí que estando en el convento, y en ocasión de ir a levantar una alcuza que pesaba mucho para sus devotas hermanas, hizo tan fuerte y va-



Desde el castillo se ven los cerros de Ubeda. A pesar de su ruina, aún sobrecoge algún arco con calaveras talladas.



ALGUNOS parados barren las calles. Pero no cantan como hacen las mocitas al barrer, sino que despotrican.

ronil esfuerzo que «se había rompido en partes de varón», o sea, que se le echaron fuera las vergüenzas viriles, y de allí vino el salirse de la regla (conventual) y meterse a soldado, irse a las guerras de Italia y cubrirse de algunas glorias.

No quisiera que Magdalena/Gaspar Muñoz quedara como paradigma de gloriosos sabiotefios, puesto que allí nació mucha gente preclara. Como no puedo alargarme, remito al curioso al libro de Ginés de la Jara Torres Navarrete, donde hay un preciso inventario de los linajes y las glorias del lugar.

(Uno de esos linajes, digo al paso, fue el de los Higueras, que tiene un hermoso palacio blasonado, muy renacentista, muy bonito de fachada; debió comprarlo un tal *Milhombres* hace doscientos años y le puso una inscripción en el frontis, que aún se lee. Cosas de viejos nuevos ricos. ¡Ah! Y no cierro paréntesis sin recordar otros ilustres apodos de la ciudad, comparables al de *Milhombres*, que los refiere también don Ginés: *La Muertempie*, *La Saltatrenes* o *El Padreterno*.)

Por detrás del Ayuntamiento está el Sabiote histórico, el de toda la vida. Digo de toda la vida así, a conciencia, porque resulta ser que la partida de nacimiento de este pueblo puede muy bien ser fenicia, y lo que sí está claro es que fue la colonia romana Julia Salaria, dice don Ginés de la Jara que llamada así porque pasaba por ella la Vía Salaria, por donde iba la sal procedente de las

minas de Cazorla hasta la mismísima Puerta Salaria, en Roma. Sabiote fue árabe en el 720 y acristianado definitivamente en 1231, bajo la férula de Fernando III El Santo.

Bueno, pues en este Sabiote histórico del que hablo, los hitos son el castillo, la iglesia de San Pedro y el barrio del Albaicín. Todos ellos, los hitos, muy juntos y arropados, como a la defensiva de la modernidad mediocre y discotequera que les acecha.

Desde el castillo, que está, como cumple a su función, en la proa avizoradora del pueblo, se contempla un amplio panorama de los cerros de Ubeda. ¡Qué encanto perder la mirada por estos suaves, acolchados cerros de Ubeda, tachonados de olivos y viñedos! En Torreperogil, por cierto, que está aquí al lado, venden el rico vino de la Loma de Ubeda, que no es propiamente los cerros, pero sí muy agradecida parte.

Vuelvo de los cerros de Ubeda al castillo. El origen es romano, lo que puede comprobarse en los sillares bajos, enormes, sobre los que se alza en estratos la posterior fábrica árabe y la última cristiana con su remate renacentista. El castillo está cerrado, pero no hay problema en conseguir la llave en el Ayuntamiento. Por dentro, a pesar de la ruina total, aún sobrecoge la grandeza de algún arco con calaveras talladas, algún escudo con sirenas, alguna escalera que sube hacia el aire... Del castillo parten residuos de muralla, y allí donde sucumbió el baluarte quedan al-

DATOS PARA EL AUTOMOVILISTA

Sabiote está a siete kilómetros de Ubeda, por carretera señalizada desde esta misma ciudad. La distancia de Madrid a Ubeda es de 338 kilómetros, por la N-IV, desviándose por Linares, entre Guarromán y Bailén. Un itinerario más largo, pero más distraído, puede hacerse si nos desviamos antes, en La Carolina, y pasamos sobre el pantano del Guadalén y algunos lugares pintorescos.

Una excursión a Sabiote puede incluir lugares tan interesantes y próximos como Ubeda y Baeza (dos de las más bellas ciudades de Andalucía). Sin hacer muchos kilómetros más, está a tiro la capital, Jaén, y la sierra de Cazorla.

Alojamiento próximo existe en el Parador Nacional de Ubeda (cerrado hasta mayo del 86 por obras), y en hoteles y fondas de la propia Ubeda, Baeza, Torreperogil, etcétera. Se puede comer en Sabiote (Café Nacional, en el Paseo) por poco dinero, pero la mejor oferta hotelera y gastronómica está en Ubeda y Baeza. Sin problemas para repostar: hay abundancia de gasolineras en pocos kilómetros a la redonda.

gunas puertas (la del Chiringote, la del Pelotero, la de Granada) con sus hornacinas y sus vírgenes iluminadas por una lucecita en la primera hora del anochecer.

La iglesia de San Pedro tiene una torre de sillería con escudo y chapitel, y una fachada preciosa con cipreses, protegida por una cancela. Muy cerca, en la placita donde está la fuente, dos palacios renacentistas albergan a los escolares.

Por lo que respecta al barrio del Albaicín, es morisco en el trazado y quién sabe si en el ambiente: perros, gatos, algún perdigón rebrincando en la estrechez de su jaula, niños que se meten el dedo en la nariz cuando miran al forastero armado de cámara fotográfica, calles cuidadosamente empedradas, mocitas que barren su porción de acera de buena mañana, viejas enlutadas que, un poco más tarde, al solecillo, conversan y tejen sentadas en sillitas bajas. Algunos parados barren las calles por cuenta del empleo comunitario, sólo que éstos no cantan como hacen las mocitas al barrer, sino que despotrican, con guasa, pero despotrican.

Ahora que me fijo: bajo la ventanita con reja forjada donde cantan a sol cuatro perdices (tres machos y una hembra), el dintel ostenta, junto a su heráldica, la fecha del edificio: 1596.

Estas cosas tiene echar un día al gusto de perderse por los cerros de Ubeda.

Texto y fotos: Eduardo Delgado

FORD SCORPIO



DISEÑADO POR EL FUTURO

Por fin un coche de lujo entra decididamente en el futuro: Ford Scorpio. Fruto de la anticipación en prestaciones, economía y confort. Con el Scorpio nace el más audaz y refinado de los automóviles de prestigio.

CUANDO USTED PRUEBE el Ford Scorpio, descubrirá la precisión de una mecánica que responde exactamente a su voluntad.

Por el rápido reflejo de sus motores de inyección, con velocidad punta hasta 208 Km/h. y aceleración de 0 a 100 Km/h. desde 9.6 segundos.

Por su dirección Auto Servo de asistencia variable, con volante ajustable a su medida.

Por sus frenos ABS -Sistema Antibloqueo de Frenos- de serie, que impide que las ruedas se bloqueen y reduce hasta un 40% la distancia de

frenado. Por su suspensión independiente a las cuatro ruedas y sus avanzados motores 2.0 y 2.8 de inyección electrónica, con un consumo desde 6.6 l/100 Kms., con opción de transmisión automática con sobremarcha en 4ª velocidad.

CUANDO USTED ENTRE en el nuevo Ford Scorpio, le sorprenderá lo espacioso, cómodo y vanguardista de su interior. Un simple movimiento de su dedo regula eléctricamente la inclinación de los respaldos delanteros y traseros (Chúa), la altura de los delanteros, el elevallunas, los retrovisores y, en el modelo Chúa,



ABS - Sistema Antibloqueo de Frenos de serie en todos los modelos.

el techo solar. En una palabra, Scorpio le ofrece el máximo confort.

Su moderno tablero ofrece toda la información necesaria sobre la seguridad y la mecánica del coche. Una consola multifuncional en el techo indica hora, día, duración del viaje y temperatura exterior. Opcionalmente, el Scorpio puede llevar incorporado un ordenador de a bordo.

El radiocassette estéreo, con amplificador y ecualizador opcionales, integra su antena en la luneta y se puede controlar y escuchar con auriculares desde los asientos posteriores.

Todos los modelos disponen de aire acondicionado y la calefacción distribuye su efecto independientemente a los sectores anterior y posterior del coche.

Los retrovisores, el parabrisas y la luneta trasera poseen un eficaz

sistema anti-vaho. El maletero puede ampliarse hasta 1.350 dm³ gracias al respaldo trasero abatible asimétricamente.

Además, el Ford Scorpio posee encendido electrónico, cerradura centralizada y muchos otros lujosos detalles que le invitamos a conocer en cualquiera de los 400 puntos de Venta y Servicio Ford.



Diseño y Calidad

PARA LA MUJER



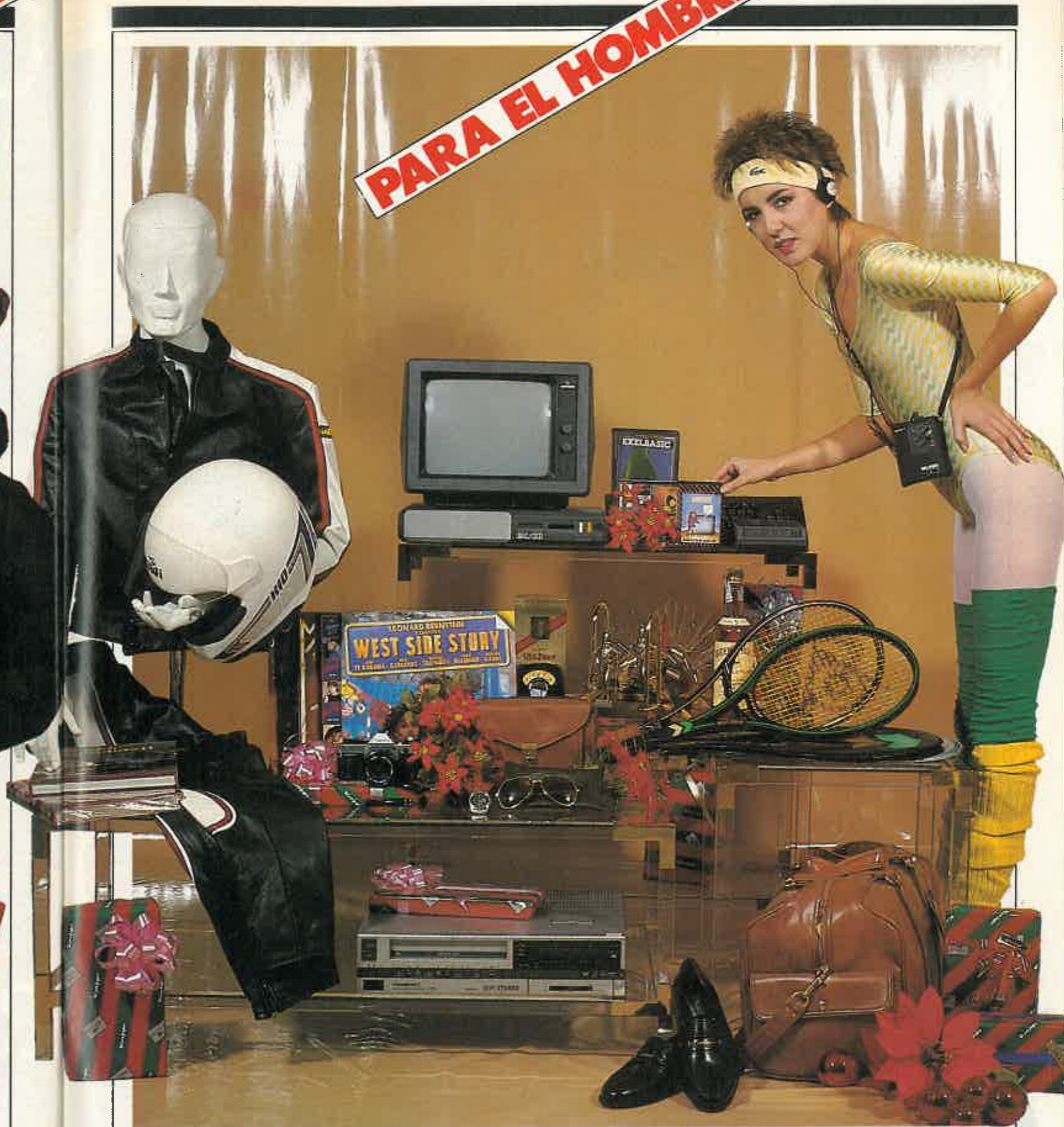
Las fiestas de Navidad y Reyes Magos están muy cerca y nuestros familiares y amigos esperan algún regalo. Nuestras sugerencias le ayudarán a quedar bien. ¡Felicidades!

Abrigo de visón y nutria: 1.150.000 pesetas. Horno de microondas Sharp: 71.900 pesetas. Chandall completo: 7.950 pesetas. Pañuelo de seda: 6.900 pesetas. Gafas de sol

Play-Boy: 11.000 pesetas. Perfume L'atouche: 4.700 pesetas. Juego de broche y collar de bisutería: 19.875 pesetas. Reloj de pulsera: 48.150 pesetas. Boina de punto: 1.100 pesetas.

Cazadora de paño: 11.700 pesetas. Zapatos de conducir: 4.295 pesetas. Jersey de sierra: 12.750 pesetas. Botas apresquí: 4.595 pesetas

PARA EL HOMBRE



Mono de cuero para moto: 49.750 pesetas. Casco Kiwi: 12.975. Libros de automóvil: desde 695 pesetas. Ordenador personal: 79.500 pesetas. Cassette Sony Watchman:

37.700 pesetas. Discos LP: desde 1.125 pesetas. Centro de regalo, sujeta-libros y licor: 9.225 pesetas. Whisky escocés: 575 pesetas. Raquetas de tenis: desde 22.100 pesetas.

Cámara de fotos Canon AE-1: 82.400 pesetas. Pipas desde 2.500 pesetas. Bolso de mano: 5.585 pesetas. Reloj deportivo: 31.800 pesetas. Gafas de sol Cartier: 44.000 pesetas.

Magnetoscopio estéreo Thomson: 226.400 pesetas. Zapatos caballero: 7.495 pesetas. Bolso de viaje: 10.500 pesetas. (Centros de El Corte Inglés)

PARA LOS NIÑOS

ALVARO J. MOTO



Tocadiscos portatil Feber: 8.990 pesetas. Moto Feber Carrera: 17.695 pesetas. Tente Roblock. Juguete transformable en robot y vehículo espacial: 1.825 pesetas. Minivideo juego: 1.925 pesetas. Cuentos infantiles. Para todos los gustos: desde 95 a 2.500 pesetas. Motocicleta a batería: 20.595 pesetas. Piano animado: 1.625 pesetas. Muñeca Tonos: 2.095 pesetas. Scalextric, pista STS 4x4 modelo 2010: 9.215 pesetas. Reloj para bebé, desmontable: 1.395 pesetas. Coche de radiocontrol: 6.995 pesetas. Computer Familia Electro: 5.850 pesetas. Teclado electrónico: 24.000 pesetas. Microscopio 2002: 2.045 pesetas. Coche de pedales: 6.095 pesetas. Bicicleta de paseo GAC: 14.150 pesetas. Gnomos: 2.795 pesetas unidad.

Llega la autonomía total. Con potencia y sin cables.

Cuando el Proyecto Apolo necesitó un taladro capaz de trabajar en la Luna, acudió a Black & Decker. Así nació el primer taladro Autónomo (sin cables) de la historia.

Esta idea, que entonces funcionó en la Luna, funciona ahora también aquí, en la Tierra.

Es el nuevo Autónomo Black & Decker. Un taladro sin cables, con soporte mural transportable que es a la vez cargador automático de baterías.

Para que usted tenga siempre a mano, en cualquier momento y lugar, el poder de taladrar, atornillar y destornillar con Autonomía Total.

Tener buenas ideas no es fácil. Conseguir que funcionen, menos aún. Tener ideas que trabajen, es el poder de los mejores.

Como Black & Decker.



Taladrar y atornillar sin cable: Libertad total

TALADRO ATORNILLADOR AUTONOMO SC 522 R

Super ligero: 1,2 Kg./Reversible: Cambio de giro.
Capacidad de perforación:
Madera: 10 mm./Acero: 8 mm.

Black & Decker es líder en el sector de herramientas electro-portátiles. En España y en todo el mundo.

BLACK & DECKER
El Poder en sus manos.

Sierra de contornear "Scroller" DN 538 SE



Martillo Percutor Electro-Neumático D 425 RE



Quitapinturas por aire caliente HG 991



Taladro Percutor Ergonómico D 162



PARA EL COCHE

- Casco MDS: desde 3.500 a 15.000 pesetas.
- Embelecedores rueda. Hella: 11.995 pesetas.
- Silla de niño para el coche: 8.350 pesetas.
- Cables de batería: 945 pesetas.
- Aspirador conectable al encendedor: 2.975 pesetas.
- Linterna y fluorescente: 2.975 pesetas.
- Juego de maletas: 34.895 pesetas.
- Radio Punto Azul: 8.995 pesetas.
- Equipo bricolage de Bosch: 16.140 pesetas.
- Funda equipaje: 1.345 pesetas.
- Botiquín de urgencia: 1.495 pesetas.
- Volante deportivo: 5.395 pesetas.
- Afeitadora Philips Save a pilas: 13.575 pesetas.
- Barra antirrobo: 4.295 pesetas.
- Alfombrillas: 3.845 pesetas.
- Cargador de batería: 4.375 pesetas.
- Autotest para comprobar el estado del vehículo: 21.375 pesetas.
- Cadenas para nieve de hierro: 3.975 pesetas.
- juego. Barras portaequipajes: 2.475 pesetas.
- Portaesquis: 7.195 pesetas.
- Bomba de inflado con manómetro: 2.175 pesetas.
- Juego de bocinas: 2.795 pesetas.
- Fundas de asiento: 8.795 pesetas.
- (Galerías Preciados en toda España.)

FIRESTONE HA ESTADO AHI...

Con sus neumáticos de serie, FIRESTONE ha colaborado en la nueva Fórmula de Promoción INTER-IBIZA, donde coches y pilotos han competido por el triunfo en los más duros rallyes, dentro y fuera de España: Villa de Llanes, Mora Renault, Caja Alicante, Ain Jura Ici France, San Froilán, Cataluña y Valeo.



Clasificación del Campeonato

	puntos
1º Roland Holke	40
2º José Luis Graña	30
3º Antonio E. Rodríguez Areitio	27
4º Iñaki Beazcochea	21
5º Santiago Blanco	19
6º Miguel A. Alvarez Pintado	16
7º José Antonio Viesca	13,5
8º Manuel Lage Prieto	12
9º Juan Carlos Solé Villegas	10,5
10º José de la Iglesia	9
11º Jesús Aragón	6
12º Ramón Manjón	5
13º Miguel Angel Díaz	3



INTER-IBIZA
Firestone TROPHY

Con neumáticos FIRESTONE, igual que los de su automóvil.



MOTOS



KAWASAKI KLR-600-E LANZATE AL RUEDO

CON la competencia que existe entre los cuatro colosos japoneses de la moto, es muy difícil lograr un modelo diferente a los demás por algo que no sea simplemente el aspecto estético. Kawasaki lo ha conseguido con la nueva KLR-600-E, por ser la primera monocilíndrica de todo-terreno equipada con arranque eléctrico y la refrigeración líquida. Este modelo, presentado a finales del pasado año en el circuito del Jarama, no está rodeado por la fascinación de los rallyes africanos, como BMW, Honda o Yamaha.

Sin embargo, resulta ser la más equilibrada en cuanto a la parte ciclística que la compone, y sin duda el motor que la equipa encierra una tecnología de lo más moderna, sin que por eso se vea afectada la resistencia mecánica. A esto se suma un buen nivel de acabado y una línea estética sobria, lejos de extravagancias inútiles.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



Como se ha dicho anteriormente, el motor de la KLR-600-E se diferencia de los demás monocilíndricos de todo terreno por varias soluciones técnicas más propias de las motos de gran turismo.

Respecto al modelo KLR-600, desprovisto de arranque eléctrico, ésta se diferencia por tener los dos árboles de levas de diferente diagrama, cosa que aumenta en dos caballos la potencia, llegando así a los cuarenta y dos caballos, y, en consecuencia, también el par motor aumenta, en beneficio de una mejor respuesta a bajo régimen.

La relación diámetro por carrera del pistón es supercuadrada; con noventa y seis milímetros de diámetro y setenta y ocho de carrera, llega a los 564 centímetros cúbicos de cilindrada total. El

régimen máximo de rotación admitido está limitado en las 7.000 revoluciones por minuto, y dispone de 4,7 mkg. a 5.500 revoluciones por minuto como par máximo. O sea, una cota de todo respeto y de gran utilidad en una moto destinada a todo-terreno.

La relación de compresión es de 9,5:1, lo que favorece la resistencia mecánica y también permite usar gasolina de octanaje dudoso en un momento de apuro sin que las válvulas padezcan con exceso. Este propulsor, además de ser el único monocilíndrico de todo-terreno equipado con doble árbol de levas en cabeza, se distingue también por la refrigeración líquida y por estar equipado con dos árboles de equilibrado. Como resultado se obtiene un motor con un mínimo de vibraciones y una temperatura de funcionamiento siempre constante, y una curva de potencia excelente en los bajos y medios regímenes.

CAMPEONA DEL MUNDO

1969 y 1970, 50 c.c.; 1971 y 1972, 125 c.c. VELOCIDAD



DERBI

RABASA

Nuestros triunfos en la competición los ponemos a su servicio



JORGE MARTINEZ
"ASPAR"
Subcampeón del Mundo y campeón de España 80 cc.

Con la colaboración de la Vanguardia

VICTORIAS 1985 (Mundial de Velocidad 80 c.c.)

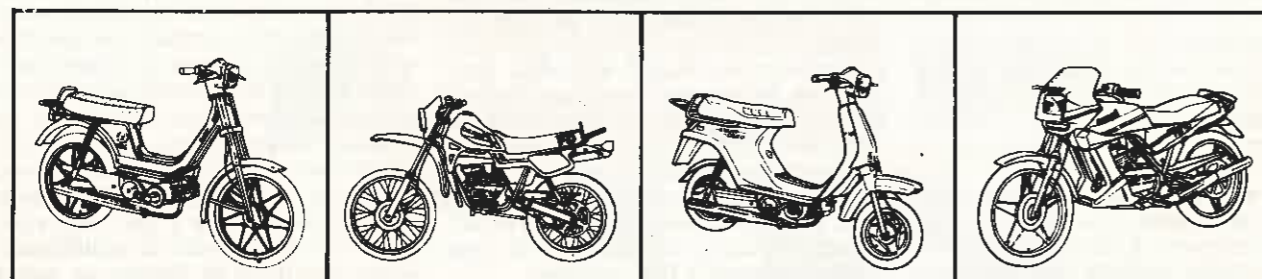
Gran Premio de España (Jarama) 1º Jorge Martínez "Aspar" - DERBI / 3º Manuel Herreros - DERBI

Gran Premio de Italia (Mugello) 1º Jorge Martínez "Aspar" - DERBI / 2º Manuel Herreros - DERBI

Gran Premio de Francia (Le Mans) 1º Angel Nieto - DERBI

Gran Premio de San Marino (Misano) 1º Jorge Martínez "Aspar" - DERBI

Campeonato de España de Velocidad 80 c.c. 1985 - "Aspar" DERBI Campeones
Joaquín Gall y DERBI Subcampeón de España



VARIANT START

YUMBO FD

DS-50 START

FDT-50

Los nuevos modelos, Variant Start, Yumbo FD, DS-50 Start y FDT-50 son el resultado de estas victorias.

Ya puede conducirlos desde los 14 años

FICHA TECNICA



KAWASAKI KLR-600-E

MOTOR Monocilíndrico. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Doble árbol de levas en cabeza. Dos árboles de equilibrado. Diámetro por carrera: 96 x 78 mm. Cilindrada total: 564 c.c. Relación de compresión: 9,5:1. Par máximo: 4,7 mkg. a 5.500 rpm.

ALIMENTACION Encendido transistorizado. Un carburador Keihin CVK-40 a depresión.

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

BASTIDOR Cuna sencilla con bifurcación a la altura del motor, hecho en tubos de acero. Trapecios posteriores en aluminio. Basculante de sección rectangular de aluminio. Suspensión posterior monoamortiguador con regulación mecánico-hidráulica. Horquilla delantera hidroneumática. Freno delantero de disco de 250 mm. de diámetro. Posterior de tambor de 130 mm.

DIMENSIONES Longitud máxima: 2.280 mm. Distancia entre ejes: 1.470 milímetros. Anchura máxima: 880 mm. Altura máxima: 1.150 mm. Altura del sillón: 870 mm. Altura mínima desde el suelo: 280 mm. Capacidad del depósito: 24 litros. Peso en seco: 146 kgs.

Precio en la calle:
723.715 ptas.

Importador: Nacional Motor, S. A. Calle Barcelona, 13. Martorella (Barcelona).

Plazo de entrega: Agotado el cupo de 1985.

Próxima entrega: Primavera de 1986.

Garantía: Seis meses.

Número de talleres oficiales: Red Servicio Derbi.

VIRTUDES

- Motor sólido.
- Potencia disponible a cualquier régimen.
- Suspensiones excelentes.
- Línea estética sobria.

DEFECTOS

- Ausencia de caballete central.
- Consumo algo elevado.
- Neumáticos de serie inapropiados.
- Radiadores poco protegidos.



Se puede rodar con la KLR-600 a 160 sin problemas. La postura es cómoda tanto en campo como en carretera.

Para evitar problemas, Kawasaki ha prescindido de los sofisticados sistemas de alimentación en uso por Honda y Yamaha, equipando la KLR-600-E con un solo carburador Keihin CVK-40 a depresión que cumple a la perfección su cometido, así como el encendido transistorizado, que apenas precisa de mantenimiento.

El conjunto cambio-embrague es de lo más tradicional, basado en la simpleza mecánica y en la duración. El primero se compone de cinco marchas, con piñones de dientes rectos, y el escalonamiento entre la segunda y la cuarta velocidad se puede calificar de perfecto. Lo mismo ocurre con el embrague, que resulta suave de manejar, progresivo al uso y resistente a cualquier maltrato.

La parte ciclística de la KLR-600-E está en perfecta consonancia con el propulsor que la equipa. Sin embargo, el bastidor, al margen de ofrecer buena rigidez, resulta de lo más vulgar, sin que en él se pueda apreciar ningún detalle de interés. Todo lo contrario ocurre con los trapecios posteriores, hechos en aluminio, y con el basculante, que resulta robusto y bien construido.

Con la adopción del arranque eléctrico, la puesta en marcha de la KLR-600-E se ha convertido en un placer al alcance de todos, ya no se necesita una fuerza titánica para desafiar las hostilidades de la palanca manual,

y la KLR-600 se ve con esto sensiblemente domesticada.

Una vez acomodados en el sillón, la postura no puede ser más cómoda, tanto para rodar en el campo como sobre asfalto. Sólo las personas con estatura inferior a un metro setenta se encuentran con dificultades en el momento de mantener en equilibrio la moto una vez parada.

Sobre caminos de tierra, la KLR-600-E sorprende de inmediato por la respuesta tan brillante que tiene el motor alrededor de las cinco mil revoluciones por minuto. Si se necesita recuperar a partir de las dos mil revoluciones por minuto, éste responde casi como un motor de trial, y a partir de las cinco mil alcanza con inmediatez el régimen máximo con una erogación de potencia de lo más lineal.

La respuesta de las suspensiones es fantástica en cualquier terreno, sea bacheado o arenoso, en todo caso sólo se precisa variar la regulación hidráulica del amortiguador posterior y la presión del aire en la horquilla.

Aunque se rueda en marchas cortas durante muchos kilómetros, la respuesta del motor no varía, así como la temperatura del líquido refrigerante. El único inconveniente es la poca protección de los dos radiadores al choque con las piedras que desprende la rueda delantera.

Una vez dejado atrás el campo, donde la KLR-600-E nos ha convencido

plenamente, empezamos a rodar sobre carretera asfaltada, apreciándose pronto sus dotes de aceleración, y en breves instantes se alcanzan los 160 kilómetros por hora sin que apenas aparezcan vibraciones o anomalías en el comportamiento de la moto.

Los frenos soportan el uso prolongado; sin embargo, en la rueda delantera se hecha en falta una pinza con algo más de potencia.

En las curvas enlazadas, la KLR-600-E inclina en ambos lados como si se tratara de un baile, sin reacciones extrañas, por muy complejo que sea el trazado. Lástima que los neumáticos de serie no reúnan la calidad necesaria para poder exprimir al máximo esta poderosa todo-terreno.

En contraposición al comportamiento brillante, tanto en campo como sobre asfalto, la KLR-600-E tiene un consumo de carburante algo elevado. A lo largo de la prueba, el término medio se estableció en los 6,5 litros por cada cien kilómetros. Por otra parte, el gasto de lubricante es prácticamente nulo, sea cual sea el empleo de la moto.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



En este apartado, Kawasaki ha escogido el camino de la sobriedad. La KLR-600-E es una moto con un nivel de acabado y equipamiento correcto



Un buen nivel de acabado y línea estética sobria son los argumentos de esta Kawasaki, que es la primera todo terreno monocilíndrica equipada con arranque eléctrico y refrigeración líquida. Su única pega es un consumo de carburante algo elevado.



para una todo-terreno. Respecto a sus rivales presentes en nuestro mercado, como la Honda XL-600-L y la Yamaha XT-600 Teneré, ocupa un lugar de

inferioridad que compensa con la calidad mecánica del propulsor y de la parte ciclística.

El cuadro de mandos se compone del

habitual velocímetro, el cuentarrevoluciones, y en el medio de estos dos se encuentra el termómetro para la temperatura del circuito de refrigeración. Los radiadores están protegidos por dos aletines laterales, así como el tubo de escape, que se encuentra aislado en las zonas de posible roce con el conductor.

Sobre el colín se encuentra sujeta una pequeña bolsa con las herramientas y el espacio necesario para guardar algún pequeño objeto.

Excelente la terminación del motor y la facilidad para poder reponer el líquido refrigerante o lubricante.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)

Con una persona 160
Con dos personas 152

ACELERACION

De 0 a 400 metros (seg.) 13,5

CONSUMO



l/100 km.

CIUDAD
En 1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª 7

CARRETERA
En conducción tranquila 6,3
En conducción rápida 7
Sobre caminos de tierra 7,5

AUTOPISTA
A velocidad máxima 8,6

VALOR-PRECIO



Para el cupo de 1985 el precio de la KLR-600-E fue fijado en 723.715 pesetas, a falta del seguro. Aunque éste se vaya a incrementar para las unidades que se pondrán a la venta en primavera, seguirá siendo un precio competitivo frente a la Honda XL-600-L, la Yamaha XT-600 y también la BMW-R-80-GS, aunque esta última es comparable a las demás sólo en parte.

Sin lugar a dudas, la calidad mecánica de la KLR-600-E y el comportamiento tan equilibrado en cualquier situación la coloca en un lugar de preferencia, y los aficionados al todo-terreno pueden encontrar en esta Kawasaki un producto de primera calidad.

Gigi Corbetta



POR 780 MILLONES
EL LOTE DEL AÑO

La desgracia de unos hace la fortuna de otros», y aunque se hable de modelos tan prestigiosos como los Rolls-Royce, se puede pronunciar esta frase con toda propiedad. La desgracia relativa del gurú Baghwan Rajneesh, recientemente expulsado de Estados Unidos por diversos delitos fiscales, ha traído la fortuna a Robert Roethlisberger, un avispa-

do vendedor de coches que acaba de hacer la operación de su vida: comprar los coches del gurú; sus ochenta y cuatro Rolls-Royce, todos ellos casi intactos y de las versiones más recientes. La operación se ha cerrado a cambio de la casi insignificante cantidad de setecientos ochenta millones de pesetas.

Robert Roethlisberger y su socio, Ken Wincorn, acaban de firmar el con-

trato de su vida, y ya se están rompiendo la cabeza para hacer frente al aluvión de pedidos que se les ha venido encima.

Los Rolls estaban aparcados en el Estado de Oregon, en la finca en donde el gurú vivía como un monarca absoluto de las Mil y Una Noches en medio de sus dos mil quinientos seguidores más fanáticos. Baghwan Rajneesh ha sido, sin duda alguna, uno de los más locos seguidores de esta marca inglesa en toda la historia, tan loco que no dudaba en cambiar de coche cada pocos kilómetros. Era el signo externo de su riqueza.

LAS PRIMERAS BOTAS CLAVETEADAS

ANTIDESLIZANTES Y DECORATIVAS PARA SU AUTOMOVIL

SPIKES SPIDER

1.



Quitar el anillo de sujeción

2.



Montar Spikes-Spider

3.



Reponer el anillo de sujeción y hacerlo engranar

Tiempo de montaje 30 segundos

IMPORTADOR EXCLUSIVO:

Turisport

Pérez Galdós, 40. Tel. (93) 237 83 24.
08012-Barcelona - Solicitamos distribuidores

Y, AHORA, EL FICHERO POR SOLO 375 PTS.

LOS 100 COCHES DEL 86.

TODAS LAS SEMANAS,
GRATIS. 2 FICHAS COMO ESTAS.

SORTEO DE UN
CITROËN VISAGTI,
ENTRE LOS QUE
COMPLETEN LA COLECCION.

Motor 16

Envíeme el fichero "Los 100 coches del 86" al precio de 375 pts. El sistema de pago que elijo es el siguiente:

Talón adjunto a nombre de INREVisA, S. A. Giro Postal a nombre de INREVisA, S. A. Sellos de Correos por importe de 375 pts. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

Nombre Dirección Población C.P.

historia¹⁶
250 PTS.

SIGLO XX HISTORIA UNIVERSAL 33



JULIO GIL PECHARROMAN, PHILIPPE DEVILLERS, JULIA MORENO GARCIA,
MARIA TERESA MENCHEN, JUAN FERNANDEZ ELORRIAGA, DAVID SOLAR,
MANUEL LEGUINECHE y JOSE MANUEL GIRONES

La muerte del franquismo

Portugal: La revolución de los claveles

ADIOS, FRANQUISMO, ADIOS.

Franco agoniza en una cama de hospital. A su alrededor se planean maniobras, estrategias. Se buscan fórmulas de continuidad. ¿Realmente lo dejó todo tan bien atado?

Este mes, Historia Universal Siglo XX realiza un profundo estudio

sobre los últimos días del franquismo, de los protagonistas, los hechos y las consecuencias.

También estudia otro cambio histórico en la Península Ibérica: La Revolución de los Claveles en Portugal.

Léalo este mes en Historia Universal Siglo XX.

historia¹⁶

RENAULT 5 MAXI TURBO

ESTOS SON MIS PODERES

NO ha tenido mucha fortuna este año en el Campeonato de España de Rallyes (lo que no resta ni un ápice de valor al título alcanzado por Salvador Serviá), por lo que la presentación del equipo oficial no puede decirse que revistiera alegría... aunque no faltaba



En el Rallye Valeo, al fin logró Carlos Sainz finalizar una prueba con el Maxi Turbo

desde luego el optimismo. Sobre el Circuito del Jarama, en una mañana de niebla, se reunieron los cinco coches Renault utilizados en competición: desde el sofisticado y eficaz Maxi Turbo, al modesto y popular GTS. Con Carlos Sainz como piloto, acompañado por todo el equipo: Bernard Tramont

(director deportivo), Hermenegildo Baylos (director técnico) y Antonio Boto (copiloto). Los hombres y los medios que a lo largo de este año han participado en 10 pruebas.

Hemos tenido la oportunidad de conducir uno a uno estos automóviles, y de «viajar» al lado de Carlos Sainz

durante bastantes vueltas al circuito. Es verdaderamente difícil plasmar las impresiones que produce el ir de «copiloto» de uno de los más rápidos pilotos de España, con un aparato de 350 caballos de potencia capaz de ponerse a 100 kilómetros por hora en menos de cinco segundos y pegarnos al asiento en plena aceleración.

Hace pocos días tuvimos la oportunidad de sentarnos junto a Jean Claude Andruet en el BX 4 x 4 y aunque el Citroën circulaba por una carretera de tierra y el Renault en asfalto, la verdad es que no hay color en cuanto a eficacia a primera vista.

Carlos Sainz lleva ya bastantes años corriendo con Renault y más concretamente con el R-5 en todas sus versiones. Comenzó a correr con los TS de la Copa Iniciación. Hoy, opina del



«El Maxi Turbo es coche de la última generación»



«El Tour de Corse es muy fiable»



«El GT Turbo es superior al antiguo Copa»



«El R-5 GTS es perfecto para Iniciarse»



GTS, de este mismo certamen que ganó en 1982.

«El R-5 GTS es el hermano pequeño del GT Turbo. Es un vehículo en el que destaca su buena motricidad y una estabilidad a prueba de novatos. Es por tanto un vehículo perfecto para iniciarse en competición. Yo he participado en la puesta a punto de la versión utilizada en la Copa, por lo que tengo bastante presente sus diferencias respecto al coche con el que gané mi primer campeonato. Este es más noble, frena mejor y, sobre todo, pierde muy poca motricidad en las curvas lentas, que era uno de los problemas de conducción de aquellos coches.»

Este año se ha llevado a cabo un nuevo cambio en el coche con el que se disputa la Copa Renault, pasando del Copa el GT Turbo. No sólo ha habido una notable ganancia de caballos, sino que, el utilizar una nueva disposición de motor (ahora transversal) y de suspensiones, el coche se ha transformado profundamente.

«El GT Turbo —nos dice Carlos— me produjo una grata satisfacción desde el primer momento que lo conduje, poco antes del inicio de su comercialización, hace ahora un año más o menos. Comparado con el antiguo, es verdaderamente superior en casi todos sus conceptos: por estabilidad, por mejor tracción y porque resulta un coche extraordinariamente homogéneo. Frena bien, se sujeta y es muy manejable. Baste decir que mejora en más o menos cinco segundos su tiempo de vuelta rápida en el circuito madrileño, lo que es una barbaridad. Hay quien cree que los coches de tracción delantera no son los mejores para iniciarse en competición. Puede que tengan algo de razón, pero lo que ocurre es que ya no quedan coches con tracción trasera que resulten baratos y potentes. Y en cuanto a la utilización de neumáticos slicks, ya con esta potencia y velocidad, son imprescindibles. Además ayudan a conocer un material que luego es imprescindible para quienes quieren progresar



El Turbo de la Red de Madrid fue el primer coche serio de Sainz

algo más. Como segundo paso, el Renault 5 GT Turbo es casi perfecto.»

Estos dos coches son de verdad Renault 5, porque los tres que vienen a continuación son coches de competición pura, cuyo parecido a los que vemos por la calle es mera coincidencia. Para comenzar, ni siquiera tienen tracción delantera, sino que el motor va ubicado en las plazas traseras (sólo son de dos plazas) y las ruedas motrices son las traseras.

«La versión de 200 caballos de potencia es la que utilizamos como coche de entrenamiento. Es un coche extraordinariamente fácil de conducir. Como muchos sabrán, es igual que el coche de calle, de 160 caballos, al que se ha incrementado su potencia por medio de un kit que vende la propia marca. Hay varios de estos coches corriendo en España y creo sinceramente que es el mejor coche que puede tener un piloto privado. Es extraordinariamente fácil de conducir (siempre con las referencias de un coche de competición pura), sin

apenas tiempo de respuesta del turbo, muy progresivo y con potencia a regímenes bajos. No tienen nada que ver ni con el Tour de Corse ni con el Maxi.»

En muy pocas vueltas, el conductor se siente a gusto en el coche y animado a ir progresivamente acercándose a los límites, sin que en ningún momento aparezca la sensación de ser superado por los acontecimientos o por reacciones violentas. No ocurre lo mismo con el Tour de Corse, el coche con el que Sainz ha tenido que correr la mayoría de las pruebas, ante los problemas de juventud que experimentó el Maxi en esta su primera temporada en España.

«El Tour de Corse, en su actual configuración, realizada en FASA, proporciona ya 290 caballos, para una presión de soplado del turbo de 2,4 bares. Es hoy el máximo en coches de la antigua generación. Su mayor virtud es la enorme fiabilidad mecánica que se ha logrado tras un año de trabajo intenso. Su mayor dificultad estriba en el tiem-

po de respuesta del turbo y en la poca elasticidad del motor. En muy pocas décimas de segundo, pasamos de no tener potencia a tener de golpe casi toda la que puede dar el motor. Esto le hace muy delicado de conducir, sobre todo en condiciones de poca adherencia, como bajo la lluvia o la tierra. Frena muy bien y es muy manejable y tiene una estabilidad excelente. En mi caso particular, lo tengo muy por la mano. Además, en este año, he aprendido, por obligación, a ir desde casi el primer tramo al límite de sus posibilidades, intentando recuperar el tiempo perdido por pequeñas tonterías.»

El Maxi Turbo es la máxima categoría entre los coches de competición de Renault (aparte, naturalmente, los fórmula). Tras sus participaciones en Llanes y Lugo, que no consiguió acabar, llegó tercero en el Valec, tras un pinchazo, y marcó así los primeros puntos del Campeonato.



Los poderes de FASA-Renault para la temporada 86.

«Es un coche ya de la última generación. Son nada menos que 350 caballos, para una presión máxima de soplado de 2,4 bares, que puede modificarse desde el interior del habitáculo. Es difícil de conducir por su potencia y porque, al contrario que la mayoría de sus rivales, sólo tienen tracción en el eje trasero. Es muy nervioso de reacciones pero efectivo en asfalto. De todos modos, tenemos aún mucho que trabajar para lograr que se tenga como el Tour de Corse. El tiempo de respuesta del turbo es muy pequeño y el motor enormemente elástico. En cuanto podamos mejorar sus suspensiones, creo que será el coche a batir en España.»

En efecto, la próxima semana, el equipo iniciará los trabajos de mejora de suspensiones y ajustará al gusto del piloto los distintos reglajes. La primera cita, en febrero, en la Costa Brava va a ser trascendente para los planes de Renault y la etapa de tierra y el asfalto de Cataluña van a permitir la primera confrontación de un Campeonato que se presenta apasionante.

J. M. C.
Fotos: R. Rodríguez

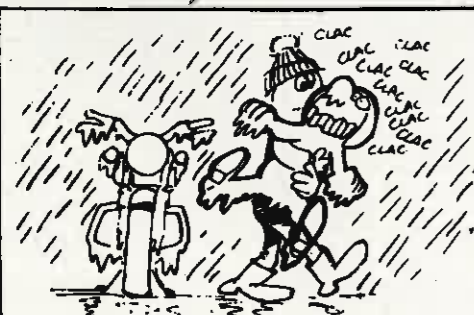
ESPAÑA EN BANDEJA

La GUÍA DEL VIAJERO de PLAZA & JANÉS es la primera que reúne comentarios críticos de más de 1.500 restaurantes seleccionados, referencia de 800 de nuestros mejores hoteles, planos de ciudades, monumentos históricos y 64 páginas de mapas de carreteras, para que usted lo encuentre todo.



SU VIAJE ESTA SERVIDO
GUÍA DEL VIAJERO

PLAZA & JANÉS
de P & J
EDITORES



RELLENA NUESTRO
ALBARAN DE COMPRAS
CON TUS DATOS.
¡TE PUEDEN SALIR GRATIS
SORTEO, 10-1-86

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

SERVIA: ENTRE LANCIA Y PEUGEOT

Lo que no se dijo en la rueda de prensa de Peugeot-Talbot Sport es que el campeón español Salvador Serviá ha sido contactado por la marca para hacer el Campeonato de Europa con un 205 Turbo Evolución 1 como el de Michele Mouton, Zanussi y Sundstrom, que prepararía Mario Cavagnero en Osella, un hombre que ya había trabajado con Serviá en 1984, cuando éste corría con Opel. El programa tendría unas doce pruebas, de las cuales, cinco en España.

El único problema surge con Montecarlo, que Serviá y el RAC de Cataluña quieren hacer a toda costa. En Peugeot estarían dispuestos a arreglarle los problemas de asistencia, pero a condición de que en Osella aseguren que tienen tiempo para preparar el coche convenientemente, cosa que no parece demasiado segura.

Salvador Serviá tiene ahora que decidir entre Peugeot y Lancia. En principio, la marca italiana le ofrecía hacer el Campeonato de Europa con un 037 que gestionaría el Jolly Club. Pero las cosas han cambiado un poco después de que la escudería Grifone anunciara su participación en el certamen con un Delta S.4, y es posible que para el RACE pudiera Salvador disponer de otro. Incluso es posible que para el Costa Brava pudiera tenerlo ya, puesto que Noccentini ha conseguido hacerse ya con uno de estos coches y el Jolly Club estaría dispuesto a negociar con él para que se lo cediera Serviá.

Subsiste de todas formas el proble-



ma de Montecarlo, para el que es casi imposible poder ofrecerle un S.4. Como alternativa podría llevar un 037 —que en nieve sería escasamente competitivo— o un Ritmo Abarth grupo A, para ir a ganar en éste, cosa que no satisface demasiado al español.

Última hora: Lancia.— A la hora del cierre de este número, Salvador Serviá a tomado la decisión de seguir con Lancia. Hará el Montecarlo con un 037, que también conducirá en el Costa Brava. En el RACE estrenará un S.4.

PEUGEOT SPORT'86: POR LA CONFIRMACION

PEUGEOT, la marca campeona del mundo, ha presentado su programa deportivo para 1986, en el que la renovación del título será su objetivo. El equipo lo conformarán Timo Salonen, que ha conseguido el título de pilotos este año, y Juha Kankunen, que ha dejado Toyota para venir a reemplazar a Ari Vatanen en el equipo francés. Este último todavía está convaleciente de su gravísimo accidente en Argentina y es prácticamente imposible que pueda volver a tomar el volante de un coche de competición cuando menos en 1986.

Los Peugeot 205 Turbo 16 participarán en once pruebas del Mundial. De ellas, Timo Salonen, que quería reducir el número de participaciones este año, hará nueve. Ha sido dispensado de correr en el Tour de Córcega y en Argentina. Kankunen, en cambio, hará todas las carreras.

Además habrá un grupo de pilotos

que respaldarán a los dos finlandeses. Son Bruno Saby, Michele Mouton, Shekhar Metha, Andrea Zanussi y Michael Sundstrom. Saby se hará cargo del programa de pruebas y puesta a punto de los coches y participará en los Rallyes de Montecarlo y Córcega; Michele Mouton, que ha dejado Audi, participará en el campeonato alemán y en el Rallye de Montecarlo con un coche preparado por Hugues de Chaunac. Además, reforzará el equipo en el Tour de Córcega.

Shekar Metha se encargará de preparar el coche para el Rallye Safari. Tras sus pruebas, se decidirá si participan uno, dos, tres, o ningún coche. En caso de que participe algún coche, Metha será siempre el piloto. Andrea Zanussi y Michael Sundstrom correrán, respectivamente, los campeonatos italiano y británico. El primero, con un coche preparado por Osella, y el segundo, por Des O'Dell.



FORMULA 1 EN ESTORIL



NO PARAN

El circuito de Estoril ha sido de nuevo el lugar escogido por Good Year y Pirelli para reunir las escuderías que en la próxima temporada equiparán sus co-

ches con neumáticos de una u otra marca. Los ensayos tuvieron lugar desde el pasado lunes hasta la tarde del viernes. A lo largo de estos días los bruscos cambios de tiempo permiti-

eron a los equipos ensayar a fondo toda clase de neumáticos, a excepción de los especialistas para clasificación cuyas pruebas se llevarán a cabo a finales de febrero.

TODO CAMBIA

TAMBIEN EL CONCEPTO DE UN TALLER PARA SU AUTOMOVIL

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

LE OFRECEMOS

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

LA BOUTIQUE **ALPINE**

¡¡SORPRENDASE!!
«Nosotros superamos a Europa» INCLUSO EN PRECIO



Sansul SONY SPARKOMATIC •BLAUPUNKT

Distribuidor oficial



MERMAN

C./ Espronceda, 38.
Tel. 442 05 99 / MADRID



Stephan Johansson sigue en el cronómetro la progresión de los tiempos de sus rivales. Pese a lo difícil de conducir que resulta el Ferrari será el segundo más rápido.



El Ferrari no tenía novedades aparentes. Sólo la suspensión trasera había sido ligeramente modificada para mejorar la motricidad.



Gerard Ducarouge con Elio de Angelis y Stephan Johansson. El mejor diseñador se entendía bien con el italiano.

Los equipos presentes en Estoril eran: Lotus con Ayrton Senna, Williams Honda con Nelson Piquet y Nigel Mansel; Ligier con Philippe Alliot y el veterano Jacques Laffite; Toleman que en la próxima temporada pasará a llamarse Benetton, siempre con Teo Fabi; Zakspeed con Jonathan Palmer; Brabham con Riccardo Patrese y Elio de Angelis; Ferrari sólo con Stefan Johansson; Minardi con Piere Luigi Martini; y el equipo McLaren con el actual campeón del mundo Alain Prost, que formará equipo con el finlandés Keke Rosberg.

Ningún equipo presentaba innovaciones técnicas de relieve, prácticamente todos los coches eran los mismos de la pasada temporada. Concretamente en cuanto a motores, solamente Lotus ensayó en la tarde del jueves una ver-



No fueron las cosas muy bien para los Lotus. Senna se tuvo que conformar con un tiempo mediano.

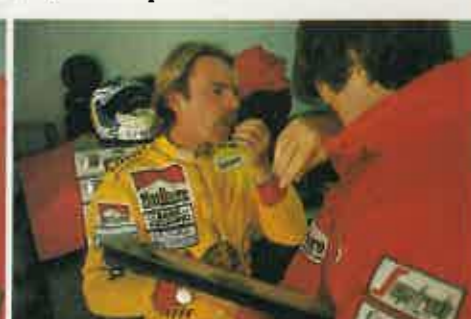


Los Toleman, que se llamarán Benetton, fueron rápidos con Teo Fabi. Barilla rompió el motor.

sión del Renault EF-15 en fase de evolución. Tanto es así que su rendimiento era muy irregular, y los técnicos franceses experimentaban sin parar diferentes equipos de inyección y centralitas electrónicas.

Gerard Ducarouge, diseñador del Lotus, no paraba de variar la regulación de las suspensiones y la incidencia de los deflectores. A pesar de esto los resultados dejaban bastante que desear y Senna además de perder la paciencia en repetidas ocasiones no logró rebajar el tiempo de 1.21.55.

Como de costumbre los McLaren fueron los más regulares y rápidos. Alain Prost se turnaba con Keke Rosberg en probar un día cada uno el mismo coche, que era idéntico al de la pasada temporada.



El finlandés Rosberg declaró que el motor Porsche es menos potente que el Honda que llevan los Williams.

Sin embargo, el equilibrio del chasis McLaren es sorprendente. No escuchó elogios al expresar sus sensaciones.



El finlandés tuvo problemas de adaptación en el habitáculo, pero una vez solucionado este problema registró el tiempo de 1.20.8, ligeramente más lento que el de Prost, que detuvo los cronómetros en 1.20.2. Rosberg dijo que el tiene un motor menos potente que el Honda, sin embargo se mostraba dichoso en cuanto al equilibrio general del coche.

Williams con el doble disco de freno en cada rueda, ya ensayado en el Paul Ricard, era la única innovación técnica de relieve, solamente Nigel Mansel rodó con este coche que aparentemente parecía estar encaminado hacia una solución definitiva para los frenos. De todos modos el mejor tiempo registrado por él fue de 1.21.4, más lento de lo que rodó su compañero Nelson Piquet, que lo hizo en 1.21.1. Este se manifestó muy entusiasta con el chasis del coche y con la progresión de la potencia que desarrolla el motor Honda. Piquet lo considera menos potente que el BMW pero más aprovechable.

También se brindó a Mike Thackwell la posibilidad de un test con este coche, que tuvo lugar en las primeras horas de la mañana del lunes. Este hizo un tiempo de 1.22.6.

La escudería Ferrari se presentó con Johansson como único piloto y dos coches. En las suspensiones delanteras se había colocado unos sensores que permitían registrar el comportamiento de las mismas, y localizar así los posibles fallos. Las reacciones del coche seguían siendo tan malas como el pasado año, y no permitieron a Johansson rodar en menos de 1.21.0. En repetidas ocasiones



Willy T. Ribbs, el mejor piloto de color. Su contacto con el Brabham de Fórmula 1 fue difícil.



Teo Fabi alecciona a Piero Barilla. El vencedor de Le Mans termina por romper un motor.



Tras la pista de Kyalami de Angelis. El piloto italiano se vio sorprendido por la excesiva resistencia del Brabham a ir de motor en las curvas. De todas formas, su incursión fuera del asfalto terminó no mal.



Laffite, Piquet, Nannini y Patrese. Fueron los más rápidos en sus equipos respectivos.

nes el sueco fue a chocar contra el guardarrail a causa del característico sobreviraje del Ferrari. Según comentarios del piloto en Maranello se está trabajando duro con vistas a la próxima temporada.

Para Brabham se plantearon muchos problemas a la hora de adaptar los nuevos neumáticos Pirelli a sus coches. Concretamente los de Patrese y De Angelis ensayaban unas suspensiones delanteras de nuevo diseño. Patrese, que hizo 1.21.3, parecía estar en desacuerdo con Gordon Murray en la eficacia de las mismas, mientras De Angelis, que acusaba dificultades en guiar el coche en la entrada de las curvas, saliendo de la pista en repetidas ocasiones. Su mejor tiempo lo registró el jueves por la tarde, donde en una vuelta alcanzó el tiempo de 1.21.4.

Por primera vez en la historia, un pi-

loto de color se ha sentado al volante de un Fórmula-1. Willy T. Ribbs, americano, especialista en Tras-Am, donde corría al volante de un Ford Capri Mercury oficial ha tenido la posibilidad de conducir en Estoril un Brabham BT-54. Los resultados, más que discretos, han sido catastróficos, y el tiempo de 1.33.1 es la prueba evidente. El norteamericano comentó que la conducción de un Fórmula-1 es tan compleja como nunca se lo había figurado. Concretamente sobre mojado calificó de imposible la conducción del monoplaza.

El mayor entusiasmo en subirse al Ligier lo manifestó Philippe Alliot que se tomó un especial interés en adaptarse al coche con la esperanza de que Arnoux no consiga un patrocinador. Lástima que los continuos problemas eléctricos del encendido y la alimentación, le obligaban a repetidas paradas en

boxes. De lo contrario Laffite conducía de forma relajada con la única finalidad de mantenerse en forma. Sus tiempos fueron 1.25.6 de Alliot y 1.22.3 de Laffite.

El equipo Toleman, a la espera de los nuevos motores BMW, y de ser bautizado con el nombre de Benetton, rodó con Teo Fabi que no se esmeró especialmente y marcó un 1.21.4. Pero sobre todo el equipo se centró en los ensayos con Piero Barilla y Oscar Larrauri. Ambos rodaron con regularidad aunque el argentino se mostró más lento pero más preciso en el manejo del



Frenos de doble disco. Williams insiste en esta nueva solución.

coche. Barilla no logró poner a punto las suspensiones y en dos ocasiones entró en boxes con la turbina incendiada, y otra con el motor roto. El tiempo que marcó fue de 1.26.0.

En el box de Zakspeed todo se desarrolló con regularidad; el coche no presentaba novedades visibles y Jonathan Palmer fue uno de los pilotos que más vueltas dio a lo largo de la semana. Su mejor tiempo fue de 1.25.4.

También para Minardi Motori Moderni pocas novedades. Pier Luigi Martini disponía de dos coches, en los cuales se practicaban variaciones en las tomas de aire laterales posteriores, y también un nuevo panel de mandos. Martini marcó el mejor tiempo en 1.28.7, algo decepcionante, tanto es así que Alessandro Nannini que por primera vez conducía el Minardi registró el tiempo de 1.28.5. Este último tendrá disponible su coche para la próxima temporada con la condición de poder aportar una financiación del mismo calibre económico de su compañero Martini. Lo que sí tendrán que compartir los hombres de Minardi el año que viene son las atenciones del ingeniero Carlo Chitti, de Motori Moderni, que su ministrará su motor V-6 a AGS, que ha firmado contrato con el Jolly Club para construir un coche que aparecerá en las últimas carreras de 1986 y que conducirá el suizo Mario Hytten.

Gigi Corbetta (enviado especial)

MEMORIAL BETTEGA

SALONEN EN CAMPEON

TIMO Salonen ha sido el vencedor del Memorial Attilio Bettega que se disputaba en el marco del Bologna Motor Show.

Participaron en la prueba ocho coches. Tres Lancia conducidos por Markku Alen, Massimo Biasion y Henri Toivonen; dos MG Metro con Tony Pond y Marc Duez; un Peugeot con Salonen; un Renault con Jean Ragnotti, y un Audi con Stig Blomqvist. Como puede apreciarse con respecto a la inscripción anunciada hubo dos cambios. El segundo Metro de Duez cubrió la baja del Ford, que no participó por no poder disponer de Blomqvist, y el tercer Lancia cubrió la baja de uno de los dos Audi previstos, debida a que Rohrl y

Mikkola están ya preparando en el Rallye de Montecarlo.

La prueba se disputó por el sistema de eliminatorias de dos coches, llegando a la final Timo Salonen y Markku Alen. En la última, el campeón del mundo haría honor a su título y se impondría a su compatriota. En el tercer puesto quedó Pond.



CAMEL TROPHY

DIFÍCIL ELECCION

TRAS dos días de duras pruebas por las inmediaciones del pequeño pueblo de La Iruela, en plena Sierra de Cazorla, Ignacio Aguirre, José Luis de Frutos, y Sergio Klein han sido los elegidos por Camel entre

una docena de aventureros, este año muy bien preparados, que llegaron a la fase final. A estos tres hombres les espera un apretado programa de entrenamiento antes de ir el próximo mes de enero a Birmingham, Inglaterra, donde se dará a conocer el equipo definitivo que representará a España en Australia la próxima primavera. Durante los dos días en que se ha realizado la selección, los doce finalistas debieron afrontar seis pruebas especiales de conduc-

De la ilusión al desencanto



LA inauguración del **Circuito de Jerez** ha sido un hito histórico para nuestro automovilismo; pero al mismo tiempo, un mazazo duro, cruel y espectacular para la afición catalana. Vaya por delante que lo conseguido en **Andalucía** es una lección que las fuerzas vivas de **Cataluña** deben aprender. No es cuestión de celos ni de envidia. La conclusión es más sencilla. El coraje de un alcalde socialista ha podido más que la tradición y fuerza del RACC.

Aquí llevamos diez años hablando del **circuito permanente** que debe tomar el relevo a **Montjuich**. Y estamos todavía en pañales. Se perdió el tren del progreso con los terrenos de **Caldas de Malavella** y su problemática ecologista, y ahora volvemos a estar encallados con las expropiaciones de **Montmeló**. Nadie vislumbra el final del túnel. Nadie se atreve a dar una fecha para el inicio de las obras. Nadie es capaz de poner en marcha un circuito que la **afición catalana** merece y necesita.

Un dato revelador, escalofriante, terrible: Cataluña ya no tiene pilotos de circuito. En la Copa Iniciación, de 30 participantes hay sólo dos barceloneses. En la carrera de los Fura de Jerez, de treinta y un coches en la parrilla sólo dos estaban pilotados por catalanes. Y en la Copa Turbo, exactamente igual. Se ha perdido la hegemonía, se ha perdido la representación, están matando a la afición. Los **pilotos catalanes** estaban cansados y arruinados de ir a correr cada quince días al Jarama. Pues bien, ahora el campeonato se planteará entre Jarama y Jerez. ¿Quién puede afrontar un

gasto así? Para los catalanes, las carreras en circuito son prohibitivas. A todo esto, hay que recordar que hace unos meses el panorama se pintaba de un color de rosa impresionante. Por ello el desencanto ha sido mayor; la decepción, absoluta. Recuerden que se llegó a decir que en 1986 se disputaría la primera carrera en el nuevo trazado de **Montmeló**. Fueron palabras bonitas para una rueda de Prensa que luego se ha llevado el viento. También debemos incidir en el tema manido de **Fórmula 1**. Todo parecía indicar que volvía a Barcelona. Promesas y más promesas. A la hora de la verdad, el **Gran Premio de España** también se ha ido a Jerez. Y mientras tanto, **Calafat** «de vacaciones» en 1985 y la afición catalana cada día más desmoralizada.

Algunos nos tildarán de pesimistas. Falso. Tan sólo realistas. Ver para creer. TVE ya ofreció una carrera en directo desde Jerez y aquí no tenemos ni maqueta. Nos tenemos que conformar con unos planos que ya han pasado de moda y con un presupuesto que no tiene novio. Porque ésta es otra.

Parece que Jerez, como circuito público, va a tener muchas prebendas sobre el Jarama, hasta el punto de que el mismísimo **Alfonso Guerra** domina el tema. El Real Automóvil Club de Cataluña piensa ahora que quizá sea de «quijotes» hacer un circuito privado cuando puede conseguirse con dinero público.

Lo dicho, el cuento de nunca acabar. Jerez, con valentía y «padrinos», con ilusión y dinero público, le ha metido un gol a Barcelona. Lo triste es que quien pierde es la afición catalana que, además, tiene la sensación de haber hecho el ridículo.

ción, otra física que fue muy dura, y demostrar que su carácter y cualidades humanas eran idóneos para afrontar el largo viaje-aventura a través de la jungla australiana.

CLASICOS

TROFEO PEGASO

SUSAN Jones (Triumph TR 4), Carlos Omedes (Austin Healey), Emilio de Villota (Porsche 911), Manuel Ayuso (Seat 124 Sport) y Manuel Díez Alegría (Triumph TR A y Aston Martin Le Mans) fueron los ganadores del VIII Gran Premio de Clásicos Deportivos, Trofeo Pegaso, celebrado el pasado fin de semana en el Circuito del Jarama.



CIRCUITOS

CALAFAT, SALVADO

COMO apuntaba ya la semana pasada **MOTOR16**, Calafat se ha salvado de la piqueta según sentencia de la Audiencia Territorial de Barcelona. Según esta sentencia se contempla que es una incongruencia derribar para poder luego construir de nuevo lo mismo. Esta sentencia coincide con el moento en que el activísimo señor Veciana, el enemigo del circuito, instó el cumplimiento de la sentencia de derribo. Aún queda una posibilidad de recurso por su parte, pero que difícilmente puede ser atendida. Por otra parte, la Audiencia de Barcelona contempla que dicho señor sea indemnizado, pero para ello deberá litigar de nuevo y probar los perjuicios que le acarrea el que se disputen carreras en la pista. Con es-

ta sentencia, la vergüenza deportiva de que el único trazado permanente que existe en Cataluña estuviere cerrado se redime. El circuito de La Ametlla de Mar pertenece al Ayuntamiento de la localidad y hay conversaciones para que sea el RACC quien se ocupe de la gestión deportiva.



PIRELLI CON LAFFITE Y ZANINI

Veintisiete afortunados usuarios de cubiertas Pirelli P6 tomaron parte en un cursillo de conducción deportiva celebrado en el circuito del Jarama y con dos monitores de lujo: Jacques Laffite y Antonio Zanini. Como copilotos de excepción, pudieron sentir las experiencias de una conducción «a tope» en un Porsche 944 y un BMW 323i, para luego ponerlas en práctica en los Talbot de la Escuela de Pilotaje del RACE.

«CORRECAMINOS»

UN PILOTO ORDENADO

LA próxima temporada Jaime Sornosa, «Correcaminos», participará en el Campeonato de España de Velocidad patrocinado por la firma de ordenadores Amstrad, que entra de este modo al mundo de la competición. El piloto madrile-



Boxes

EL Campeonato de España de Rallyes de Tierra promete ser divertido el año próximo, con las participaciones de Carlos Sainz (con el Tour de Corse oficial), Teo Martín (Lancia Rally) e Ignacio Sunsendegui (Lancia S4), a las que se sumarán los habituales de este último año.

HA causado una profunda impresión en Portugal el fallecimiento repentino de Carlos Torres, uno de los más populares pilotos lusos, distinguido hace unos años por sus participaciones en Grupo 1 en pruebas del Campeonato del Mundo de Rallyes.

YA se puede decir que Francisco Romero es el Campeón de España de Producción este año. La confirmación definitiva del título estaba pendiente del resultado de las verificaciones técnicas de su coche por la reclamación de Miguel Arias tras la carrera de Jerez. Los comisarios técnicos que han examinado el vehículo no han

encontrado ningún punto antirreglamentario y así lo atestiguan en el informe que han remitido a los deportivos que deben dar el veredicto final.

SIEMPRE hablando de los Rallyes de Tierra, Santana organizará para el próximo año una «Challenge» para los Suzuki que participen en el Campeonato de España. Al margen de este trofeo se ha confirmado que habrá pre-



mios especiales para estos modelos en la Baja Monteblanco, y también existe la posibilidad de hacer un certamen triangular con otras dos pruebas tipo raid como son los Montes de Cuenca y la Mini Baja.

ño, uno de los más veteranos que siguen en activo, contará probablemente con un Renault 11 Turbo, modelo con el que este año ha realizado el Campeonato de España de Montaña. Además del patrocinio principal de Amstrad, que se hará cargo de la compra del vehículo, una roulot y todos los gastos, «Correcaminos» también estará apoyado por Pausa, el concesionario de Renault que este año se ha encargado de la preparación y manutención del coche.

PREMIOS DEPORTISTAS SEGUROS

SALVADOR Serviá y Jorge Martínez Salvadores «Aspar» recogieron la pasada semana los Premio Seguros, en reconocimiento a su



labor deportiva a lo largo del año, desarrollada con seguridad. Estos premios los convoca y organiza el Club del Ejecutivo de Seguros y el acto de entrega fue presidido por Enrique de la Mata Gorostiza, presidente de la Federación Mundial de la Cruz Roja, acompañado de Francisco García Esteban, subdirector general de Seguros, y Juncal Rivero, Miss Europa. El objetivo de los premios es promover e impulsar el mejor comportamiento cívico de los españoles y su contribución a la seguridad.



BALLESTA

TENGO LA
SENSACIÓN
DE HABER
OLVIDADO
ALGO



Tarjetas Postales

DESDE que Santiago de Compostela fue designada como capital de la Comunidad Autónoma de Galicia y sede de la Xunta, A Cruña le volvió la espalda y adoptó una actitud rebelde, insumisa y despejada.

La mordacidad de los coruñeses castizos es notoria y a don Gerardo Fernández Albor, que es compatriota suyo, no le perdonan una «faena» de la que en nada es responsable. Las mofas y befas más crueles circulan por bares y restaurantes coruñeses sobre el buen presidente de la Xunta, apoyadas todas, pesadamente, en la especialidad médica del doctor, que es la cirugía del recto.

Estima el coruñés humillante que a su bella y blanca ciudad marítima, haya sido preferido «un montón de pedruscos medievales» como Santiago y todo lo del «camino» y la «europiedad» santiagoueñas les deja tan indiferentes como la suave lluvia otoñal cotidiana.

No parecen haber comprendido, esos maravillosos y locos coruñeses castizos de pro, que la gravidez solemne y aburridísima de una burocracia, aunque sea autonómica, no es cosa envidiable, aunque sí sean golosas las buenas y numerosas «notas de gastos» que



Santiago y A Cruña

dejan los almuerzos y las cenas de «trabajo» que acarrea todo Gobierno autonómico que se precie.

Y luego, en el terreno de eso que llaman la «posmodernidad», ocurre que La Coruña se ha dejado comer el terreno por Vigo, su moda y su movida e incluso, en el primer caso, por la propia Orense, que ya es decir.

Sin embargo, me dicen, está ahora surgiendo en La Coruña una movida más hermética, cerrada y excelsa que ha subido el célebre «telón de Grelós» de los Ancares hasta Betanzos, separándose incluso del resto de la Galicia que ha tenido la desfachatez de preferirle Santiago y afirman que en esa

Xavier Domingo

movida se cultiva una estética de lenguaje espiraloide y nihilista, altivo y sintácticamente tan complejo y suyo que sólo puede ser entendido en toda su profundidad por encéfalos coruñeses.

Lo creo. La Coruña es ciudad poseída desde siempre por una locura tan amable como inteligente. La peninsularidad urbana, dicen y también se refiere a la presencia, por todas partes, del mar y de sus vientos que limpian de las cabezas la escoria de la razón e instalan en ella las luces sicodélicas y agudas de la más poética irracionalidad. Por lo cual, habrá que volver a La Coruña.

La Coruña reivindica así una suerte de hipergalleguismo en el que el saxo reemplaza a la gaita, se hace caso omiso del vernáculo ortodoxo y se cultiva un neolenguaje del que un día u otro debiera surgir el Joyce español.

El profesor Barreiros, historiador, está trabajando ahora sobre los ilustrados gallegos del XVIII y el plantel es ampliamente coruñés. En aquella Galicia tampoco debió ser moco de pavo ser un ilustrado, liberal e incluso tal vez masón.

Pero ser coruñés ya es pertenecer a una especie de masonería.

SERIE PRODUCCION

67



SAAB 9000 TURBO 16

EL Saab 9000 ha sido el primer coche en aparecer de un proyecto conjunto entre Fiat, Alfa Romeo, Lancia y la propia marca sueca, que culminará en un modelo distinto, sobre la misma base, para cada una de dichas marcas. El Saab 9000 es un vehículo de dos volúmenes y medio, de línea atractiva y comportamiento brillante. La comodidad y suavidad ge-

neral son notas destacadas de esta berlina, que en el momento de su lanzamiento lo ha hecho con un precio elevado. La brillantez del motor está penalizada por falta de potencia a bajo régimen, lo que obliga a acelerar más de la cuenta para salir desde parado. Los frenos funcionan correctamente, pero no estaría de más la incorporación del sistema antibloqueo de frenos ABS.



Motor 16

recibir catálogo de información

Nombre _____
Calle _____ N.º _____
Ciudad _____ Cód. _____
Tel. _____

Recorte y envíe este cupón a:
Musicom S.A. Car Audio
Consejo de Ciento,
403-bajos 08009
Barcelona

ido
itsu Ten



La experiencia de muchos años y la continua investigación de FUJITSU TEN garantizan que sus productos están siempre a la cabeza del avance tecnológico. Por ejemplo, echo usted una mirada a estos radio-cassettes ETB, SERIE H. Sus circuitos integrados IC son altamente compactos. El producto del saber electrónico de FUJITSU TEN que le asegura un excelente sonido y alta fiabilidad a un coste reducido. Además, para garantizar el confort y seguridad del conductor, los modelos de la SERIE H están diseñados con un frontal plano que permite el fácil acceso a todos los mandos y posee unos

botones especiales PRE-SET de alta sensibilidad que responden con un «click» para confirmar la entrada de información. El exclusivo LCD (display de cuarzo líquido) de amplia visibilidad, es posible a través del uso del micro-computador extraplano, proporciona una amplia extensión de visibilidad y el OPTI-MI (indicador de modo óptico) le informa por el color del display si está funcionando la radio o el cassette. Todo ello añadido, a las noticias excitantes para el oyente en el coche, otro ejemplo más de la alta tecnología de FUJITSU TEN, como los nuevos milagros del nuevo sonido.

MUSICOM sa
Car Audio



Consejo de Ciento, 403 bajos
Tels. (93) 231 51 12-246 38 01
Télex: 54789 MUYS-E
Barcelona 08009 (España)



TENGO
SENSACIÓN
DE HABER
OLVIDADO
ALGO.



DESPEGUE INMEDIATO



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.985 c.c. (90 x 78 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por cadena. Alimentación: Inyección electrónica, con turbocompresor. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina, entre 92 y 98 octanos. Capacidad del depósito: 68 litros. Potencia máxima: 175 CV a 5.300 rpm. Par máximo: 27,8 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,1 km/h.; 2.ª, 15,2 km/h.; 3.ª, 22,8 km/h.; 4.ª, 31,1 km/h.; 5.ª, 39,3 km/h. Embrague: Mandado mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con servo. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 10,9 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje rígido detrás.

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

PESO En orden de marcha: 1.300 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Prueba en el número
9.000 Turbo 16 SP	1985	175	221	10,3	13,29	80

Motor 16

Tarjetas Postales

Xavier Domingo

DESDE que Santiago de Compostela fue designada como capital de la Comunidad Autónoma de Galicia y sede de la Xunta, A Cruña le volvió la espalda y adoptó una actitud rebelde, insumisa y despejada.

La mordacidad de los coruñeses castizos es notoria y a don Gerardo Fernández Albor, que es compatriota suyo, no le perdonan una «faena» de la que en nada es responsable. Las mofas y befas más crueles circulan por bares y restaurantes coruñeses sobre el buen presidente de la Xunta, apoyadas todas, pesadamente, en la especialidad médica del doctor, que es la cirugía del recto.

Estima el coruñés humillante que a su bella y blanca ciudad marítima, haya sido preferido «un montón de pedruscos medievales» como Santiago y todo lo del «camino» y la «europiedad» santiagueñas les deja tan indiferentes como la suave lluvia otoñal cotidiana.

No parecen haber comprendido, esos maravillosos y locos coruñeses castizos de pro, que la gravedad solemne y aburridísima de una burocracia, aunque sea autonómica, no es cosa envidiable, aunque sí sean golosas las buenas y numerosas «notas de gastos» que



Santiago y A Cruña

dejan los almuerzos y las cenas de «trabajo» que acarrea todo Gobierno autonómico que se precie.

Y luego, en el terreno de eso que llaman la «posmodernidad», ocurre que La Coruña se ha dejado comer el terreno por Vigo, su moda y su movida e incluso, en el primer caso, por la propia Orense, que ya es decir.

Sin embargo, me dicen, está ahora surgiendo en La Coruña una movida más hermética, cerrada y excelsa que ha subido el célebre «telón de Grelos» de los Ancares hasta Betanzos, separándose incluso del resto de la Galicia que ha tenido la desfachatez de preferirle Santiago y afirman que en esa

movida se cultiva una estética de lenguaje espiraloide y nihilista, altivo y sintácticamente tan complejo y suyo que sólo puede ser entendido en toda su profundidad por encéfalos coruñeses.

Lo creo. La Coruña es ciudad poseída desde siempre por una locura tan amable como inteligente. La peninsularidad urbana, dicen y también se refiere a la presencia, por todas partes, del mar y de sus vientos que limpian de las cabezas la escoria de la razón e instalan en ella las luces psicodélicas y agudas de la más poética irracionalidad. Por lo cual, habrá que volver a La Coruña.

La Coruña reivindica así una suerte de hipergalleguismo en el que el saxo reemplaza a la gaita, se hace caso omiso del vernáculo ortodoxo y se cultiva un neolenguaje del que un día u otro debiera surgir el Joyce español.

El profesor Barreiros, historiador, está trabajando ahora sobre los ilustrados gallegos del XVIII y el plantel es ampliamente coruñés. En aquella Galicia tampoco debió ser moco de pavo ser un ilustrado, liberal e incluso tal vez masón.

Pero ser coruñés ya es pertenecer a una especie de masonería.

FUJITSU TEN
CAR AUDIO

Deseo recibir catálogo de información

Nombre
Calle N.º
Ciudad Cód.
Tel.

Recorte y envíe este cupón a:
Mitsubishi S.A. Car Audio
Consejo de Ciento,
403 Bajos, 08009
Barcelona

Los milagros del nuevo sonido
de la avanzada tecnología de Fujitsu Ten



La experiencia de muchos años y la continua investigación de **FUJITSU TEN** garantizan que sus productos están siempre a la cabeza del avance tecnológico. Por ejemplo, eche usted una mirada a estos radio-cassettes **ETB SERIE H**. Sus circuitos integrados IC son altamente compactos. El producto del saber electrónico de **FUJITSU TEN** que le asegura un excelente sonido y alta fiabilidad a un coste reducido. Además, para garantizar el confort y seguridad del conductor, los modelos de la **SERIE H** están diseñados con un frontal plano que permite el fácil acceso a todos los mandos y posee unos

botones especiales **PRE-SET** de alta sensibilidad que responden con un «click» para confirmar la entrada de información. El exclusivo **LCD** (display de cuarzo líquido) de amplia visibilidad, es posible a través del uso del micro-computador extraplano, proporciona una amplia extensión de visibilidad y el **OPTI-MI** (indicador de modo óptico) le informa por el color del display si está funcionando la radio o el cassette. Todo ello añade, a las noticias excelentes para el oyente en el coche, otro ejemplo más de la alta tecnología de **FUJITSU TEN**, como los nuevos milagros del nuevo sonido.

MUSICOM sa

Car Audio



Consejo de Ciento, 403 Bajos
Tels. (93) 231 51 12-246 38 01
Telex: 54789 MUYS-E
Barcelona 08009 (España)

T 80 DE CANON
LA TEORIA DE LA REVOLUCION



Teóricamente, para tomar una foto es imprescindible realizar una serie de controles y ajustes previos. Pero sólo teóricamente. Porque la nueva T 80 de Canon le ahorra todas esas operaciones.

EL AUTOFOCUS de la T 80 es el único sistema de enfoque totalmente automático incorporado al objetivo.

La T 80 dispone de **CINCO PROGRAMAS**:

Primeros planos. Profundidad de campo, Acción congelada, Movimiento con barrido y Programa normal. Esta nueva cámara le da una información completa a través del visor y del **DISPLAY DE CRISTAL LIQUIDO**.

La tecnología revolucionaria desarrollada por Canon, hace de la T 80, la cámara reflex con altas prestaciones **DE MAS FACIL MANEJO DEL MUNDO**, compatible con los setenta y cinco objetivos de la gama Canon.

Canon T80
LA REVOLUCION DE CANON

Canon España, S. A. División Foto & Vídeo. Avda. Filipinas, 52. Tel. (91) 253 12 07. 28003 MADRID

EXCLUSIVA: ROBAN UN AUTORRADIO POR MINUTO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

21 de diciembre 1985

Num. 113 • 200 ptas.



Renault 21

Peugeot 309



Renault 11

**BAJO LA GASOLINA:
NUEVOS COSTOS
POR Km.**

GUA DE REGALOS

**FELIZ
COOCHE
NUEVO**



Ford Escort



Audi 200 Coupé



Seat Ibiza 5 puertas