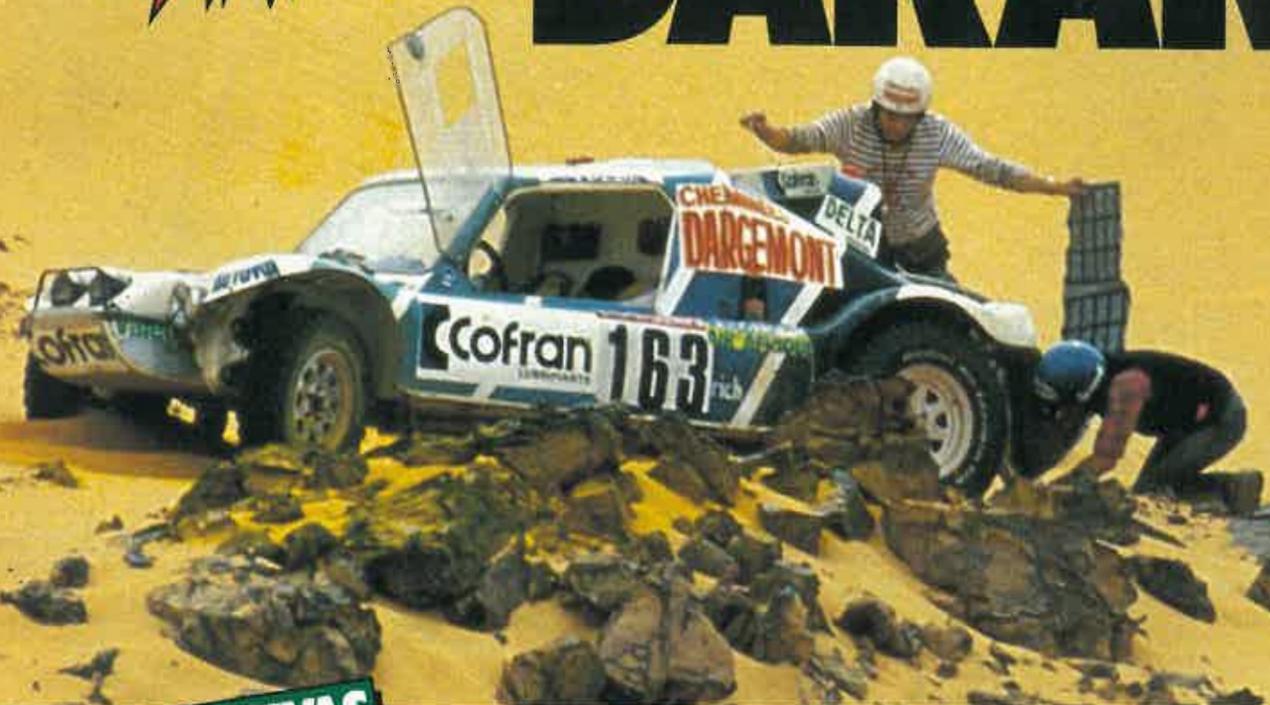


**VIAJE AL
INFIERNO**

PARIS DAKAR



**2 COMPARATIVAS
TURBO**

FIAT UNO CONTRA SUPERCINCO



PEUGEOT 505 SRD FRENTE A VW SANTANA GX

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



GILBERTO

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

SERIE PRODUCCION

41

AUTOVIAS PARA EL 86
MAS Y MEJORES. Pág. 27



LANCIA THEMA

LANCIA está dispuesta a recuperar su imagen de coche de prestigio, y para ello ha realizado un gran esfuerzo tecnológico, que ha tenido como resultado el Thema. Esta es una berlina de categoría alta en la que las innovaciones comienzan en los modernos sistemas de fabricación y continúan en la mecánica. Como es tradicional en la marca, el Thema es de tracción de-

lantera y su comportamiento es bueno en todo tipo de carreteras. Las dos versiones más representativas son las que montan motores turbodiesel dos litros sobrealimentado. El Lancia Thema 2000 IE es capaz de superar ampliamente los 200 kilómetros por hora, mientras que el turbodiesel está considerado como uno de los coches de gasóleo más rápidos del mercado.



a a ista

S de poco más de un año de relación, el novio alemán ha pedido fuerte la mano de la española. A este sencillo acto, preparativo de celebración en un futuro próximo, con el pomposo nombre de *Memo-derstanding*. En él se establecen por los que Volkswagen AG, que así lo, contraerá el compromiso por 100 de las acciones— con la dadas de España.
Claro, es fácil que se celebre en este 1986. De momento, el Instituto Industria, padre de la novia, aporta un dote de 185.266 millones de pesetas por el principio de una hermosa unión, pero la realidad supera a lo cierto es que los españoles nos asomarnos, por primera vez, a la Sociedad Española de Audiencia, a cifras más modestas, y a entenderlas todo el mundo, el sa-esta empresa nos cuesta a cada es- las cinco mil pesetas.

Motor 16

Podadera (Diseño): José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Vitta (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 Catalana: Pere Calisna Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona

Audalucia: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57.

Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Vitumbrales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e.

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

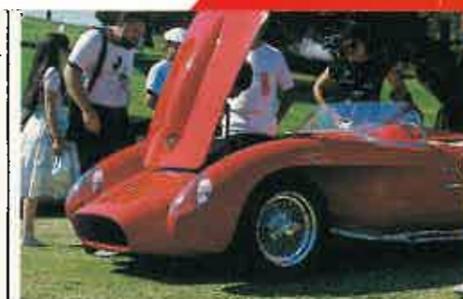
Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA).

San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16. Director de Publicidad: Balbino Fraga.

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

COPYRIGHT 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



34 FUERA DE SERIE Al sol de California

40 MOTOS Suzuki GSX-400-E

44 CUENTENOS SU CASO

46 COMPRAR Y VENDER

51 VIAJES Uruña



54 DEPORTE Rallye Paris-Dakar

64 A todo gas

66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO



to-ley, da vía libre a este «matrimonio», al hacer posible el saneamiento financiero de Seat. El propósito es garantizar la «plena viabilidad» de esta nueva pareja, que a partir de 1990 espera «alumbrar» 400.000 vehículos anuales (80.000 más que en 1985) y el mantenimiento de más de 21.000 puestos de trabajo directos.
La operación, según algunos fabricantes, está muy bien, pero supone un inmenso desgaste económico del Gobierno en favor de una marca. «¿Es justo todo esto, se preguntan, en un momento de crisis como el que estamos viviendo en el sector?» Esta es la dramática pregunta que queda en el aire y que sólo el tiempo se encargará de responder. Se ha apostado muy fuerte, pero a partir de ahora será necesario también extremar el mimo con el que se trate a los restantes fabricantes. Esta es la otra cara de la moneda.

De cualquier forma quedan en el aire tres preguntas que sin prisas, eso sí, habrá que responder algún día para poder cerrar definitivamente el pasado: ¿Cómo se ha llegado a esa descomunal deuda? ¿Quiénes han sido los culpables? ¿Por qué no se tomaron anteriormente medidas que impidieran «engordar» este monstruo? Aquí, probablemente, estarán las claves de la ajetreada vida de este gigante con pies de barro.
Seat, de la mano de VWAG, vivirá pronto una nueva etapa. Atrás queda la historia, agua pasada que ya no mueve molino. Ahora es tiempo de mirar hacia delante, de salvar esos miles de puestos de trabajo y de contribuir a sanear nuestra maltrecha economía. Con esta ilusión y rodeado de muchas incomprensiones ha venido trabajando hasta ahora el equipo que dirige Juan Antonio Díaz Álvarez, un presidente que sabe más de sacrificios que de triunfalismos.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

ESTE RE

Vd. ya co
Un Fiat
Pues ah
es aún más
Todo un
más amplif
Para po

Rega



ARBITRO DE LA ELEGANCIA



IE Turbo

MOTOR Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. (84x90 mm.). Cigeñal: De 5 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Inyección electrónica con turbocompresor Garrett T.3. Compresión: 8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 165 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 26 mkg. a 2.500 rpm, con «overboost», 29 mkg. a 2.750 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,8 km/h.; 2.ª, 16,5 km/h.; 3.ª, 24,3 km/h.; 4.ª, 32,6 km/h.; 5.ª, 39,8 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2. Diámetro de giro: 10,6 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6x14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.150 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Ciclo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Thema 2000 IE	1.995	120	195	8,5	10,9	—
Thema 2000 IE Turbo	1.995	165	216	11,2	11,7	105
Thema V-6	2.849	150	208	13,5	14,9	—
Thema Turbo Diesel	2.445	100	186	7,9	7,3	103

Motor 16



GILIPIC BARRIC

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

ESTA SEMANA

AUTOVIAS PARA EL 86
MAS Y MEJORES. Pág. 27

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: César Pontianne.
Editor: Romualdo de Toledo.

Director general: Alfonso de Salas. Director de publicaciones: Pedro J. Ramírez.

Director: Félix Lázaro.
Redactor jefe: Alberto Mallo.

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

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans 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); Íosé 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 Calaisa Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57.

Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e.

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

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

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

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

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

Difusión controlada por OJD.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



6 FRENTE A FRENTE Santana/505

12 Uno Turbo/R-5 Turbo

19 MERCADO Ofertas de la semana

20 Precios de coches nuevos

22 Precios de coches usados

32 ACTUALIDAD Subasta en Sotheby's



34 FUERA DE SERIE Al sol de California

40 MOTOS Suzuki GSX-400-E

44 CUENTENOS SU CASO

46 COMPRAR Y VENDER

51 VIAJES Uruñña



54 DEPORTE Rallye Paris-Dakar

64 A todo gas

66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Boda a la vista

DESPUES de poco más de un año de relaciones, el novio alemán ha pedido formalmente la mano de la española más Seat. A este sencillo acto, preparativo de la boda que se celebrará en un futuro próximo, se le bautizó con el pomposo nombre de *Memorandum of Understanding*. En él se establecen los principios por los que Volkswagen AG, que así se llama el galán, contraerá el compromiso formal —el 51 por 100 de las acciones— con la dama sobre ruedas de España.

La boda, está claro, es fácil que se celebre en este año europeo de 1986. De momento, el Instituto Nacional de Industria, padre de la novia, aportará a Seat una dote de 185.266 millones de pesetas. Este podría ser el principio de una hermosa crónica del corazón, pero la realidad supera a la imaginación y lo cierto es que los españoles acabamos de asomarnos, por primera vez, a la auténtica deuda de la Sociedad Española de Automóviles. Traducido a cifras más modestas, y para que pueda entenderlas todo el mundo, el saneamiento de esta empresa nos cuesta a cada español cerca de las cinco mil pesetas.

El Gobierno, por la vía del decreto-ley, da vía libre a este «matrimonio», al hacer posible el saneamiento financiero de Seat. El propósito es garantizar la «plena viabilidad» de esta nueva pareja, que a partir de 1990 espera «alumbrar» 400.000 vehículos anuales (80.000 más que en 1985) y el mantenimiento de más de 21.000 puestos de trabajo directos.

La operación, según algunos fabricantes, está muy bien, pero supone un inmenso desgaste económico del Gobierno en favor de una marca. «¿Es justo todo esto, se preguntan, en un momento de crisis como el que estamos viviendo en el sector?» Esta es la dramática pregunta que queda en el aire y que sólo el tiempo se encargará de responder. Se ha apostado muy fuerte, pero a partir de ahora será necesario también extremar el mimo con el que se trate a los restantes fabricantes. Esta es la otra cara de la moneda.

De cualquier forma quedan en el aire tres preguntas que sin prisas, eso sí, habrá que responder algún día para poder cerrar definitivamente el pasado: ¿Cómo se ha llegado a esa descomunal deuda? ¿Quiénes han sido los culpables? ¿Por qué no se tomaron anteriormente medidas que impidieran «engordar» este monstruo? Aquí, probablemente, estarán las claves de la ajetreada vida de este gigante con pies de barro.

Seat, de la mano de VWAG, vivirá pronto una nueva etapa. Atrás queda la historia, agua pasada que ya no mueve molino. Ahora es tiempo de mirar hacia delante, de salvar esos miles de puestos de trabajo y de contribuir a sanear nuestra maltrecha economía. Con esta ilusión y rodeado de muchas incomprensiones ha venido trabajando hasta ahora el equipo que dirige Juan Antonio Díaz Álvarez, un presidente que sabe más de sacrificios que de triunfalismos.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

Bocinazos

automóviles suprimirán los ceniceros en las plazas de lanteras? Y si no los suprimen, al menos que sólo sean utilizables para el pasajero.

¿Cuándo aprenderán la mayoría de los conductores a utilizar correctamente las luces posteriores antiniebla?

¿A quién quitan el carnet cuando un carrito de charrero se salta un semáforo? ¿No puede controlarse la circulación de vehículos de tracción animal en las ciudades?

¿Por qué la información sobre puertos de montaña a través de los medios de comunicación se dilata tanto en el tiempo?

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



¿Por qué cuando caen cuatro gotas se multiplican los accidentes de tráfico?

¿Cuándo los fabricantes de

de la prestigiosa firma Cartier, encargada de comercializar todos los objetos de lujo distinguidos por la figura del Caballito Ferrari. El premio, entregado en París, fue un Ferrari 308 GTB, pero esta vez de tamaño natural. El Testarrosa de plata está expuesto ahora mismo en la joyería Montecarlo, de Salamanca, y continuará en el escaparate hasta el próximo día 11 de enero.

ACUERDO

PLAN INDUSTRIAL PARA CITROËN

LA dirección de Citroën Hispania y los trabajadores de la empresa han lle-



gado a un acuerdo en relación con el plan industrial a tres años, que significará una aminoración de jornadas de trabajo y un sistema de bajas incentivadas voluntarias. Las medidas sociolaborales comprenden una reducción de jornadas de setenta días en el primer año, veintiséis en el segundo y siete para 1988. La dirección de la empresa tiene el propósito de prescindir, por el sistema de bajas voluntarias, de 1.082 trabajadores al final del plan, plazas que se amortizarán a medida que se incremente la robotización proyectada en la fábrica.

INDUSTRIA

UN MILLÓN DE PEUGEOT 205

EL Peugeot 205 un millón ha salido de las cadenas francesas de Mulhouse el

pasado día 9 de diciembre, a las cinco de la tarde. La unidad un millón era un 205 GR de color blanco que irá destinado al Camerún. El Peugeot 205 es un coche que está subiendo día a día, como demuestra su ritmo de producción; de las mil unidades al día fabricadas durante 1983 se pasó a las mil quinientas unidades diarias en la primavera de 1984; esa cifra volvió a subir hasta las dos mil unidades a finales del año 85 y, por último, se ha llegado a las 2.350 unidades, que son las que están fabricando en estos momentos en las factorías francesas.

NOVEDADES

EL CITROËN BX MAS FAMILIAR

EL Citroën BX Break se comercializará en nuestro país a partir de los últimos días de enero. El BX Break es un modelo especial que se construye en los talleres de la empresa carrocera Heuliez, una firma dedicada a los modelos de menor di-



fusión. El BX Break se caracteriza por su parte posterior, diseñada para recibir más carga y hecha casi por completo en plástico para aligerar peso. El nuevo Citroën saldrá al mercado con motores de gasolina y gasóleo. El precio se desconoce todavía, pero habrá que contar con una factura superior a los dos millones doscientas mil pesetas.

CONSEJO DE MINISTROS

EL INI TAPA EL AGUJERO DE SEAT

EN el último Consejo de Ministros del año 1985 se aprobó un real decreto-ley por el que se autoriza al Instituto Nacional de Industria a aportar a Seat un total de 185.266 millones de pesetas, mediante dotaciones en metálico y subrogación de deuda para el saneamiento financiero del fabricante español, según el criterio internacional de contabilidad, tal como deseaba Volkswagen, para proseguir



las negociaciones entre el INI y VW.

Según una nota de Prensa difundida por la oficina del portavoz del Gobierno, el esfuerzo financiero a realizar por el INI, accionista prácticamente único de Seat, supera los límites del presupuesto ordinario del organismo. Por ello se hace necesario el apoyo del Tesoro, que se instrumenta de la siguiente forma: subrogación por el Estado en la deuda de Seat asumida por el INI, 167.631 millones de pesetas, y subrogación en obligaciones del INI por 17.634 millones de pesetas.

Para hacer frente a tan cuantiosas cifras, el Consejo de Ministros aprobó los correspondientes créditos extraordinarios que permiten hacer frente al servicio de deuda asumida y que figurarán en los Presupuestos



FRENOS

CORVETTE CON ABS

LOS Chevrolet Corvette, los modelos más depor-

tivos del grupo General Motors, van a ser los primeros coches americanos que equiparán el sistema antibloqueo de frenos ABS. Los Corvette adoptarán el ABS en la gama que saldrá a la calle desde los primeros compases del año 1986; de esta forma, se espera dar al

modelo americano los mismos argumentos de los que hacen gala los Mercedes 500 SEC y los Porsche 928 S, dos coches que están arrebatando muchas ventas al Corvette, entre otras causas por la mayor seguridad de que estos hacen gala en cualquier frenada.

Generales del Estado correspondientes a 1985 y 1986.

Una vez resuelto este escollo financiero, la firma con VW y la adquisición del 51 por 100 de la participación accionarial del fabricante español, se realizará en el próximo mes de febrero, después de que sea presentado a la aprobación del consejo de vigilancia de VW, del consejo de administración del INI y del Consejo de Ministros, lo que se supone será un trámite.

El futuro de Seat está re-

flejado en un plan industrial ya firmado, según el cual a partir de 1990 se fabricarán 400.000 vehículos/año. Se consolida la marca Seat, como tercera marca del Grupo VW, con su red comercial propia y la potenciación del centro técnico de Martorell para el desarrollo de productos propios de Seat. Este plan contempla, asimismo, el mantenimiento de más de 21.000 puestos de trabajo, lo que supone la baja de unos dos mil puestos en el presente año.



En voz baja

competitivo, prácticamente igual que un Ford Fiesta equivalente.

Siguen apareciendo rumores sobre un Suzuki 1300 fabricado por Santana. Las últimas noticias apuntan a su aparición a finales de 1986 o principios de 1987, en contra de las primeras afirmaciones que aseguraban que el SJ 413 estaría en el mercado este verano.

A mediados de enero comenzará a comercializarse el Renault 5 diesel. Según los últimos rumores, FASA está dispuesto a lanzarlo a un precio de venta auténticamente

Las compañías de seguros están estudiando la posibilidad de reducir de un modo considerable el valor de las primas de seguros en aquellos modelos que equipen frenos ABS.

Si se lleva a cabo la prevista Inspección Técnica de Vehículos de turismo, se espera poder controlarla con una contraseña en las matrículas, al igual que sucede en Alemania. Todo está a la espera de la nueva ley de Circulación Vial, que ya no se elaborará en esta legislatura.

EXPOSICION

EL FERRARI MAS PREMIADO

EL Ferrari Testarrosa de plata, creado por el jo-

yero salmantino Carlos Jiménez, ha vuelto a Salamanca, su ciudad de origen. El Ferrari Testarrosa, una obra de arte de más de un metro de longitud, con ocho kilos de plata en sus entrañas, ganó el premio europeo instituido por la firma Ferrari Fórmula, una filial

FRENTE A FRENTE

PEUGEOT 505 SRD TURBO CONTRA
VOLKSWAGEN SANTANA TD

ENCANTADORAMENTE
DISCRETOS

COMPARADO
MOTOR 16



Los coches con motores de gasóleo sobrealimentados por un turbocompresor están cada día más de moda. Entre las múltiples variantes de que disponemos en España, sólo los dos vehículos que comparamos en este número, el Peugeot 505 y el Volkswagen Santana, se fabrican dentro de nuestras fronteras. Ambos pertenecen al mismo segmento del mercado, el de las berlinas de más de cuatro metros y medio, aunque las soluciones mecánicas que adoptan ca-

da uno de ellos son totalmente dispares. Sin embargo, la diferencia de precio es mínima, menos de 50.000 pesetas, moviéndose en una cifra inferior a los dos millones y medio de pesetas. El Santana Turbodiesel monta un pequeño motor de 1.600 centímetros cúbicos, contra el 2.500 del Peugeot, con lo cual, la diferencia de potencia es considerable —25 caballos a favor del 505 SRD Turbo—. Como consecuencia, las prestaciones del Peugeot 505 están muy por encima de las del modelo

montado por Seat, que, en cambio, le da una soberana paliza al 505 en el terreno de los consumos. Los dos coches tienen un comportamiento muy noble, aunque las reacciones de uno y otro tampoco se parecen en nada, ya que la tracción es a las ruedas delanteras, en el caso del Santana, y a las traseras, en el caso del Peugeot. Este último queda por delante en amplitud interior, pero es superado por el Volkswagen en el capítulo de acabado, donde el Peugeot sigue flojeando bastante.

Tanto el Volkswagen Santana Turbodiesel como el Peugeot 505 SRD Turbo son turismos ideales para personas que por su trabajo necesitan hacer muchos kilómetros al año y tener un coche de cierta categoría y representación. En este caso la economía no está reñida con la comodidad y se pueden realizar largos viajes con un alto nivel de confort. De todas formas, a pesar del buen número de cualidades que poseen, siguen adoleciendo de los clásicos problemas de los diesel veteranos: el

ruido y la elevada emisión de humos, problemas que se acentúan en los primeros momentos de funcionamiento, cuando el motor no ha alcanzado todavía su temperatura idónea.

INTERIORES: GRANDE Y COMODO

Ninguno de los dos modelos hace demasiadas concesiones al lujo; el 505, que ha sufrido un «lavado de cara» ha-

ce escasos meses, en el que ha variado por completo su interior, y más concretamente el salpicadero, está más equipado que el Santana. Sin embargo, a pesar de su excesiva sobriedad, el coche de origen alemán tiene un aspecto más señorial y elegante que el de su rival. En ambos se utilizan materiales plásticos con mayor abundancia de la que sería deseable, lo que no parece muy lógico en unas berlinas de esta categoría y precio.

La postura de conducción es franca-



El comportamiento del 505 es noble y se desenvuelve perfectamente en cualquier tipo de carretera.

PEUGEOT 505 SRD TURBO

Precio en la calle:
2.386.406 ptas.

Fecha presentación: Noviembre de 1985.
Fabricante: Automóviles Talbot, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 435.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Posición de conducción.
- Maletero.

DEFECTOS

- Motor ruidoso.
- Frenos poco progresivos.
- Tapicerías poco agradables.

mente cómoda tanto en el Peugeot como en el Santana, pero en el primero se adapta mejor un conductor de talla media, debido a la gran distancia que hay entre el asiento y los pedales del Volkswagen. Una persona que mida alrededor de 1,70 necesita ir cerca del volante para poder apretar a fondo el pedal del embrague sin tener que hacer incómodas contorsiones.

La visibilidad de los cuadros de mandos es buena y se puede consultar cualquier información con rapidez. En el Santana se echa en falta un cuentarrevoluciones y, sobre todo, un testigo de reserva de carburante, elementos de mucha utilidad que sí lleva el Peugeot.

Los asientos delanteros son amplios y cómodos en ambos casos, pero adolecen del mismo defecto: la escasa su-

FICHA TÉCNICA



PEUGEOT 505 SRD TURBO

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.498 c.c. (94x90 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora con turbocompresor. Compresión: 21 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 95 CV a 4.150 rpm. Par máximo: 21 mkg. a 2.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,9 km/h.; 2.ª, 15,7 km/h.; 3.ª, 23,8 km/h.; 4.ª, 34,4 km/h.; 5.ª, 40,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 10,7 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5x14 pulgadas. Neumáticos: 185/70 14 T.

PESO En orden de marcha: 1.345 kg.

jeción a la altura de los hombros. En el Peugeot esto se contrarresta, en parte, porque los riñones quedan bien acoplados, cosa que no ocurre en el Santana, donde el diseño no es especialmente anatómico. En el terreno de las tapicerías, la nueva serie del 505 ha mejorado con respecto a la versión antigua, ya que las que llevan los modelos actuales no son nada agradables en diseño. En la parte trasera, los asientos del Peugeot superan a los del Volkswagen; en éste, dos adultos viajan con comodidad, pero un tercero no se hallará a gusto, pues la zona central, donde va el reposabrazos, es muy recta y sin formas para acoplar el cuerpo. El mullido de las butacas es más duro en el Santana, cosa que se agradece a la larga al ser menor la fatiga.

La climatización es buena y con múltiples posibilidades de regulación en el 505 SRD Turbo. Por el contrario, la entrada de aire en el Santana es escasa y para refrigerar el habitáculo hay que echar mano del ventilador. Pero, aun con éste conectado, la aireación no es del todo suficiente.

La terminación es mejor en el modelo de la marca germana. En el Peugeot, sin ser mala, queda a bastante distancia. Ambos coches tienen infinidad de guanteras y huecos para dejar pequeños objetos. La guantera del salpicadero es mucho más amplia en el 505; en



El Santana está marcado por su claro carácter de tracción delantera y tan sólo acusa un ligero balanceo de la carrocería.

el Santana tiene unas dimensiones reducidas.

AL VOLANTE: OPCIONES DIFERENTES

En el capítulo de la mecánica es donde se marcan las auténticas diferencias entre los coches que comparamos. Las soluciones adoptadas por cada uno de los fabricantes son completamente opuestas: Volkswagen ha optado por un motor de baja cilindrada —1.600 centímetros cúbicos—, al que se acopla una caja de cambios de desarrollos largos, buscando la economía de marcha. Peugeot, por el contrario, ha dado prioridad a las prestaciones puras, a costa de sacrificar un poco los consumos; para ello, han escogido un motor de 2.500 c.c., que da una potencia cercana a los 100 caballos —95, concretamente—, y un cambio más corto que se adapta mejor a las carreteras españolas. Donde sí coinciden es en la alimentación, hecha a base de la típica bomba inyectora de gasóleo que se ve ayudada por un turbocompresor.

También la tracción se realiza a ejes distintos. Mientras en el 505 es a las ruedas traseras, en el Santana se hace sobre las delanteras.

De todo lo expuesto anteriormente se

FICHA TÉCNICA



VW SANTANA GX TURBO D

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.588 c.c. (76,5x86,4 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora con turbocompresor. Compresión: 23 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 60 litros. Potencia máxima: 70 CV a 4.300 rpm. Par máximo: 13,6 mkg. a 2.600 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, 23,9 km/h.; 4.ª, 33,0 km/h.; 5.ª, 41,3 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 10,8 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y semidependiente detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5x13 pulgadas. Neumáticos: 185/70 R 13.

PESO En orden de marcha: 1.055 kg.

VW SANTANA GX TURBODIESEL

Precio en la calle:
2.432.830 ptas.

Fecha presentación: Junio de 1985.
Fabricante: Sociedad Española de Automóviles de Turismo.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Acabado bueno.
- Manejo de la caja de cambio.
- Consumo moderado.

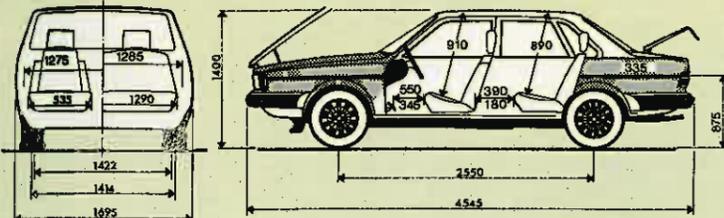
DEFECTOS

- Desarrollos del cambio largos.
- Mala climatización.
- Interior sobrio.

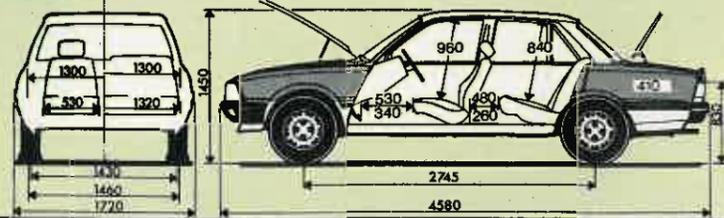
puede deducir que cada coche tiene un comportamiento peculiar y que el estilo de conducción varía de uno a otro modelo. Ambos se agarran a la carretera con rabia, sin que en ningún momento dé sensación de que las ruedas no apoyen sobre el suelo. Sus terrenos favoritos son las amplias carreteras con buen firme o las propias autopistas, aunque tampoco presentan problemas a la hora de hacer diabluras con ellos en zonas sinuosas o con suelo irregular y en mal estado. El Peugeot es quizá más divertido de llevar deprisa en zonas montañosas; su eje trasero se desliza suavemente si apuramos a la entrada de una curva y se acelera con energía en la salida, pero es progresivo y fácil de controlar hasta para conductores no muy expertos. El Santana es más

FRENTE A FRENTE

VW SANTANA GX



PEUGEOT 505 SRD



FRENTE A FRENTE



FRENOS

PRESTACIONES

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)		
	505	Santana
A 60 km/h.	15,7	12,6
A 100 km/h.	35,5	36,5
A 120 km/h.	57,5	58,2

	505	Santana
VELOC. MAXIMA (km/h.)	167,1	153,8
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	19,8	19,7
1.000 m. salida parada	35,9	37,2
De 0 a 100 km/h.	14,2	14,5
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	20,3	21,1
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	23,1	25,3
1.000 desde 40 km/h. en 4. ^a	37,2	40,9
1.000 desde 40 km/h. en 5. ^a	41,6	47,1
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	11,9	15,4
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	15,6	21,6

EQUIPAMIENTO

CONSUMO

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

	505	Santana
CIUDAD		
A 26,5 km/h. de media	10,8	8,8
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruce	6,6	4,6
En conducción rápida	11,1	10,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruce	7,9	6,4
A 140 km/h. de cruce	11,8	10,2
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio pond.	9,3	7,3
Recorrido (kilómetros)	750	820

SONORIDAD

	505	Santana
Al ralentí (dB)	57,2	55,2
A 60 km/h. (dB)	68,6	65,7
A 90 km/h. (dB)	69,1	67,0
A 120 km/h. (dB)	74,5	71,1
A 140 km/h. (dB)	77,3	75,4
A tope (dB)	79,8	78,6

En los interiores se notan las diferencias, ya que el Peugeot está muy equipado con todo tipo de elementos, mientras que el Santana, al más puro estilo alemán, tiene un equipamiento muy elemental pero de buen aspecto, que, eso sí, se puede completar adoptando toda una serie de elementos opcionales. En cuestión de asientos y comodidad, los dos están a la misma altura, aunque el Peugeot tiene la ventaja de que se adapta mejor a la estatura media de los conductores españoles, ya que en el Santana los pedales quedan un poco alejados.

neutro, si no sobrepasamos unos límites razonables; una vez superados éstos, el morro tiende a seguir recto, vicio que se corrige con sólo levantar el pie del acelerador y girar algo más el volante en el sentido del viraje. El mayor problema en el Volkswagen es que hay que utilizar mucho el cambio de marchas para poder sacar partido de una conducción rápida, debido a que utiliza una caja de desarrollos muy largos.

En las suspensiones del Santana y el 505 se ha logrado un buen compromiso entre el confort y la efectividad; ni son tan duras como para resultar incó-

modas para los pasajeros, ni tan blandas como para que las carrocerías balanceen y se pierda la sensación de control sobre el vehículo. En el Peugeot 505 SRD Turbo la suspensión se ha rebajado respecto a la versión anterior, lo que se traduce en un aumento de la estabilidad.

También las direcciones son cómodas de manejar; en los dos casos llevan cremallera asistida y su desmultiplicación es correcta, es decir, no son necesarias muchas vueltas para llevar el volante de un extremo a otro. El Santana tiene una pega suplementaria, y es que cuando se gira mucho el volante la dirección se queda como encajada y no retorna sola, hay que ayudarla a volver en seguida para evitar sustos. Este problema es incómodo, en ciudad más que nada, porque al hacer giros de 90 grados o mayores en calles estrechas se ve uno apurado para esquivar a los coches aparcados en el interior.

Los frenos no son buenos en ninguno de los dos vehículos y se requieren bastantes metros para parar, sobre todo cuando se ha abusado algo de ellos en una bajada de un puerto o situación similar.

CONCLUSION: RAPIDEZ FRENTE A ECONOMIA

Aunque el Peugeot 505 SRD Turbo y el Volkswagen Santana Turbodiesel

BALANCE FINAL

	505	Santana
Velocidad máxima	1.0***	2.0***
Aceleraciones	1.0***	2.0***
Recuperaciones	1.0***	2.0**
Consumo	2.0***	1.0****
Transmisión	1.0***	2.0**
Caja de cambio	2.0***	1.0****
Frenos	1.0**	1.0**
Dirección	1.0****	2.0***
Comportamiento	1.0****	1.0****
Aptitudes urbanas	1.0***	1.0***
Autonomía	2.0***	1.0****
Habitabilidad	1.0****	2.0****
Maletero	1.0****	2.0***
Confort	1.0***	1.0***
Posición conductor	1.0****	2.0***
Sonoridad	2.0**	1.0***
Equipamiento	1.0***	2.0***
Calidad/precio	1.0***	1.0**

**** Excelente. *** Buenos. ** Normal. * Regular.

son turismos encuadrados en el mismo segmento del mercado, lo cierto es que las diferencias entre uno y otro coche son grandes. Los dos están dirigidos a un público específico, gente que hace muchos kilómetros al año y necesitan una berlina amplia y cómoda, pero cada marca ha querido dar un enfoque distinto a su modelo: Peugeot dirige sus pasos hacia el nervio y la rapidez, mientras Volkswagen lo hace hacia la economía.

El precio en este caso no es un factor decisivo, pues la diferencia es de menos de cincuenta mil pesetas a favor del Peugeot. Este ofrece algo más de amplitud interior, pero cede terreno en el acabado. Los dos tienen un comportamiento rutero irreprochable y flojean en los frenos. En resumen, son coches parecidos para exigencias distintas.

El interés primordial de un diesel es su bajo coste de mantenimiento, al que colabora el menor precio del combustible. En el Santana se acentúa esta característica y en Peugeot, en cambio, han preferido sacrificar, en parte, la economía para satisfacer las necesidades de quienes gustan de ir deprisa.

Jaime Hernández

FRENTE A FRENTE

**FIAT UNO TURBO I.E.
CONTRA RENAULT 5 GT TURBO**

**CONTAMOS
CON TURBO**



CON la llegada del Fiat Uno Turbo al mercado español se ha completado un segmento del mercado que abarca todos los pequeños coches deportivos con potencias que oscilan entre los 105 y los 115 caballos de potencia, coches que derivan de utilitarios familiares y que se convierten, tras una cura, en deportivos muy agresivos. Para alcanzar estas potencias, en unos casos se recurre a la inyección electrónica y en otros a la sobrealimenta-

ción, o a ambos sistemas, como es el caso del Fiat.

Al recién llegado lo comparamos en estas páginas con su más directo rival, el Renault 5 GT Turbo, rival tanto por precio como por similitud mecánica. Los dos han recurrido a un turbocompresor, aunque el Fiat lleva inyección y el Renault mantiene el carburador. La potencia del primero es de 105 caballos, mientras que la del R-5 alcanza los 115. Estos diez caballos no suponen una diferencia nota-





FIAT UNO TURBO
Precio en la calle:
1.390.162 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Habitabilidad.
- Dirección rápida y precisa.

DEFECTOS

- Manejo del cambio.
- Cuadro poco visible.
- Asiento delantero poco envolvente.

Fecha de presentación:
 Noviembre de 1985.
 Importador: FIAT Hispania, S. A.
 Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
 Número de talleres: 185.
 Plazo de entrega: Un mes.

ble entre ambos, ya que, si bien el R-5 acelera más deprisa y tiene una velocidad punta superior, el motor del Uno es más progresivo y resulta más fácil de utilizar.

En el exterior de los coches también hay diferencias notables, pues aunque los dos derivan de modelos bien conocidos, en el Uno hay que fijarse para distinguirlo del Uno normal, ya que tan sólo unos discretos spoilers, las llantas de aleación y unos aletines lo diferen-

cian. Por su parte, el R-5 se ve a la legua que se trata de un Turbo, pues las molduras de plástico están repartidas con alegría por todo el coche, siendo el resultado muy llamativo.

Los dos coches ofrecen casi lo mismo, pero la diferencia importante está en cómo lo ofrecen. El Renault desarrolla una potencia que puede llegar a desbordar a un conductor no muy experto, pero con sus prestaciones, muy buenas, y con su aspecto exterior no se

FICHA TECNICA



	FIAT UNO TURBO	R-5 GT TURBO
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.301 c.c.	1.397 c.c.
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas lateral
Alimentación	Inyección elect y turbo	Carburador y turbo
Compresión	8 a 1	7,9 a 1
Tipo de carburante	Gasolina 97 octanos	Gasolina 97 octanos
Capacidad del depósito	50 litros	50 litros
Potencia máxima	105 CV a 5.750 rpm	115 CV a 5.750 rpm.
Par máximo	15 mkg. a 3.200 rpm	16,8 mkg. a 3.000 rpm
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual de 5 v.	Manual de 5 v.
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	6,9 km/h.	8,6 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	12,7 km/h.	14,4 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	19,3 km/h.	20,1 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	27,2 km/h.	27,4 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	32,9 km/h.	35 km/h.
DIRECCION		
Tipo	De cremallera	De cremallera
Vueltas de volante entre topes	3,5	3,75
Diámetro de giro	9,4 metros	10,4 metros
FRENOS		
Sistema	Disco vent./disco	Disco vent./disco
SUSPENSIONES		
Tipo	Independiente a las cuatro ruedas	Del. independiente. Tras.: brazos oscilantes.
RUEDAS		
Llanta	Aleación 5,5 x 13	Aleación 5,5 x 13
Neumáticos	175/60 HR 13	175/60 HR 13
Peso en orden de marcha	845 kg	850 kg.

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES: Fiat Uno Turbo: Pintura metalizada, 19.934 pesetas. R-5 GT Turbo: Pintura metalizada, 15.000 pesetas.



R-5 GT TURBO
Precio en la calle:
1.344.712 ptas.

Fecha presentación:
 Abril 1985.
 Importador: FASA-Renault.
 Garantía: Un año sin límite de kilómetros.
 Número de talleres:
 1.350.
 Plazo de entrega: Quince días.

VIRTUDES

- Prestaciones.
- Acabado bueno.
- Asientos delanteros cómodos.

DEFECTOS

- Motor poco progresivo.
- Pérdidas de motricidad.
- Habitabilidad trasera mediocre.

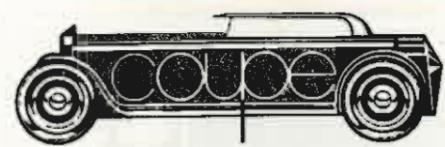
puede pasar inadvertido. Por su parte, el Fiat no es tan agresivo, pero es más agradable de conducir y prácticamente resulta tan efectivo como su rival.

**INTERIORES:
 ESPECTACULARIDAD O ESTILO**

Lo primero que llama la atención al ver estos coches es la diferente filosofía que se ha buscado para marcar su carácter deportivo. El R-5 es muy espectacular y los anagramas de Turbo, tanto en los costados como en la luneta trasera, hacen bien patente que se trata de un coche con pretensiones deportivas y de altas prestaciones. Por su parte, el Uno sólo tiene unos modestos anagramas que indican que su motor es turboalimentado. En el interior, en cambio, hay una mayor similitud. Al sentarse en el R-5, lo primero que se

aprecia es la gran comodidad de sus asientos. La rigidez es apropiada, pero, sobre todo, son muy envolventes y sujetan al conductor perfectamente. Los asientos delanteros del Uno son bastante confortables, pero, en cambio, son muy planos y no recogen el cuerpo, por lo que en las curvas tomadas a cierta velocidad hay que sujetarse. Detrás las cosas cambian y la ventaja es para el Fiat, pues en su rival el espacio es bastante limitado y los ocupantes del asiento trasero tienen que llevar las piernas encogidas, mientras que en el Uno la amplitud es notable. En general, el confort es aceptable en los dos coches, pero con una ligera ventaja para el Renault, ya que los asientos filtran mejor la dureza de la suspensión, aunque claro está que el comprador de uno de estos coches no debe ser demasiado exigente en este aspecto, que en un deportivo pasa a ser secundario.

En el interior del R-5, las concesiones a lo deportivo residen en un volante de un grosor y tacto muy agradable, cuadro muy completo y una palanca de cambio con un pomo de forma un tanto absurda. En el Uno, lo primero que resalta es la moqueta, de un color rojo chillón, y unos asientos estampados con las cuatro barras que distinguen a los coches de Fiat. El cuadro también es muy completo, pero tiene un fallo para conductores de talla media (1,75



ALGO NUEVO DENTRO DE UNA LINEA CLASICA

francisco pueche

- * Mascotas, Insignias, Arte...
- * Volantes de madera, Ruedas de radios, Capotas...
- * Vestimentas, Gorros y Gorras...
- * Literatura, Caprichos...

lucio del valle, 19 (esq. islas filipinas) 28003 Madrid ☎ 253 97 97

FRENTE A FRENTE



El cuadro de mandos del R-5 GT Turbo, a la derecha, está mejor resuelto que el cuadro del Fiat Uno Turbo, a la izquierda. En el cuadro del Uno es difícil ver la parte alta del velocímetro si la persona sentada al volante tiene menos de 1,75 metros de altura... El volante del R-5 GT tiene un tacto sensacional.



FRENTE A FRENTE



Asiento trasero del Fiat
Es cómodo y tiene mucha amplitud



Asientos delanteros del Uno Turbo
Tienen buena forma, pero recogen poco

metros): la parte alta del velocímetro y el cuentakilómetros quedan tapados por el volante. El resto del habitáculo es común con el resto de la gama, pero con los paneles laterales forrados de un material similar al de los asientos.

La ventilación es buena en ambos, y tanto para calentar como para refrescar se consiguen buenos resultados. Los dos tienen además bisagras en las ventanillas traseras para renovar el aire.

En general, el interior es un poco más acogedor en el Uno, en el cual no se notan tanto las superficies de plástico, aunque la posición de conducción esté más conseguida en el R-5.

El equipamiento es similar en ambos, pero el Uno tiene elevallas eléctricas y un termómetro de aceite que no están disponibles en el R-5. Por lo demás, coinciden en montar faros antiniebla encastrados en el spoiler delantero,

llantas de aleación y toda una gama de accesorios, tanto de seguridad como de comodidad.

Por último, en este apartado hay que mencionar que la calidad de acabado es buena en el R-5; sin embargo, en el Fiat se encuentran pequeños detalles de piezas de plástico que no encajan todo lo bien que deberían o algunos cables que asoman por debajo del tablero de mandos que afean el aspecto general.

laciones son mucho menores y no es necesario estar tan atento a la entrada del turbo como en el R-5.

La agilidad es una característica de los dos coches. Se pueden balancear y colocar para entrar en las curvas deprisa sin ningún problema, aunque el Fiat da algo más de confianza al conductor y es mucho más fácil adaptarse a sus reacciones. La dirección en el Uno es algo más directa que en el resto de la gama y aventaja al R-5 por precisión, por rapidez y por ser menos pesada en conducción normal, aunque el volante de este último es mucho más agradable. En el Fiat se puede conducir bastante relajadamente a gran velocidad, sin tener la sensación de que el coche se va a escapar de las manos; en cambio, en el R-5 es necesario sujetar con fuerza el volante, más como una reacción psicológica ante la ligereza de la dirección que como respuesta a un riesgo real.

Lo más criticable del Uno es la imprecisión de su palanca de cambio. La tercera y la quinta son bastante confusas y, además, es necesario adelantarse para poder engranarlas, pues los re-



Asiento trasero del R-5
Los pasajeros tienen poco espacio libre

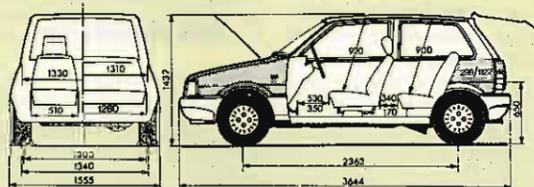


Los asientos del Renault
Son casi perfectos para un deportivo

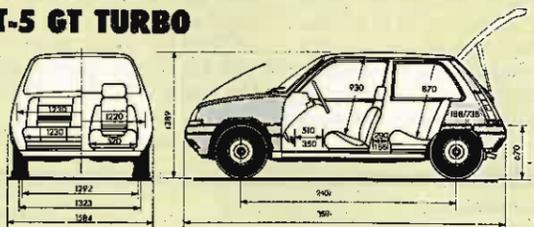
corridos son bastante largos. El R-5 tiene un manejo del cambio agradable y bastante rápido, lo que permite cambiar de marcha con mucha soltura y facilidad.

Las relaciones de cambio están bien adaptadas al rendimiento de ambos motores y la quinta es muy utilizable en todo tipo de tráfico, de ahí que haciendo una utilización pacífica del coche se

FIAT UNO TURBO I.E.



RENAULT-5 GT TURBO



FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Uno	R-5
A 60 km/h.	13,2	13,8
A 100 km/h.	35,5	34,2
A 120 km/h.	54,9	53,4

PRESTACIONES

	Uno	R-5
VELOC. MAXIMA (km/h.)	196,6	198,0
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	16,4	15,7
1.000 m. salida parada	30,5	29,6
De 0 a 100 km/h.	8,8	8,6
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	19,2	19,0
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	20,8	21,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	33,0	32,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	36,3	36,9
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	8,7	8,6
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	11,3	11,8

**AL VOLANTE:
DE CARRERAS POR LA CALLE**

Una vez en marcha se notan dos personalidades distintas. El Renault dispone de una potencia bastante escasa a bajas vueltas, pero en cuanto se alcanzan las 2.800-2.900 vueltas el tirón es sorprendente. Al llegar a este régimen se suelta de golpe toda la caballería y las ruedas tiran con rabia de esos 850 kilos que el coche pesa en total. El problema aparece cuando las ruedas no son capaces de transmitir toda esta potencia al suelo, ya que entonces la dirección empieza a flotar y se vuelve muy ligera y sensible. Al salir de las curvas pisando fuerte, si se produce el tirón cuando el coche no está todavía recto, el morro tira con fuerza hacia fuera y la rueda del interior tiende a perder su agarre con el suelo. Cuando se practica una conducción normal no se produce este fenómeno, pero resulta sumamente difícil no dejarse llevar por las enormes posibilidades del coche y tratar de exprimirlos al máximo. El Uno, en cambio, gracias a la inyección electrónica, funciona con bastante suavidad a pocas revoluciones y tira con alegría, pero cuando pasa de 2.500 revoluciones (que es cuando empieza a soplar el turbo) el tirón es mucho más suave y civilizado que en su contrincante, mas no por ello menos eficaz. Las reacciones sobre el volante en las ace-



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



El motor del Fiat Uno Turbo es muy moderno. Empuja con mucha fuerza y, además, es muy suave.



El cuatro cilindros del R-5 GT es muy veterano. Empuja con mucha rabia pero también es vago a bajas revoluciones.



Ambos montan llantas de aleación. Los aletines de plástico del R-5 (derecha) resultan muy llamativos.



consigan consumos muy razonables para la caballería que rinden ambos motores.

Los frenos son un punto destacable en ambos coches. En el R-5 se acusa más el que las pastillas estén frías y las primeras frenadas se estiran un poco, pero en cuanto se calientan su efectividad es muy buena.

CONCLUSION: DIFERENCIAS DE FORMA

Entre estos dos coches la decisión es difícil, ya que el fondo es casi el mismo, mientras que las diferencias residen en la forma. Nos explicamos: son dos coches con unas prestaciones de primera línea, mejores en el R-5, pero por no mucha diferencia, con unos

consumos también muy similares y con una diferencia de precio de menos de 50.000 pesetas, que no debe ser decisiva. En el R-5 esto se consigue de forma agresiva, con una estética deportiva. En definitiva, es un coche donde se sienten todas las reacciones. El Uno, en cambio, es más progresivo, con un comportamiento más suave, más fácil de conducir y con una línea muy discreta.

También hay que evaluar que el Fiat monta un motor de diseño más moderno, con árbol de levas en cabeza e inyección electrónica Bosch. Mientras que el Renault utiliza su clásico motor con árbol de levas lateral y carburador que, aunque funciona a las mil maravillas, no tiene la suavidad del de su rival.

Para una utilización muy deportiva y a cierto nivel, el R-5 resulta más atractivo. Por contra, si la utilización deportiva se va a compaginar con un uso familiar, el Uno resulta más adecuado, tanto por su mayor habitabilidad como por su mayor facilidad para conducirlo.

Victor Piccione
Fotos: Alex Puyol

BALANCE FINAL



	Uno	R-5
Velocidad máxima	2.0****	1.0****
Aceleraciones	2.0****	1.0****
Recuperaciones	1.0****	1.0****
Consumo	1.0****	2.0****
Transmisión	2.0****	1.0****
Caja de cambio	2.0**	1.0****
Frenos	1.0****	1.0****
Dirección	1.0****	2.0****
Comportamiento	1.0****	2.0****
Aptitudes urbanas	1.0****	2.0****
Autonomía	1.0****	1.0****
Habitabilidad	1.0****	2.0****
Maletero	1.0****	2.0****
Confort	2.0****	1.0****
Posición conductor	2.0****	1.0****
Sonoridad	2.0****	1.0****
Equipamiento	1.0****	2.0****
Calidad-precio	1.0****	1.0****

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

CONSUMO



	Litros/100 km.	
	Uno	R-5
CIUDAD		
A 27,8 km/h. de promedio.	9,4	9,6
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,4	6,3
En conducción rápida	10,9	11,5
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	8,0	8,2
A 140 km/h. de cruceo	9,4	9,7
A 180 km/h. de cruceo	13,5	13,6
Consumo medio ponder.	8,4	8,5
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	550	530

SONORIDAD



	Uno	R-5
Al ralentí	55,5	53,9
A 60 km/h.	65,4	66,8
A 90 km/h.	68,8	68,7
A 120 km/h.	72,5	71,3
A 140 km/h.	74,9	75,5
A tope	81,6	82,4

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

Mercado

OFERTAS DE LA SEMANA



COMPRAR A PLAZOS DEL R-5 AL R-11

En un elevadísimo porcentaje, las compras de automóviles no se llevan a cabo al contado, sino a plazos..., al menos a efectos del comprador, porque el vendedor muchas veces recibe todo el dinero a la vez, con una sociedad financiera intermedia.

En los últimos años, el valor del dinero ha alcanzado cifras impresionantes, lo que incide también en la subida generalizada de los precios de los coches. Intereses superiores al 15 por 100 anual son los más frecuentes, no sólo



por parte de financieras de marca, sino de instituciones bancarias de tipo privado.

Vamos a ofrecer un caso concreto y bastante frecuente: el paso de un Renault 5 a un Renault 11.

	R-11 GTC	R-11 GTL	R-11 GTS	R-11 GTX
USADO:				
Renault 5 GTL. 1982				
Precio usado: 410.000				
Letras a 12 meses	64.000	70.000	78.000	81.000
Letras a 24 meses	36.000	40.000	43.000	46.000
Letras a 36 meses	27.000	30.000	32.000	34.000
Renault 5 TL. 1982				
Precio usado: 380.000				
Letras a 12 meses	66.000	74.000	78.000	81.000
Letras a 24 meses	38.000	42.000	44.000	46.000
Letras a 36 meses	30.000	32.000	33.000	34.000

Estos valores redondeados corresponden a intereses del 12 al 14 por 100, que son los medios en entidades financieras. Como ejemplo para su mejor comprensión: si un propietario de un R-5 GTL del 82 quiere comprarse un R-11 GTS, además de hacer entrega de su coche tienen que pagar letras de 40.000 pesetas durante veinticuatro meses.

OFERTA ACCESORIOS

La firma valenciana Götz Auto, S. A., tiene a la venta los portaequipajes Tornado y Taifun, ideales para el transporte de esquís y material para los deportes de invierno.



Por la compra de cualquiera de los dos se obsequiará con un juego de enganches interiores para la sujeción de los esquís o

con juego de bacas-soporte con cerradura.

El precio para el portaequipajes Tornado es de 84.250 pesetas, de color plata. Para el Taifun, de color negro, es de 61.500.

Los podrán adquirir en Götz Auto, S. A., calle Micer Masco, 27. Teléfono (96) 369 44 00.

OTRAS OFERTAS

Madrid. Goyoaga. Teléfono: 431 77 49. Ferrari Dino/GT 4. Color rojo. Año 1977. 3.800.000 pesetas.

Madrid. E. V. R. Porsche 914. 4 cilindros. Color amarillo. Año 1976. 1.000.000 pesetas. Lancia Coupé Rally 1.6 HF. Color rojo. Año 1971. 800.000 pesetas.

Madrid. Mosport. Teléfono: 227 04 79. Volkswagen Escarabajo 1.6. Última serie. Color azul metalizado. 700.000 pesetas.

Madrid. Autos Clara del Rey. Teléfono: 416 02 07. Jaguar MK II. Color hueso. Año 1965. 1.200.000 pesetas.

Madrid. Itarsa. Teléfono: 729 15 00. Mercedes 190 E. 2.3i. 16 válvulas. Color plata ahumada. Año 1984. 6.700.000 pesetas.

Madrid. Majauto. Teléfono: 638 66 77. Citroën 11. Ligero. Color azul marino. Año 1954. 1.000.000 pesetas. Ford Capri 2.8i. Color rojo. Año 1982. 1.300.000 pesetas.

Madrid. Automóviles Saira. Teléfono: 413 03 01. Mercedes 300. Año 1952. Color negro. 980.000 pesetas. Mercedes 170. Color negro. Año 1936. 750.000 pesetas.

Madrid. Teléfono 215 51 03. Mercedes Diesel. Año 1981. Color blanco. 1.850.000 pesetas. Audi 200. Año 1982. Color plata. 1.850.000 pesetas.

Barcelona. Auto Beltrán. Teléfono: 209 79 11. Mercedes 250. Cabriolet. Año 1966. 6.000.000 pesetas. Porsche 928. Año 1982. 5.000.000 pesetas.

Zaragoza. Importauto. Teléfono: (976) 38 62 12. Chevrolet Camaro. Color blanco. Año 1968. 1.700.000 pesetas. BMW 700. Coupé. Color verde. Año 1959. 850.000 pesetas.

Valencia. Valencia Import. Teléfono: 374 54 12. Lamborghini Urraco 3.0. Año 1980. 3.200.000 pesetas. Ford Mercury Colony Park. Ranchera nueve plazas. Año 1975. 1.650.000 pesetas.

Madrid. Teléfono 459 26 40 (sólo tardes). Seat 124 coupé en perfectísimo estado.

COCHES NUEVOS

* Probado MOTOR16

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Alfa Romeo models like Sprint V.1.5. Q.1*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Aro models like Aro 70

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

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

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

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Citroen models like 2 CV 6*

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

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

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Ferrari models like 308 GTB*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Fiat models like Uno 45 3P*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Ford models like Fiesta Balcarr

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Ford models like Fiesta Balcarr

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

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

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

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Land Rover models like LR D Tache duro

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Maserati models like Biturbo 225 Sp*

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

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Nissan models like Cherry Europe GTI*

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Porsche models like 924 5*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Renault models like R4 TL*

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Skoda models like Panda 40 Despac

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Suzuki models like Suzuki G410 T. Lona*

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

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

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Volvo models like 340 L

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Volvo models like 340 L

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

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

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



ALFA ROMEO

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Alfasud	810	750	700	645	490	450	420	330
Alfasud TI	865	800	735	680	510	480	440	390
Giulietta 1300	-	-	-	-	-	-	290	230
Giulietta 1600	-	-	-	-	-	-	420	330
Alfetta 1800	-	-	-	-	-	-	490	380
Alfetta 2000	1080	1000	945	870	660	610	570	420
Alfetta GTV 2000	1510	1400	1300	1200	880	770	720	580
2000 Berlina	-	-	-	-	-	-	-	300
Coupe 2000 GT	-	-	-	-	-	-	-	400
Giulietta 1600	1065	985	885	785	580	-	-	-
Giulietta 1800	1080	1000	925	840	640	-	-	-
Giulietta 2000	1110	1030	960	890	700	-	-	-
Sprint Veloca	1190	1100	1000	900	-	-	-	-
Alfetta GTV 2500	1945	1800	1700	1600	-	-	-	-
Alfa 33	1130	-	-	-	-	-	-	-

AUDI

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
80 GLS 4p	-	-	945	885	745	580	480	450
80 GLE	-	-	1000	940	800	710	-	-
80 CD	-	-	1400	1300	1000	-	-	-
80 GLD	-	-	1620	1500	1200	-	-	-
80 CD TD	-	-	2000	-	-	-	-	-
80 Quattro	-	-	2400	-	-	-	-	-
100 LS	-	-	-	-	-	-	-	360
100 CC	-	-	1900	1700	-	-	-	-
100 CD	-	-	2300	2100	1480	1205	1010	930
100 CD Diesel	-	-	2300	2100	1480	1205	1010	930
100 CC D	-	-	1900	1700	-	-	-	-
200	-	-	-	1700	1500	1280	-	-
200 CD	-	-	3500	-	-	-	-	-
Coupe GT	-	-	2100	1900	1600	-	-	-
Quattro	-	-	4300	3800	-	-	-	-

AUSTIN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Metro 1.0	550	505	-	-	-	-	-	-
Metro 1.3	600	550	-	-	-	-	-	-
Metro MG 1.3	700	645	-	-	-	-	-	-
Metro MG Turbo	950	780	-	-	-	-	-	-

BMW

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
3.0 CSI	-	-	-	-	-	-	-	1220
520	-	-	-	-	1500	1280	1140	810
520 i	2270	2100	2000	-	-	-	-	-
525 i	2485	2300	2150	1565	1390	1190	1100	1030
525	-	-	-	-	-	-	1230	1140
525 i	2600	2400	2200	1750	1520	-	-	-
318 i	1730	1600	1250	1150	900	830	760	710
320	-	-	1425	1325	1190	1000	880	830
320 i	2000	1850	-	-	-	-	-	-
323 i	2270	2100	1680	1570	1390	1150	-	-
728 i	2915	2700	2500	2240	1980	1780	-	-
735 i	3890	3800	3200	2900	2560	2370	-	-
745 i	4645	4300	4000	3500	-	-	-	-
635 CSI	-	-	-	3075	2710	2500	2330	2190
635 CSI	4860	4500	4000	3600	3230	3040	-	-
315	1200	1100	1000	-	-	-	-	-
316	1700	-	-	-	-	-	-	-

CITROEN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
2 CV	295	275	250	220	200	170	150	100
Dyane 6	310	295	270	240	205	180	160	120
Mehari 4p.	405	380	350	320	280	250	210	170
Visa II especial	470	440	410	375	-	-	-	-
Visa II Club	525	495	460	420	-	-	-	-
Visa II Super E	500	480	450	410	-	-	-	-
Visa II Super X	500	480	455	415	-	-	-	-
Visa GT	600	570	-	-	-	-	-	-
Visa 11 E	550	-	-	-	-	-	-	-
Visa 11 RE	590	-	-	-	-	-	-	-
LNA	400	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 E	440	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 RE	460	-	-	-	-	-	-	-
GS	-	-	-	-	-	170	140	110
GS Club	-	-	-	-	-	190	160	130
GS Palas	-	-	-	-	-	220	195	170
GS X2	-	-	-	-	-	250	210	180
GS Break	-	-	-	-	-	180	160	130

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
GS Break Club	-	-	-	-	-	190	170	140
CX 4V	-	-	-	-	-	-	340	295
CX 5V	-	-	-	-	-	570	520	450
GSA 1100	-	-	405	365	325	280	-	-
GSA Break 1100	-	-	395	365	325	280	-	-
GSA 1300	555	530	490	445	-	-	-	-
GSA Club	-	-	380	360	320	280	-	-
GSA Palas	655	610	565	520	450	-	-	-
GSA Break Club	515	485	450	415	360	-	-	-
GSA X3	855	810	565	520	450	-	-	-
GSA X1	755	715	605	-	-	-	-	-
BX 14E	755	-	-	-	-	-	-	-
BX 14 RE	785	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 RS	845	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 TRS	895	-	-	-	-	-	-	-
BX 18 RD	940	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 TRD	1030	-	-	-	-	-	-	-
CX Prestige	1730	1600	1400	1280	1130	1040	970	900
CX 2400 GTI	1400	1300	1100	1000	850	-	-	-
CX 2500 D/Palas	1600	1500	1300	1170	1040	990	-	-
CX 2500 Die. Fam.	1650	1550	1350	1250	1100	1040	-	-
CX TRD	1785	-	-	-	-	-	-	-
CX 2500 GTI	1650	-	-	-	-	-	-	-
CX Reflex	800	750	-	-	-	-	-	-

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Fiesta N	475	445	395	350	300	280	240	210
Fiesta 1.1	-	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta 1.957 cc.	540	510	430	400	340	310	280	240
Fiesta L 1.117 cc.	555	525	445	425	370	340	300	270
Fiesta S	560	530	450	420	370	330	300	270
Fiesta S 1.300	565	535	455	425	380	340	300	270
Fiesta Ghia 1.1	600	570	510	485	420	390	350	310
Fiesta Ghia 1.3	605	575	515	485	430	395	360	330
Fiesta XR2	690	655	585	-	-	-	-	-
Fiesta L D	690	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	690	-	-	-	-	-	-	-
Escort L 1.1	650	610	565	530	-	-	-	-
Escort L 1.3	655	635	595	560	-	-	-	-
Escort GL 1.1	695	665	615	580	-	-	-	-
Escort GL 1.3	700	670	645	605	-	-	-	-
Escort GL 1.6	720	690	655	615	-	-	-	-
Escort Ghia 1.3	745	710	680	620	-	-	-	-
Escort Ghia 1.6	770	740	705	665	-	-	-	-
Escort Laser 1.1	835	-	-	-	-	-	-	-
Escort Laser 1.3	840	-	-	-	-	-	-	-
Escort L D	790	-	-	-	-	-	-	-
Escort GL D	790	-	-	-	-	-	-	-
Escort Ghia D	840	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL D	835	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.3	705	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.6	760	-	-	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1100	1000	900	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1300	1200	-	-	-	-	-	-
Taurus GL 1.6	-	-	585	540	470	-	-	-
Taurus GLS 2.0	-	-	695	675	620	-	-	-
Taurus Ghia 2.0	-	-	720	675	600	-	-	-
Taurus Ghia 2.3	-	-	740	720	660	-	-	-
Taurus GL Fam. 2.0	-	-	765	740	680	-	-	-
Granada GL 2.3	1130	1045	995	855	720	-	-	-
Granada GL F. 2.3	-	-	-	950	855	-	-	-
Granada GLD 2.1	-	-	-	950	855	-	-	-
Granada GLS 2.8i	1540	1425	1235	1045	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8	-	-	-	950	810	-	-	-
Granada Ghia 2.8i	1755	1615	1470	1140	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8	-	-	-	780	620	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8i	1850	1710	1615	-	-	-	-	-
Granada D 2.5	1435	1330	-	-	-	-	-	-
Capri S 2.0	-	-	945	885	720	-	-	-
Capri S 2.8i	-	-	1170	1080	990	-	-	-
Sierra L 1.6	-	-	1025	950	-	-	-	-
Sierra L	-	-	1080	1000	-	-	-	-
Sierra GL	-	-	1250	1155	-	-	-	-
Sierra Ghia	-	-	1475	1365	-	-	-	-
Sierra Fam. L	-	-	1190	1100	-	-	-	-
Sierra Fam. GL	-	-	1300	1205	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	-	-	1535	1415	-	-	-	-
Sierra Fam. D	-	-	1585	1470	-	-	-	-
Sierra XR-4 2.8i	-	-	1925	1785	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.6i	-	-	1500	-	-	-	-	-

FIAT

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

MERCEDES BENZ

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
190 D	2400	-	-	-	-	-	-	-
200 D	2100	1900	1700	1600	1500	1400	1300	1200
240 D	2200	2000	1800	1700	1600	1500	1400	1300
300 D	2800	2600	2400	2300	220			

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
GUZZI				
V-50 III	490,2	47	—	807.973
V-50 Monza	490,2	48	—	843.898
V-65	643,4	52	—	865.085
V-65 Custom*	643,4	52	164	860.189
V-65 Lario	643,4	58	—	846.406
V-65 TT	643,4	—	—	780.000
850 T-S*	844	67	188	923.207
850 La Mesa III	844	76	—	1.005.359
1000 SP	948,8	67	—	990.090
1000 California II	948,8	71	—	1.039.580
La Mesa 1000*	948	82	225	1.170.000
HONDA				
PX2-50	49	—	—	103.900
PX-50R (Ar. elec.)	49	—	—	134.900
MBX 75	74,5	12	—	267.000
Scopy SH-50P	78,8	8	—	189.900
CS-125	124	12	—	259.900
XL-200 R	198	18	—	374.900
XL-200 Plus-D	198	18	—	399.900
VF-500 F	490	70	—	879.000
VF-500 F2	490	70	—	959.000
XL600 LM P. D.*	593	44	—	849.000
CRX-750 F*	747	91	211	1.039.000
VF-750 F*	748	85	212	1.060.000
VF-1000 R*	988	130	253	1.869.000
HUSQVARNA				
125 XC	124	—	—	435.700
250 XC	246	—	—	476.400
500 XC	489	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.800
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.800
500 CR (Cross)	488	—	—	494.500
JAWA				
350	343,5	22	—	270.000
KAWASAKI				
KZ 550*	553	52	178	990.210
KZ 550 S	553	55	—	990.540
KLR 600 E	564	45	—	893.750
GPZ 600 R	564	45	—	899.750
GPZ 900 R	908	118	—	1.140.750
KTM				
GS 125 End.	123,8	31,5	—	405.500
MX 125	123,8	32	—	409.500
GS-350 End.	338,8	44	—	454.000
MX 350	338,8	45	—	454.000
GS 390	392	48	—	495.000
Enduro 500	503	—	—	522.000
GS 600	593	45	—	515.000
LAMBRETTA				
125 Electro	123	8	—	158.800
200 Line	198	8,7	—	181.253
200 Electro	198	8,7	—	183.523
LAVERDA				
1000 R35	981	94	—	945.000
MERLIN				
DG 7 125	124,6	—	—	297.209
DG 7 212	212	—	—	296.800
DG 3 R	—	—	—	360.000
CRESTA	348,8	—	—	340.000
MONTESA				
Cota 242	242	—	—	219.200
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	289.500
Enduro 80 H7	74,8	—	72	175.200
Enduro 250 H7	246,7	—	119	245.500
Enduro 300 H7	340,0	—	130	294.700
Impuls 125	124,0	10	100	182.300
Impuls 175	174,2	13	100	191.000
MORINI				
125 Nova	123,8	12	—	269.900
250 Z-C	249,5	15	138	339.900
250 K-2	244,1	18	180	355.000
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	250.000
OSSA				
250 Trial	250	—	130	299.000
350 Trial	353	—	—	253.074
250 Desert	244,2	—	—	248.490
250 TE	244,2	—	—	207.309
250 Copa	250	—	180	252.436
250 F-3	250	180	—	269.833
PUCH				
X-10	48,8	—	—	78.400
Mini	48,8	—	—	96.400
Mini PA	48,8	—	—	100.900
Mini Pa Negro	48,8	—	—	102.400
Motor L	48,8	—	—	130.400
RIEJU				
Strada	74	8,5	—	181.000
Marathon MR-80	75	14	—	264.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000
SUZUKI				
GSX 400 E	396	—	—	435.000
GSX 500 ES*	540	58	190	895.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.045.000
GSX 750 II*	748	103	230	1.390.000
GSX 1.100 S II*	1.074	104	231	1.145.000
VESPA				
Vale	49,7	—	—	86.570
Vampiro	49,7	—	—	98.661
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	153.245
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	169.198
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	174.553
125 NC	121,1	6,6	100	158.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	171.829
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	181.296
His 150	149,5	8,2	100	175.708
200 DN	197,9	10,8	110	190.499
200 DNN	197,9	10,8	110	192.297
His 200	197,9	10,2	110	198.649
YAMAHA				
DT 80*	72,9	9,7	63	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XS 400	399	45,5	175	586.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA

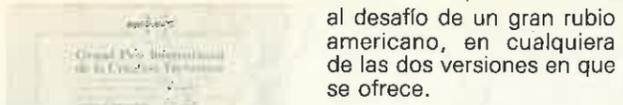
CITROËN: AÑO DE RENOVACION

El año que acaba de terminar ha sido para Citroën el año de la renovación industrial. En el mercado francés, los 300.000 vehículos vendidos suponen un aumento del 11 por 100 respecto a 1984, también en España el aumento de ventas será de un 20 por 100, frente a un mercado total que aumentará aproximadamente un 5 por 100. Esta evolución ha permitido a Citroën elevar su producción mundial y el próximo año con el lanzamiento del AX y el éxito del CX serie 2, Citroën espera confirmar los resultados del 85 en Europa.

DISEÑO Y AERODINAMICA



El Saab 900 turbo ha recibido el premio Producto de buen diseño 1985, que otorga el Ministerio japonés de Comercio e Industria Internacional. Este galardón ha sido concedido al Saab 900 Turbo 16 por ser un turismo desarrollado con los conocimientos tecnológicos de un constructor de aviones, y que se caracteriza por sus propiedades aerodinámicas, amplitud en relación con sus dimensiones y buen diseño que representa alta calidad. Por otra parte, la marca sueca ha decidido invertir en un moderno túnel de viento para pruebas climatológicas, ya que los clientes exigen cada vez mayor confort climatológico dentro del coche.



... Y CON ESTE VAN SIETE

Por séptima vez consecutiva el Comité de Selección del Trofeo Líder de Exportación ha premiado este año a la firma Martini & Rossi. Este trofeo se concede a las empresas españolas que en cada sector han conseguido mayor cifra de negocios en el extranjero y precisamente la exportación es uno de los frentes sobre los que se ha aplicado la política de diversificación emprendida por Martini & Rossi.

PREMIO A LA CREACION

El Gran Premio a la Creación Técnica para Equipos de Automóviles ha sido entregado a Michel Carrée, director general de Valeo, por Jean Panhard, presidente del Salón Equip'Auto de París. El producto premiado ha sido el motor de arranque de Valeo para máquinas eléctricas, el D6 RA que es actualmente el más ligero del mercado.



La revista «Historia 16» ha sorteado entre los profesores de toda España un Citroën Visa GTI con motivo del décimo aniversario de la publicación. En el sorteo, que se celebró ante notario en las oficinas

OTRO RUBIO EN LA FAMILIA

La larga lista de marcas de tabacos que Philip Morris comercializa en todo el mundo, acaba de incrementarse con el lanzamiento de Hilton, un nuevo tipo de cigarrillos rubios pensados para satisfacer a los fumadores más exigentes, que responde con su sabor

al desafío de un gran rubio americano, en cualquiera de las dos versiones en que se ofrece.

más de doscientas mil piezas diferentes para futuros repuestos de vehículos Nissan, el plazo entre petición y recepción de cualquier pieza será de quince días. Además, se han iniciado contactos con los principales fabricantes europeos de piezas y componentes para que se puedan ir incorporando al stock referencias producidas en Europa.

COMERCIAL AUTOHISPANIA

El concesionario de Fiat Lancia, comercial Autohispania, que comenzó a dar su servicio en las instalaciones que Fiat Hispania poseía en la carretera de Barcelona, ha ido mejorando sus instalaciones y la atención a los clientes a lo largo del año que lleva en servicio, paralelamente al crecimiento que Fiat ha experimentado en nuestro país. Fruto de este servicio es el hecho de ser el concesionario que mayor cantidad de entregas de vehículos de la marca que representa ha efectuado en 1985. En esta trayectoria hacia adelante ha contribuido Antonio Armengol, que está a cargo de la dirección.

PREMIO A LOS CAMPEONES

Avon, la marca británica de neumáticos, premio a sus campeones del año 1985 en un acto



realizado por el importador de la marca Jacsol. Fermín Vélez, Juan Viñas, Josep Arqué y Víctor Abraham, vencedores de distintos campeonatos nacionales, junto con pilotos destacados como Juan Fernández o los vencedores de los distintos campeonatos regionales recibieron sus premios. Avon es la marca que ha dominado la temporada del Campeonato Nacional de Montaña.

LOS 100 COCHES DEL 86 CONSIGA AHORA LAS FICHAS QUE LE FALTAN

Para poder optar al premio del Citroën Visa GTI, deberá tener las 104 fichas. Si por cualquier motivo le falta alguna, Motor 16 le ofrece ahora la oportunidad de conseguirla. Sólo tiene que pedirnos los números de Motor 16 que necesite, al mismo precio de venta al público.

Motor 16 N° 107 - Fichas: Peugeot 205 y Suzuki SJ 410: 150 Ptas.
 Motor 16 N° 108 - Fichas: Renault Supercinco y McLaren MP4-B2: 150 Ptas.
 Motor 16 N° 109 - Fichas: Audi 90 y Ford Fiesta: 150 Ptas.
 Motor 16 N° 110 - Fichas: Alfa Romeo GTV y Volkswagen Polo: 150 Ptas.
 Motor 16 N° 111 - Fichas: Peugeot Quasar y Rover 216: 150 Ptas.
 Motor 16 N° 112 - Fichas: BMW Serie 7 y FIAT 1: 150 Ptas.
 Motor 16 N° 113 - Fichas: Citroën CX y Saab 9000: 150 Ptas.

REGALO: Este Citroën Visa GTI se sorteará entre todos los lectores que reúnan las 104 fichas.

Motor 16

Deseo que me envíen los siguientes números de Motor 16 al precio de 150 Ptas. cada uno: N° 107-108-109-110-111-112-113

Adjunto talón a nombre de INFORMACION y REVISTAS, S. A., por Ptas.

D. Dirección

Localidad C.P. Provincia

Envíe este cupón a MOTOR 16. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

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

Prieto, Bassat, Ogrivy & Mather

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.



BUEN REGALO PARA EL 86

AUTOVIAS
MAS Y MEJORES

El Plan General de Carreteras comienza a dar sus frutos. En el año que ahora termina se han concluido obras importantes. Sin embargo, será en 1986 cuando se inicien infraestructuras de más relieve, sobre todo en el capítulo de autovías.

El Plan General de Carreteras (PGC), que supone una inversión superior a los 800.000 millones de pesetas en el periodo 1984-91 y que aumentará en 3.360 kilómetros la red de autopistas y autovías españolas, ya tiene el visto bueno del Consejo de Ministros. Además, el titular de Obras Públicas y Urbanismo, Javier Sáenz de Cosculluela, lo ha remitido al Parlamento no para su aprobación —porque es potestad del Gobierno—, sino como comunicación. Se pretende con ello dar continuidad, sin sobresaltos políticos o electoralistas, al plan diseñado por los técnicos socialistas tras su acceso al poder en 1982.

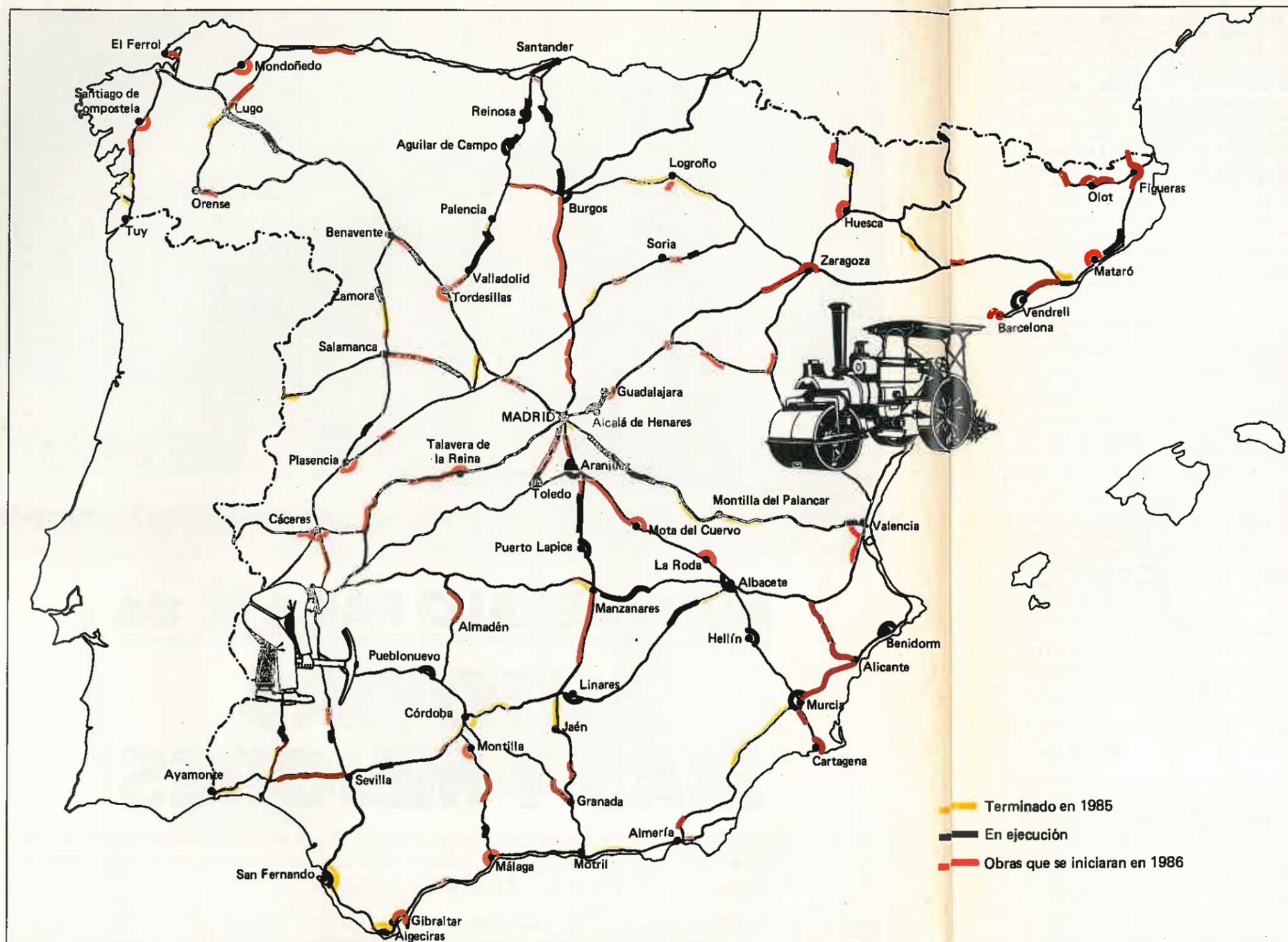
Desde que se pusiera en marcha el plan en 1984 se han adjudicado ya obras

por valor de 195.000 millones. De ellos, 35.000 millones corresponden a obras finalizadas en 1984, y el resto, es decir, 160.000 millones, a obras adjudicadas, en ejecución o terminadas en 1985.

Como ya es sabido, el PGC comprende cuatro programas: de autovías, de acondicionamiento, de reposición y conservación y actuaciones en el medio urbano. Del más espectacular de ellos, que es también el de más importancia relativa para la red viaria española, el programa de autovías, el plan prevé la construcción de 3.250 kilómetros, con una inversión cercana a los 330.000 millones de pesetas. Hasta el día de hoy, o lo que es lo mismo, durante 1984 y 1985, ya se han licitado obras por valor de 25.000 millones de pesetas, ha-

biéndose construido hasta el momento 75 kilómetros de nuevos tramos de autovías.

El año que ahora concluye ha supuesto un notable empujón al PGC. La distribución de los 160.000 millones destinados por el MOPU para 1985, por programas, ha sido la siguiente: autovías, 21.000 millones de pesetas; acondicionamientos, 41.000 millones; reposición y conservación, 46.000; mejoras locales, intersecciones, alumbrado y obras de fábrica, 10.000; seguridad vial, 4.500; medio urbano, 31.000; señalización y barreras de seguridad, 2.000, y conservación ordinaria, 4.300 millones de pesetas. Con esos fondos, además de los 75 kilómetros de autovía, se han acondicionado 1.800 kiló-



— Terminado en 1985
 — En ejecución
 — Obras que se iniciaran en 1986

AUTOVIAS QUE COMIENZAN EN 1986

Situación	Millones ptas.
N-I	
— Acceso a Burgos	300
— San Agustín de Guadalix-Venturada	1.295
— La Cabrera-Buitrago	1.000
N-II	
— La Almunia (este)-Acceso a Zaragoza	4.084
— Guadalajara (sur-norte)	1.305
Autovía de Levante	
— Almansa (este)-Villena (norte)	2.133
— Villena (sur)-Elda-Novelda	4.102
— Acceso sur de Valencia	2.545
Autovía de Andalucía	
— Villaverde-Sesefia	3.143
— Ocaña-La Guardia	3.815
— Manzanares-Valdepeñas-Almuradiel	5.298
— Desdoblamiento de la cuesta del Espino	1.100
N-VI	
— Variante de Tordesillas	2.458
Autovía de Toledo	
— Torrejón de la Calzada-Illescas	574
— Yuncos-Cabaña de la Sagra-Toledo (norte)	2.080
Autovía Murcia-Alicante	
— Murcia-Alicante	10.980
— Primer tramo circunvalación Alicante	5.000
Entre otras actuaciones importantes destacan también:	
— Desdoblamiento Algeciras-San Roque-La Línea	2.000
— Ronda intermedia de Algeciras	2.074
— Puente Los Ladrones (Marbella)-S. P. Alcántara	1.100
— Circunvalación de Cartagena	789
— Tuy-Frontera portuguesa	800
— Santander-Torrelavega: Tramo Polanco-Torrelavega	850
— Simancas-Tordesillas	100
TOTAL AUTOVIAS	58.925



metros de carreteras de importancia; se han repuesto y conservado 1.959 kilómetros más, y se ha actuado sobre 35 kilómetros en medio urbano.

De las obras en carreteras concluidas a 31 de diciembre de 1985 la mayoría pertenecen al programa de acondicionamientos, dado el mal estado en que se encontraba —y aún se encuentra— la red viaria que quedó en manos de la Administración Central, tras el correspondiente traspaso de competencias a las Comunidades Autónomas. Sin embargo, existen algunas actuaciones concluidas de interés en las vías nacionales, como las siguientes:

CARRETERAS CON PLAN

Una vez finalizado el Plan General de Carreteras, allá por 1981, la evolución prevista de la red estatal será la siguiente:

Carreteras	Situación inicial (km.)	Situación final (km.)
Autopistas de peaje y libres	1.820	1.930
Autovías y duplicaciones de calzada	483	3.733
Carreteras de dos carriles con plataforma mayor o igual a 9 metros	8.389	14.768

Los 9.374 kilómetros de carreteras de dos carriles con plataforma menor de nueve metros de ancho permanecerán igual, excepto determinados tramos que discurran por zonas montañosas.

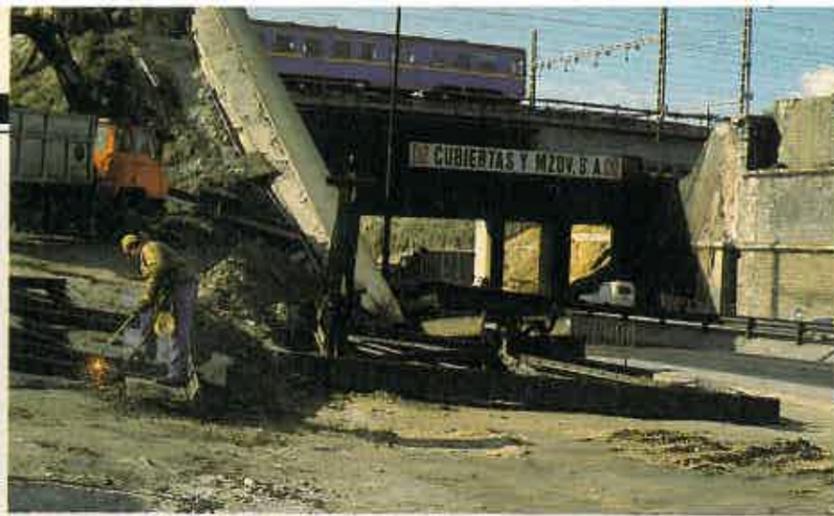
— En la N-IV, futura autovía Madrid-Andalucía, han concluido las rondas sur y sureste de Córdoba, la variante de San Fernando y se ha mejorado la pavimentación en largos tramos de las provincias de Córdoba y Jaén.

— En la N-III se han acondicionado prácticamente desde La Almarcha hasta el límite con la provincia de Valencia.

— Se ha repuesto el firme del tramo Barcelona-Molins de Rey, dentro del programa de conservación.

— La variante de Tarifa se va a inaugurar en breve.

— Se ha mejorado la pavimentación



El Plan General de Carreteras supone una inversión superior a las 800.000 millones de pesetas y aumentará en 3.360 kilómetros la red de autopistas y autovías. En las obras de 1986, el MOPU se gastará más de 220.000 millones de pesetas.

de la N-340, que une Murcia y Almería, y la N-525, de Orense a La Coruña.

— Se ha reforzado el firme en la N-611, entre Venta de Baños y Palencia.

— Se ha suprimido el paso a nivel de Vendrell, en la N-340.

— Y en Madrid se ha concluido el nudo sur, además del acondiciona-

miento a que se sometió la M-30 el pasado verano.

Para 1986, los Presupuestos Generales del Estado han asignado al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo una cantidad de 203.802 millones de pesetas, cifra que se eleva a 220.065 millones con los recursos propios de sus organismos autónomos, sin contar los

fondos del AES que pueden corresponder al MOPU. De este monto, el mayor capítulo de inversión es el de carreteras, con un total de 73.527 millones de pesetas. Este presupuesto permitirá la construcción de 648,7 kilómetros de nuevas autovías de los 1.000 kilómetros que deben estar en marcha en 1987. Además se abordarán 831,6 kilómetros de nuevas carreteras, se mejorarán 885,3 kilómetros y se reforzará el firme a otros 1.921,6 kilómetros. Estas inversiones eliminarán 79 puntos en carreteras considerados como conflictivos (las obras a iniciar en el 86 son muy ambiciosas y en el cuadro adjunto se pueden observar las relativas solamente a autovías).

Pero no sólo la Administración Central afronta proyectos para la red viaria nacional. Dos Comunidades Autónomas —Navarra y Euskadi— han decidido unir Pamplona y San Sebastián por autovía. De hecho, la conexión entre Navarra y Guipúzcoa se contemplaba hace años como una prolongación de la autopista de peaje que ahora une Tudela e Izuzun. Pero la nacionalización de la concesión, por sus dificultades financieras, ha empujado ahora a navarros y vascos a optar por la autovía, mucho más barata de construcción y sin peaje de cara al usuario. La autovía, de 45 kilómetros de longitud, comenzará a construirse el próximo año —con un plazo de ejecución de seis años—, y acortará en 6,5 kilómetros la distancia San Sebastián-Pamplona, disminuyendo el tiempo real del recorrido en una hora. La inversión del proyecto se cifra en 22.000 millones de pesetas, de los cuales 12.000 millones corresponden al Gobierno de Navarra y el resto a la Diputación Foral de Guipúzcoa. *Raúl R. Sáez*



DE CERO A CIENTO



CREDITO A SANTANA. La pasada semana se firmó un préstamo sindicado dirigido por el Banco Hispano Americano, por importe de 1.750 millones de pesetas, a favor de Land Rover Santana. El plazo de financiación es de cuatro años, con los dos y medio primeros de carencia y con un interés preferencial a un año. El destino del empréstito es transformar a largo plazo el endeudamiento a corto efectuado por la sociedad como consecuencia de las inversiones realizadas para el lanzamiento del Suzuki Santana.

VOLKSWAGEN QUIERE AVALES. El fabricante alemán Volkswagen ha exigido al Instituto Nacional de Industria un aval bancario antes de concretar la compra de Seat. Esta petición supone un endurecimiento de las negociaciones entre las dos compañías, o mejor, entre VW y el INI.

Ahora la empresa alemana propone una ampliación de capital de Seat, que debería ser cubierta por el INI, mientras que el Instituto opina que la ampliación ha de hacerse una vez que VW se haga cargo del 51 por 100 del capital de Seat. En el fondo de todo este asunto está el temor de Volkswagen de que existan pérdidas y obligaciones ocultas, que salgan a la luz después de la firma del acuerdo.

BAJO LA GASOLINA EN ANDORRA. El Gobierno andorrano hizo público la pasada semana un edicto por el que baja el precio de los carburantes. El litro de gasolina normal baja tres pesetas, y la super y el gasóleo baja 3,50 pesetas. Con esta rebaja el precio de los carburantes de automoción queda en los siguientes niveles: Gasolina normal, 71,50 pesetas el litro; gasolina super, 73,50 pesetas, y gasóleo, 41,25 pesetas.

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 INREVISIA, S. A. Giro Postal a nombre de INREVISIA, S. A. Sellos de Correos por importe de 375 pts. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.
 Nombre Dirección Población C.P.

Noventa y dos millones de pesetas.



Cuarenta millones de pesetas.

El Bugatti tipo 57 fue uno de los coches más llamativos de la subasta Sotheby's. Su carrocería estaba diseñada personalmente por el gran maestro Jean Bugatti.

El Alfa Romeo estuvo en Sotheby's junto con modelos tan extraños como el Daimler de Winston Churchill, distinguido por el perro bulldog característico del primer ministro inglés. La colección de estatuillas Rolls Royce llegó al 1.200.000 pesetas.



El Daimler fue el regalo que un grupo de amigos hizo a Churchill al volver el primer ministro inglés de una gira por los Estados Unidos, país en el que tuvo un accidente de coche. El Daimler perteneció al famoso estadista hasta 1952 y en él se desplazó por Londres durante los duros días de la Segunda Guerra Mundial. Los faros del Daimler van cubiertos todavía de una cinta aislante, como era obligado en tiempo de guerra. La luz sólo podía salir a través de una pequeña ranura, ya que el primer ministro no quería que su coche fuera blanco de los aviones alemanes por la noche.

El Daimler era descapotable por la parte posterior y llevaba dos marcas claras de Winston Churchill: el escudo de armas de su familia y un pequeño perro bulldog en lo alto del radiador, su símbolo personal.

Bugatti de 92 millones

La otra estrella de la subasta fue un Bugatti tipo 55 Super Sport, de 1932, que perteneció originalmente a lord Rothschild y que se vendió por una cifra récord: 92 millones de pesetas. El Bugatti 55 es uno de los doce supervivientes conocidos de esta clase y uno de los mejores coches que se han hecho en la historia.

El tercer vehículo que atrajo la atención de todo el público en la exhibición previa a la subasta fue otro Bugatti del tipo 57 S, nacido en 1938. Su carrocería, diseñada personalmente por el maestro Jean Bugatti —una carrocería de línea ondulada y elegante—, convirtió a este modelo en uno de los más atractivos, si no el que más, de la subasta. Se cree que el Bugatti 57 S es uno de los 14 que ahora mismo existen de los 19 que se fabricaron en su momento. El precio que se pagó por este Bugatti llegó a los 40 millones de pesetas.

Pero no todo fueron coches de solera, como los Alfa Romeo, Hispano Suiza, Ford o De Dion Bouton, también se subastaron Rolls Royce de línea moderna, con televisión, radioteléfono y congelador incluidos, coches que habrían hecho las delicias de un James Bond y de cualquier persona que hubiera tenido los cuatro o cinco millones de pesetas que costaban.

Para los asistentes con menos posibilidades monetarias hubo otras 350 clases de objetos no tan caros pero sí igual de preciados, como bicicletas antiguas y nuevas, claxons, faros, radiadores y cuanto se pudiera pensar.

La estrella en este apartado fue una colección de 19 mascotas de Rolls Royce, 19 «Espíritus del Extasis», verdaderas preciosidades divinamente cuidadas, que uno de los coleccionistas locos se llevó por 1.200.000 pesetas.

Un millón doscientas mil pesetas.



**SUBASTA EN SOTHEBY'S
EN JUEGO
NOVENTA MILLONES**

SOTHEBY'S, la famosa casa de subastas, acaba de hacer las delicias de muchos aficionados al motor. En la sede central de Londres se ha puesto al alcance del público —del público con mucho dinero, habría que aclarar— una gama increíble de coches de todas las épocas y de objetos relacionados con ellos. Desde motores viejos a faros, junto a un muestrario completo de ruedas, radiadores, matrículas, escudos de diferentes países y mascotas de marcas tan conocidas como Rolls Royce.

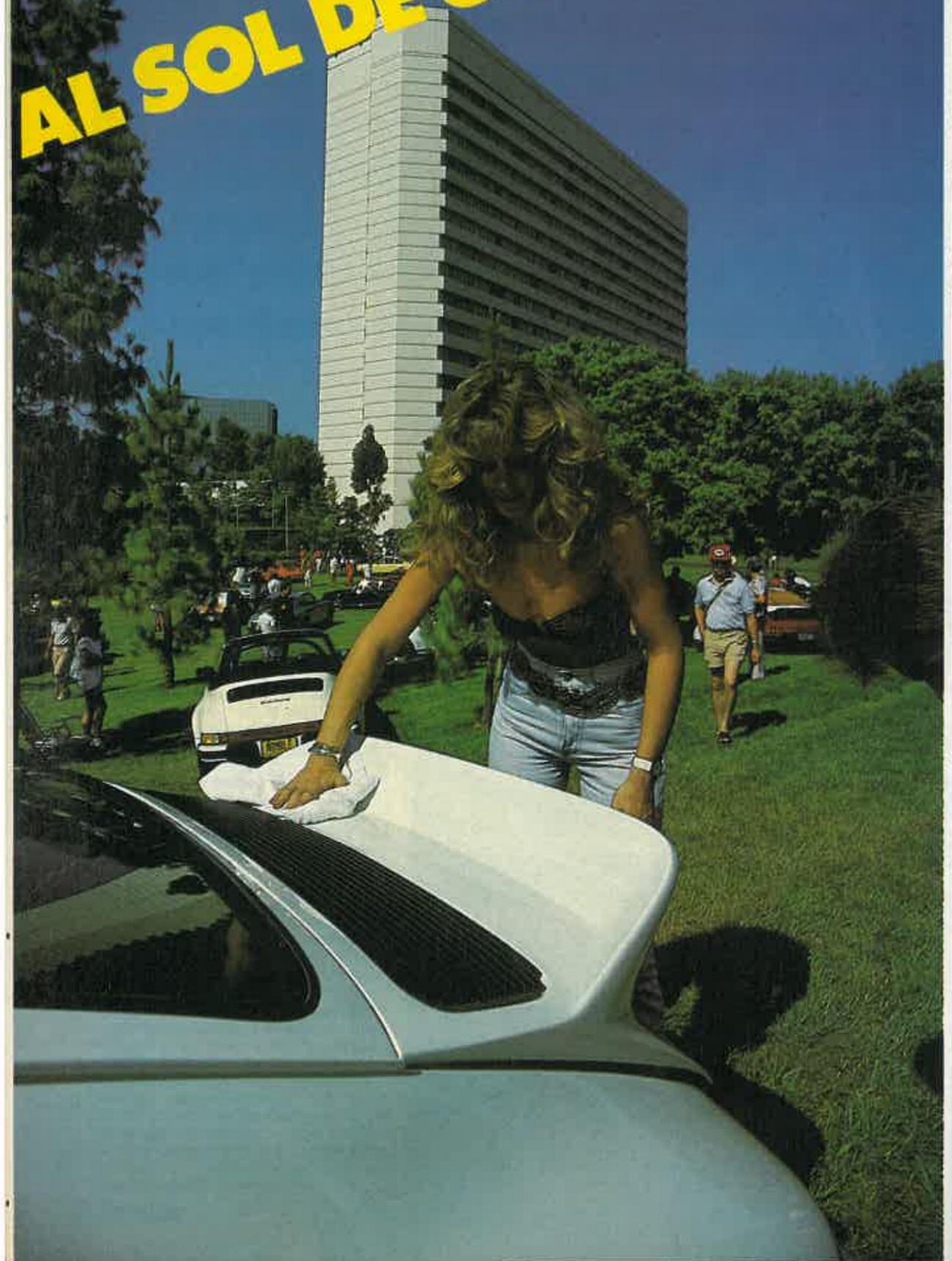
El Daimler 35/120 de Winston Churchill fue una de las estrellas de la subasta de Sotheby's. El coche salió con un precio de seis millones de pesetas y llegó hasta los 13 millones de pesetas.



Trece millones de pesetas.



AL SOL DE CALIFORNIA



FUERA DE SERIE

LA temperatura suave, el aire tibio y el sol brillante son los distintivos de California; con ese clima paradisiaco sólo se pueden hacer dos cosas: ir a la playa a escuchar la música relajante de los veteranos Beach Boys o montar un concurso de coches exóticos, de automóviles raros y espectaculares a más no poder, para satisfacción de todos los sentidos.

La fiesta que podemos ver en estas páginas se celebró en Newport, una pequeña ciudad a pocos kilómetros de Los Angeles, antes famosa por sus tranquilos festivales de música, folk y jazz, pero que ha pasado ahora a organizar muestras mucho más refinadas y ruidosas, muestras en la que se dan cita Hércules de fábula, Ferraris que quitan el sueño, Porsches de otra galaxia y modelos de carreras tan raros como un monoplaça Lotus de Fórmula Junior o un prototipo Lola de resistencia igual al que llevó Emilio de Villota hace algunas temporadas. Estos coches, bellos de por sí, no estaban solos, no estaban abandonados a su suerte como podría suceder entre las cuatro paredes de un frío museo, ni muchos menos estas obras maestras veían realizadas su presencia con detalles tan singulares como una rosa roja recién cortada o unos ramilletes de globos de colores reventones. Pero la verdadera guinda de esta enorme fiesta fueron las chicas, chicas tan especiales como las conejitas de Play Boy o tan atractivas como esas rubias que parecían sacadas de un capítulo de «Los ángeles de Charly» e imitaban descaradamente a la espectacular e inolvidable Farrah Fawcett Majors.

En Newport tuvieron su oportunidad de lucimiento todos los «locos y manitas», todos los artistas de la chapa, el plástico y la mecánica que trabajan en la costa oeste americana. El espectador fue de sorpresa en sorpresa y en algunas ocasiones las máquinas de cuatro ruedas allí expuestas dieron motivos más que suficientes para quedar casi enmudecidos de admiración; sobre el césped de Newport había más de mil millones de pesetas en motores, en cromados y en carrocerías brillantes, cantidad bastante abultada en la que no incluimos, por supuesto, el valor del oro, las piedras preciosas y las joyas que muchos de los afortunados poseedores de estos automóviles lucieron durante este simpático fin de semana.

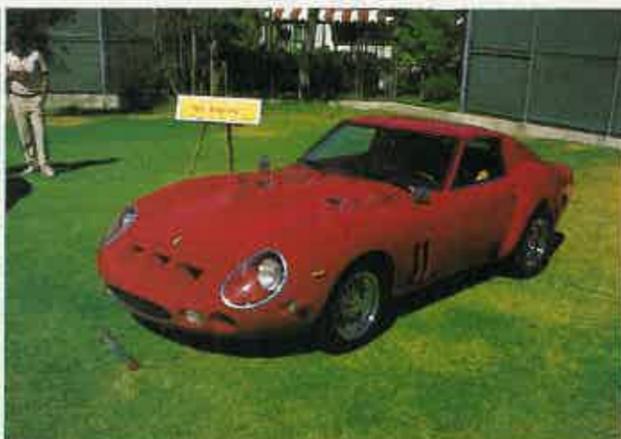
El sol californiano, que es muy cuco, acarició las curvas espectaculares de un Porsche 911 único en su género, un 911 inmaculadamente blanco que ha recibido una serie de retoques estéticos capaces de transformarlo en un impresionante Porsche 959, desprovisto, eso sí, de la tracción a las cuatro ruedas. El equipo Intense Auto Design de la localidad de Burbank es el padre de una criatura que sorprendió, incluso, a los técnicos de Porsche, ya que las dimensiones y la forma del conjunto eran ca-

En el césped de Newport hubo un buen plantel de modelos espectaculares, tan brillantes como si hubieran salido minutos antes de la cadena de montaje. El Mercedes con puertas en ala de gaviota, el Jaguar XK, de 1954, o el Lola 600 de competición, fueron las estrellas principales de una fiesta al sol.



Color, Ferraris y Mercedes fuera de serie, eso fue Newport en breve. La exhibición tuvo ese tono que sólo se consigue en California.

A la izquierda se puede ver la réplica del Porsche 959. Aquí debajo aparece el rey de la fiesta, un majestuoso Ferrari.



si perfectas, una obra todavía más destacable si se tiene en cuenta que los artistas del modelado habían hecho su trabajo a partir de las fotos publicadas por una revista especializada.

El otro gran foco de atención en Newport fue un Mercedes coupé con las puertas abatibles hacia arriba con forma similar a las alas de una gaviota. El 500 SEC que recaló en tierras californianas tenía poco que ver con el modelo de serie, un juguete que en su versión básica ya cuesta en el mercado español más de diez millones y medio de pesetas. Pero los usuarios americanos no se contentan con coches de tal categoría, y necesitan algo más exclusivo, necesitan modelos únicos. El que llegó a este festival de la elegancia te-

nia argumentos convincentes para llamar la atención. Se distinguió por su recubrimiento interior en cuero blanco, un cuero perfecto, sin falta extendido por los asientos, el tablero de mandos o el volante, mientras que su exterior se singularizó no sólo por las puertas, sino también por los embellecedores de rueda, los estribos laterales, o el deflector posterior integrado en el capó, una obra realizada con tanta destreza que sorprendería a los mismos diseñadores de la casa alemana.

La réplica del Ferrari Testa Rossa arrancaba gritos de admiración, pero un escudo blanco con la inscripción TR 350 advertía a los espectadores de su posible error; no estaban ante un auténtico Ferrari, pero el trabajo de re-

producción tenía la clase y la fuerza brutal del modelo que lleva en sus entrañas el aliento deportivo que sólo dan las pistas de carreras.

Pero en Newport sólo estuvieron presentes las réplicas, también llegaron Ferraris originales tan magníficos como el 250 GTO que se contempla en las fotos. Impecable, como si hubiera salido apenas hace unos instantes de la cadena de montaje, el GTO del festival californiano recordaba esa capacidad que tienen los americanos para transmitir el secreto de la eterna juventud a sus objetos más queridos; los americanos saben camuflar las arrugas y transformar la veteranía, esos casi veinticinco años de vida del turismo más deportivo del Comendatore Ferrari.



El Lotus 20 guardado por la conejita de Play Boy fue el coche escuela de campeones tan renombrados como Jochen Rindt, Jackie Stewart o Graham Hill.

Los ingleses también estuvieron en Newport. Los bellos coches ingleses pisaron con fuerza el césped de esa tierra paradisíaca. A la sombra de las palmeras se pudo ver un magnífico Lotus de Fórmula Junior, la categoría de monoplazas que hace ya muchos años actuó como semillero de campeones. El Lotus 20 fue el Fórmula 3 de hace dos décadas y sentados a su volante afilaron las uñas pilotos de la talla de Jochen Rindt, Jackie Stewart o Graham Hill.

Un Jaguar XK de 1954 también hizo lanzar suspiros, tanto a los conocedores más profundos como a los espectadores más despreocupados. El enorme «gato» luce todavía esa silueta felina agresiva que parece pedir a gritos un conductor aguerrido para salir a todo trapo. Los dos pequeños parabrisas y las formas redondeadas de este XK 120 conservan todavía la agilidad, el estilo felino que siempre se le pide a un coche de la marca que ha ganado Le Mans en cinco ocasiones casi seguidas.

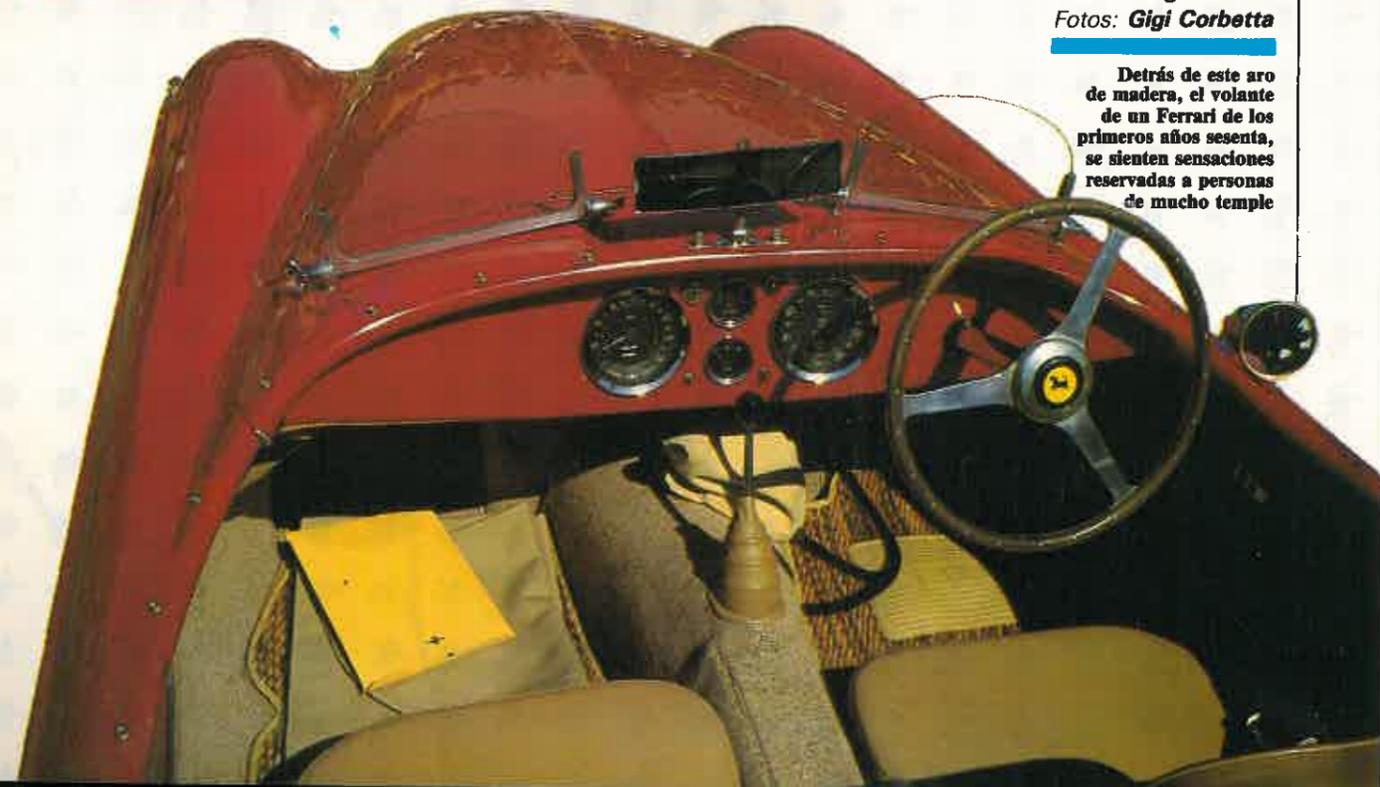
A lado de estos veteranos llamaban la atención las formas aerodinámicas y el tono amarillo chillón de un jovencito con estirpe de competición; un Lola T 600, el coche con nombre de mujer que ha acogido en su puesto de pilotaje a conductores que hace algún tiempo sonaban tanto como Rupert Keegan, Guy Edwards o el propio Emilio de Villota.

En Newport hubo sol, césped, palmeras y belleza, mucha belleza. Los americanos a veces saben sorprender a los europeos con sus manifestaciones refinadas, con su forma elegante de saborear la existencia.

Angel Marco

Fotos: Gigi Corbetta

Detrás de este aro de madera, el volante de un Ferrari de los primeros años sesenta, se sienten sensaciones reservadas a personas de mucho temple.

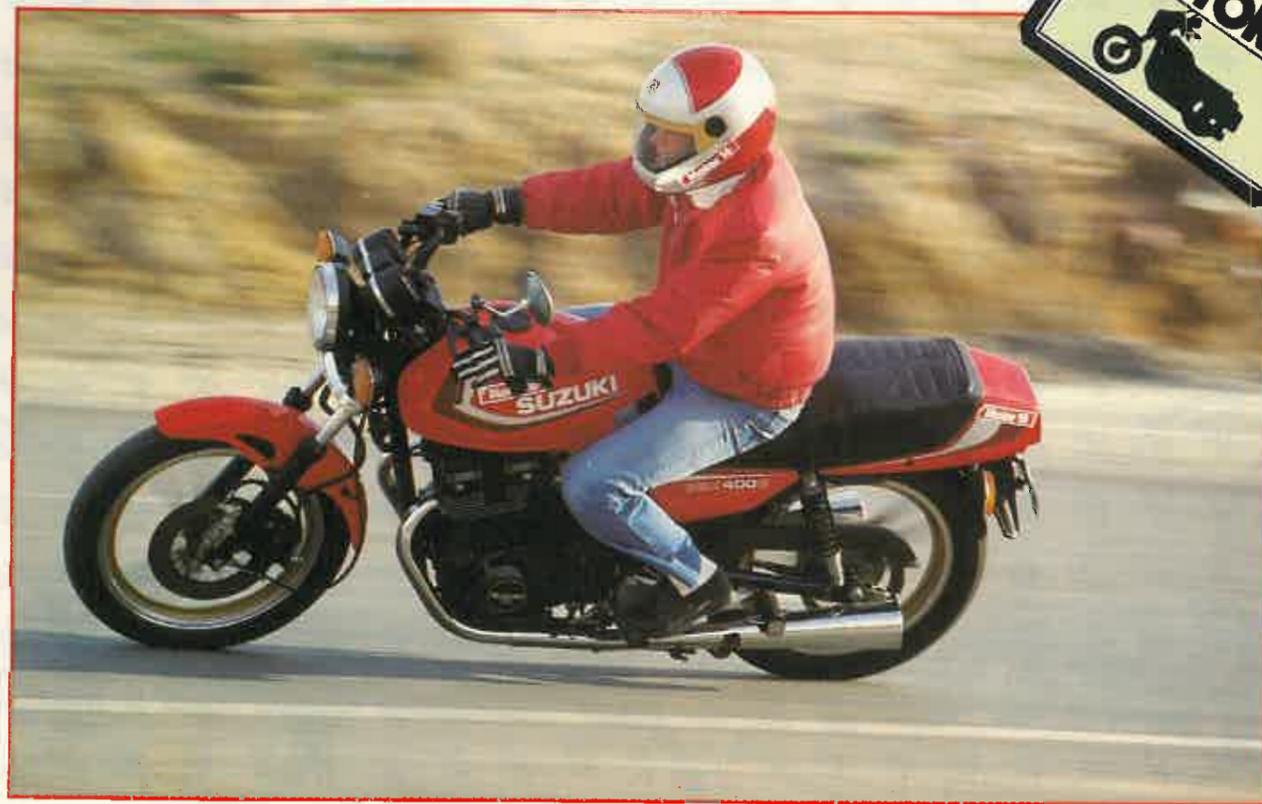
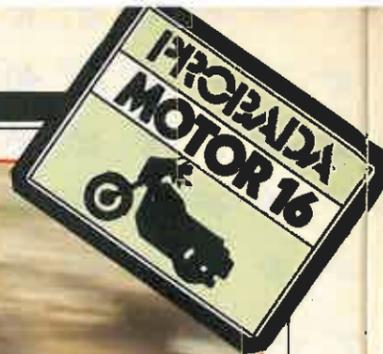


Que la fuerza te acompañe!

Feliz '86



REZA



SUZUKI GSX-400-E DE SENTIDO COMUN

EN una situación de mercado como el actual, dónde la gran mayoría de las motos parecen recién salidas de un circuito, es agradable y a la vez sorprendente conducir la Suzuki GSX-400-E, que responde a los cánones clásicos de la motocicleta pensada para trasladarse cómodamente, lejos de querer imitar las motos de competición. Sin lugar a duda, esta Suzuki viene a ocupar un lugar en nuestro mercado, donde apenas hay competencia. Sus rivales más destacadas son la Yamaha XS-400, la Guzzi 500 y la Morini 350, que en unos casos son más caras y en otros de inferiores prestaciones.

Dentro del marco clásico donde se encuentra la GSX-400-E, hay que destacar la calidad de su motor, que encierra las mismas soluciones técnicas de las hermanas mayores, dando así como resultado un buen rendimiento y unas prestaciones ideales para un gran turismo.

En el caso de una moto como ésta, hay que dejar a un lado el criterio que habitualmente se emplea para enjuiciar las supersofisticadas pluricilíndricas ja-

ponesas, y desempolvar aquellos conceptos clásicos en desuso desde hace tiempo.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



El motor que equipa la GSX-400-E es un robusto bicilíndrico, capaz de desarrollar cuarenta y dos caballos de potencia a 9.500 revoluciones por minuto. Para seguir la pauta marcada en otros modelos de la marca, la culata tiene el sistema TSSC, con cuatro válvulas por cada cilindro y doble árbol de levas en cabeza. Está alimentada por dos carburadores Mikuni BS-34-SS a depresión, que además de funcionar sin baches de carburación desde las 4.000 hasta las 10.000 revoluciones por minuto colaboran sensiblemente en suavizar la respuesta del motor.

Con el fin de reducir la manutención, la cadena de distribución tiene el tendido automático. En cuanto al cambio, las seis velocidades que lo forman están perfectamente escalonadas entre sí, y su manejo es preciso. El embrague,

compuesto por discos múltiples en baño de aceite, es progresivo y además da muestras de gran resistencia.

La parte ciclística contrasta totalmente con el moderno concepto del motor, y es justamente lo que tiene de clásico esta moto. El chasis es un doble cuna construido con tubos de sección redonda de acero, y acentúa su clasicismo en el basculante, donde el tubo empleado es también redondo, como en las motos de hace años. La suspensión posterior se compone de dos amortiguadores regulables sólo para la presión del muelle, su recorrido es corto y la respuesta, muy suave. También la horquilla delantera no encierra ningún detalle de relieve a excepción del sistema antihundimiento, hidráulico, conectado a la bomba del freno.

En cualquier condición climática razonable, la puesta en marcha es inmediata, y sólo con mucho frío se precisa accionar el mando del aire durante unos segundos. En seguida el motor redondea de modo sorprendente, por tratarse de un bicilíndrico, y al mínimo toque de acelerador responde con inmediatez. Todo esto aderezado por un

Precio en la calle:
635.000 ptas.
(matriculación incluida)

Importador: Avello Suzuki,
S. A. Gijón (Asturias).
Plazo de entrega: Inmediato.
Garantía: Un año.
Fecha de presentación: Salón de Barcelona 1985.
Número de talleres oficiales:

VIRTUDES

- Manejabilidad y estabilidad.
- Buen nivel de acabado y equipamiento.
- Motor sólido y progresivo.

DEFECTOS

- Consumo algo elevado.
- Suspensión posterior ineficaz.
- Freno posterior insuficiente.

funcionamiento mecánico silencioso y rítmico.

El conductor, una vez sentado en ella, se encuentra acoplado a la perfección, llegando a los mandos sin ningún esfuerzo y encontrándose en posición recta. Lo mismo ocurre con el pasajero, que dispone de una buena parte del sillín y puede tener las piernas en una posición relajada.

En la GSX-400-E, todo está pensado para rodar suavemente y así estar al alcance de cualquier conductor. La leva del embrague, muy suave, tiene un recorrido muy largo, cosa que evita tirones si se suelta con brusquedad.

Como se ha dicho anteriormente, las seis velocidades del cambio tienen una relación entre sí perfecta, y su manejo es preciso. Sólo al engranar la primera se muestra algo ruidoso.

Rodar en carretera con la GSX-400-E es un verdadero placer, y se recobra esa sensación de relajamiento que sólo se consigue al conducir una moto de turismo de media cilindrada. La velocidad ideal que se puede mantener sin problemas durante muchos kilómetros está comprendida entre los 120 y 140 kilómetros por hora. En este margen no existen vibraciones, el consumo es un poco elevado, y en caso de necesidad se puede abrir al máximo el acelerador para alcanzar los 165 kilómetros por hora.

A este nivel aparecen irregularidades, como el abanico general de la moto; en caso de frenar con inmediatez, éstos resultan insuficientes y tam-



bién las vibraciones aparecen, localizándose en el manillar y en el depósito de la gasolina.

La respuesta del motor empieza a ser válida desde las 4.000 revoluciones por minuto, y a partir de las 6.500 hasta las 9.000 es cuando se puede disfrutar de toda la potencia. El motor tiende a sobrepasar este régimen, sin embargo, las revoluciones no están en proporción con la potencia.

En zonas viradas la respuesta del motor relacionada con el cambio es perfecta, así como la estabilidad de la moto. Tanto la entrada en curvas como la

Es agradable encontrarse una motocicleta con la que no se necesita ser un corredor de gran premio para disfrutar y sentirse seguro.



recuperación en la salida es dulce y progresiva. Si la conducción es relajada, la GSX-400-E permite curvar sin sustos y también hacer inclinaciones respetables. Sólo si se exige el máximo y se lleva la moto a un nivel que no es el suyo, los neumáticos de serie y las suspensiones posteriores se muestran inadecuadas.

También en el tráfico urbano esta Suzuki vuelve a convencer. Su manejabilidad es buena. Debido al ángulo de giro de la dirección y a la ligereza general de la moto, se puede culebrar entre los coches con facilidad. En estas circunstancias el motor no se calienta con exceso, y sin duda su disipación térmica está a la altura de las circunstancias.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



El nivel de acabado es bueno, sin reparos. La terminación del motor es comparable a cualquier otra de un modelo superior, y ofrece la misma estanteridad. Concretamente el cuadro de mandos está muy completo: además del velocímetro y del cuentarrevoluciones tiene el indicador digital de las marchas, el chivato del nivel del aceite, varios testigos luminosos más, y el indicador del nivel del carburante.

Los mandos eléctricos son idénticos a los demás modelos de Suzuki, igualmente funcionales y cómodos de manejar.

El freno posterior tiene un ingenioso

FICHA TECNICA



SUZUKI GSX-400-E

MOTOR Bicilíndrico en línea frente a la marcha. Refrigeración por aire. Cuatro tiempos. Doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cada cilindro. Diámetro por carreras: 67x56,6 mm. Cilindrada total: 399 c.c. Relación de compresión: 10:1. Potencia máxima: 42 CV a 9.000 rpm. Par máximo: 3,6 mkg. a 7.500 rpm.

ALIMENTACION Dos carburadores Mikuni BS-34-SS a depresión. Encendido transistorizado.

TRANSMISION Primaria: Por engranajes con dientes rectos. Secundaria: Por cadena. Caja de cambio con seis velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR Doble cuna tubular. Basculante en tubo de acero de sección redonda. Suspensión posterior basculante con dos amortiguadores regulables para la presión del muelle. Horquilla delantera hidráulica con dispositivo antihundimiento. Freno delantero: Un disco de 275 mm. con pinza hidráulica. Posterior: Tambor de 180 mm. mecánico.

DIMENSIONES Longitud total: 2.105 mm. Distancia entre ejes: 1.420 mm. Altura máxima: 1.070 mm. Anchura máxima: 755 mm. Peso en seco: 176 kilos. Capacidad del depósito: 16 litros.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA

Km/hora (con una persona)..... 165
Km/hora (con dos personas)..... 157

ACELERACION (seg.)

DE 0 a 400 metros 15,3

CONSUMO



CIUDAD

En primera, segunda y tercera 6,2

CARRETERA

En conducción tranquila 5

AUTOPISTA

A velocidad máxima 7,1

Lítr
100 kms.

sistema formado por una simple marca en el tambor que permite controlar el desgaste de las zapatas.

La GSX-400-E, está disponible en tres combinaciones de colores diferentes basados en el rojo, el blanco y el azul. Todos ellos perfectamente conjugados y acorde con la línea estética de la moto.

VALOR-PRECIO

Aparentemente, el precio de 635.000 pesetas con matriculación incluida es elevado para una moto de media cilindrada como la GSX-400-E. Sin embargo, en nuestro mercado está al nivel de sus competidoras como la Yamaha, la Guzzi y la Morini. Sobre éstas tiene la ventaja de ofrecer un motor más sólido y moderno. La parte ciclística, por su clasicismo, es su talón de Aquiles, pero no por esto deja de ofrecer buenas prestaciones a sus conductores y una fiabilidad mecánica de buen nivel. También el acabado y el equipamiento es otro punto a su favor que nivela junto con el motor el único punto flaco. El rendimiento en términos generales es bueno y hay que valorar lo acertado que está en esta Suzuki el concepto de moto para gran turismo.

Gigi Corbetta

La 6ª marcha de su automóvil.



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

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

Sólo hay una cosa mejor que el autorradio JVC. Llevar al intérprete en el asiento de al lado.

MOD. KS-R440E

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

De venta en establecimientos especializados

JVC en España: EURE, S.A.

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

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

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

JVC

Los Japoneses más Imitados

historia

AÑO X - N.º 116 - 250 PTAS.



FARAONES

Los constructores de pirámides

Escriben A. Blanco Freijeiro, Francisco J. Presedo y Miguel A. Elvira

CASTILLA DESPUES DE ALJUBARROTA
LA CONQUISTA DEL POLO SUR

LOS CONSTRUCTORES DE PIRAMIDES

Mientras en España comenzaba la cultura de los Millares, en el Valle del Nilo se iniciaba la construcción de los más misteriosos monumentos erigidos por los hombres. ¿Qué o quién les impulsó a hacerlo?

Otros interesantes temas de este número de Historia 16: La crisis de Castilla tras el sangriento fracaso de Aljubarrota. La fría y terrible carrera entre Scott y Amundsen para conquistar el Polo Sur.

Las páginas de la Historia están en Historia 16.

historia

Cuéntenos su caso



FERRARI Y PORSCHE

FELICITANDOLES primero por su excelente revista, les ruego que me respondan a las siguientes preguntas:

En su reciente comparativa del Porsche 944 Turbo con el Ferrari 308 GTB, uno

de los principales defectos de los que se acusaba al segundo de éstos era su calidad de acabado.

¿Pueden aclarar un poco más ese término? ¿Acaso Ferrari no se ha distinguido siempre de manera positiva en este aspecto?

¿Qué significado tienen las letras S y F que aparecen inscritas en el emblema

correspondiente a Ferrari? ¿Dónde y cuándo tiene prevista su aparición el Ferrari GTO Gr. B?

David Pipaón
Bilbao

Respuesta.—Cuando hablamos de calidad de acabado en el Ferrari hay que interpretarlo, primero en sentido relativo: no puede exigirse lo mismo a un utilita-

rio de 800.000 pesetas que a un coche de 10 millones que pretende ser de coleccionista. En este sentido, el Ferrari no es especialmente brillante. Algunos de sus mandos proceden de coches populares, como el Fiat Uno, sin molestarse en modificarlos, y lo que es más grave, otros accesorios ofrecen una fiabilidad discutible. Además, en una comparativa no queda más remedio que remitirse a su rival, en este caso el Porsche, que es un prodigio de terminación y de fiabilidad mecánica.

Las letras del escudo significan Scuderia Ferrari y el GTO debería estar homologado a mediados del año 86.

SIERRA DIESEL

QUISIERA saber el porqué que su publicación no ha realizado ensayo alguno sobre el Ford Sierra 2,3 D, siendo ésta la única motorización de la gama de Ford



que no se ha ensayado, cuando de todos los conocedores de estos temas es sabido que el Sierra es un modelo de los más importados, y el diesel cubre gran parte de éstos.

¿Es cierto que el motor que lleva el citado auto es Peugeot? ¿Será quizá que ya no utiliza la nueva gama de Peugeot 505?

Por último dos preguntas: ¿Cuál es su previsión —a título personal— del tiempo

que se va a seguir fabricando el modelo Sierra?

¿Van a hacer en alguna ocasión el ensayo del Sierra 2,3? Si no es así ruego me indiquen alguna publicación que lo tenga hecho con un mínimo de seriedad y extensión para poder dirigirme a ellos en demanda de lo que ustedes no han creído oportuno publicar.

Alfredo Piqueras
Valencia

Respuesta.—El hecho de que sólo tengamos dos años de edad nos impide haber efectuado pruebas de todos los coches actualmente en producción, como es el caso del Sierra, del que hemos ya probado prácticamente todas sus versiones. No desespere porque está prevista una prueba de este coche para no muy tarde.

Efectivamente, sigue montando el motor Peugeot 2,3 litros diesel. Precisamente porque se rumoreaba el cambio no hemos sacado antes la prueba esperando el nuevo motor.

Es muy aventurado pronosticar la vida media de un modelo. Los hay que se alargan durante muchísimos años, como es el caso del Renault 5 (por citar uno moderno), o que apenas duran tres o cuatro años, como el Kadett anterior al actual. El Sierra goza de gran popularidad y éxito de ventas, por lo que parece lógico que su vida sea larga y aún le queden muchos años por delante.

éste los otros medios de transporte terrestre.

Con la llegada del Estado de las autonomías y la profunda descentralización política y administrativa que constituye su esencia, una Comunidad Autónoma elaboró y presentó en las Cortes Generales un proyecto de ley de Ordenación de los Transportes de Mercancías por Carretera.

En este sentido se propuso a los responsables de la Administración Central un texto de ley orgánica de coordinación intergubernamental que operara a modo de instrumento, a través del cual poder abordar de forma coherente con el nuevo ordenamiento constitucional, la expresada renovación de los transportes de forma unitaria y con vocación de futuro, sin que dicha iniciativa mereciera, que yo sepa, respuesta alguna.

El Ministerio de Transportes —según las noticias de que disponemos—, autoatribuyéndose el papel garantizador de la unidad en este ámbito, ha elaborado de forma unilateral un proyecto de ley que pretende regular, no sólo los transportes de su competencia, sino también, y a pesar de carecer de potestades para dictar bases al respecto, los transportes de ámbito autonómico.

Sean cuales fueren los pactos y promesas que se escondan detrás del entusiasmo de este reducido sector del gran empresariado, lo cierto es que el proyecto no parte de una definición clara de cuáles son los objetivos a largo plazo con relación a los transportes y, llevado de un excesivo afán de protagonismo centralista, llega incluso a sacrificar el patrimonio nacional, cuando en otros —países de la Europa occidental— siguen manteniendo la protección a sus ferrocarriles. De prosperar esta iniciativa legislativa, se provocará precisamente el efecto que sus defensores dicen querer evitar: la interposición de conflictos constitucionales e incluso la aparición de 17 leyes de transportes.

Joan Ferrer Codina
Barcelona

TRANSPORTES: UNA LEY CENTRALISTA

LA necesidad de renovar en profundidad el ordenamiento legal de los transportes parece un hecho evidente e indiscutible, no sólo para adaptarlo a la estructura del nuevo Estado surgido de la Constitución de 1978, sino principalmente por la total obsolescencia de su marco jurídico actual, que no recoge la realidad del sector y lo mantiene alejado de la modernización que requiere la próxima integración de España a la Europa comunitaria.

Si la legislación de ferrocarriles proviene del siglo pasado, la de ordenación de los transportes por carretera fue promulgada en la década de los cuarenta, es decir, en plena situación de posguerra caracterizada por el aislamiento económico que sufría nuestro país y en consecuencia el núcleo principal de dicha legislación se centró en la revitalización del ferrocarril, supeditando a

de Comunicaciones, sito en la plaza de Cibeles de Madrid, cuando se inauguró en el año 1920, tenía cinco camiones.

Hoy la flota de camiones y camionetas que dispone la Dirección General de Correos es importantísima y los últimos modelos en servicio son los usados para el Postal Exprés, tan útil y tan eficiente entre las más importantes poblaciones.

Por otra parte, en estos momentos hay una amplia cantidad de matasellos normales que llevan las siglas C.E.M., las cuales quieren decir: Correo Enlace Motorizado, y es un eficiente ser-

vicio que por medio de camiones-administraciones sirven a varios pueblos al mismo tiempo. El coleccionismo de estos matasellos C.E.M. son de una importancia extraordinaria, tanto para el coleccionista que hace la temática de vehículos a motor como al interesado en la historia postal moderna española, la cual es amplísima, dada la cantidad de matasellos que hay por todo el territorio nacional, algunos con unos ochenta años de antigüedad y otros bien modernos, como éstos precisamente de los correos enlace motorizados.

Luis María Lorente

Filatelia

HISTORIA DEL CORREO

EL Correo británico acaba de poner en servicio una serie de cinco sellos para conmemorar el bicentenario de los primeros servicios regulares de transporte del correo por medio de diligencias. Estos cinco sellos han sido confeccionados formando una tira, y cada uno de ellos lleva la tasa de 16 peniques, que es en estos momentos la necesaria para

mandar una carta sencilla (es decir, con menos de 20 gramos) dentro del Reino Unido. La primera diligencia que transportó de forma regular correspondencia era la que hacía el servicio entre Bath y Londres. Luego, tal servicio se estableció en las de Exeter, Norwich, Holyhead y Liverpool, y Edimburgo, con salidas e llegadas sobre Londres.

Tras estos primeros servicios, tanto el correo británico como los de los demás países europeos, bien se dieron cuenta de lo práctico que era el transporte de la correspondencia por medio de líneas regulares, y que el

Post Office de Londres puso el nombre de Royal Mail. Esta palabra, «mail» (correo), se usó por toda Europa, y por ello es bien corriente leer en documentos españoles, desde principios del siglo XIX, de la Mala de Francia, la Mala de Gibraltar, etcétera. Tan arraigado quedó este anglicismo entre nosotros que, hasta que dejó de existir, a la naviera británica The Royal Mail Packer, no ha mucho tiempo, se la titulaba en las agencias navieras españolas que la representaban como la Mala Real inglesa.

Actualmente, los servicios postales de transporte de

correspondencia por medio de camiones o autobuses, tanto en las poblaciones como en carretera, está totalmente extendido por todos los países europeos, con redes de distribución, por una parte, muy amplias y, por otra parte, complejísimas. En algunos países, el transporte del correo por medio de vehículos a motor, tanto en circuitos urbanos como por carretera.

En España, la Dirección General de Correos, desde la década de los años veinte, disponía de sus camiones postales. Los primeros fueron unos camiones marca Hispano Suiza y el Palacio,





ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION
VILARDELL

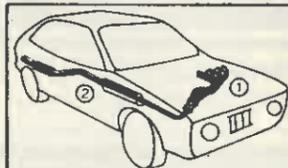
BALMES, 25. TEL. (93) 318 05 89. BARCELONA-7

Auto Beltrán s.a.

CALVET 41-45 BARCELONA Tel. 209 79 11

MERCEDES 190 D 2.5 estr.	MAZDA 628 G-GG, 5.000 km.	BMW 320 Autom. Aire. NA-i
MERCEDES 300 D estr.	MAZDA 323 varice col. a estr.	BMW 3.0 SI B-95, aire
MERCEDES 250 Cabriolet	BENTLEY 350 B-484.	BMW 3.0 CS M-AP, aire, piel
MERCEDES 190 E M-FF	LINCOLN Cont. Mark IV	RONDA 1.7 D B-GB
MERCEDES 305 SEL V-S	PONTIAC Firebird B-797	PORSCHE 928 B-EZ
MERCEDES 300 TD B-EB	JAGUAR MK-II M-283	FORD MUSTANG Mach 1
MERCEDES 240 D M-DV	MINI COOPER B-AG impec.	MERCURY COUGAR G-634
MERCEDES 300 SEL 35 B-827	ALFA Alfetta GTV 2.5	MERCURY COUGAR XR-7
MERCEDES 280 SL GC-T 800 km.	BMW 735 I B-EV F. Equipe	VW GOLF GLS B-EK, F. equipe
MERCEDES 300 SEL 3.6 M-V	BMW 728 B-DU	ESCORT 1.6 I Cabrio B-GJ

GANAR POTENCIA es así de fácil



Para ganar un mínimo entre 4 y 8 CV Din, sólo hay que sustituir el sistema de escape original por unos colectores IRESA de salidas independientes (1) más el escape deportivo IRESA (2).

Solicite información por escrito



Piezas especiales, equipos y accesorios para automóviles deportivos
 Polígono Industrial «EL SEGRE» Lleida / Lérida 25000
 Tel. (973) 20 16 62 / 20 16 66 ttx. 51.492 IRESA-E

ACCESORIOS AUTO - RACING

armangué

Rbla. Catalunya, 127 - Tel. (93) 218 53 78
 08008-BARCELONA



OFERTAS ESPECIALES
 COMPETICION 86

Monos Nomex Arm-Sparco.
 Cinturones Arnes, arcos 4 y 6 p.
 Desconectadores, intercomunicadores, redes capuchas, guantes Nomes, flexos, parabrisas laminados, neumáticos SB-TB. Extintores gas Twin-Master. Cronómetros, cierres capó, asientos anatómicos, etcétera.

DESCUENTOS A PILOTOS FEDERADOS

Soliciten información

X-19 Fiat Bertone, versión americana, 1500, 5 marchas.
 (93) 329 37 12.

CREDI CARS AUTOMOVILES
 Aire acondicionado para automóviles, kits completos todas marcas. Servicio mantenimiento.

C/ Calabria, 11, bajos (Paralelo).
 (93) 329 37 12.
 Potencie de 10 a 15 por 100 su turbo sin desmontar motor.
 Trucajes competición.
CREDI CARS AUTOMOVILES
 (93) 329 37 12.

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

VALENCIA IMPORT, S. A.

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



CONCESIONARIA MASERATI E INNOCENTI

SELECCION DE BERLINAS Y DEPORTIVOS, TOTALMENTE GARANTIZADOS

MERCEDES - PORSCHE
 BMW Y OTRAS MARCAS



INNOCENTI



CONCESIONARIO CITROEN HISPANIA, S. A.

N.º 1 de la Avda. de Burjasot

Teléfono 347 86 25

VALENCIA-9

GRAN POTENCIA DE FRENADO

PASTILLAS GOLD



SIN AMIANTO SUPREME

PARA SU COCHE MONTE PASTILLAS SIN AMIANTO PIDAS EN LOS COMERCIOS DEL RAMO

AMADEO MARTI CARBONELL S.A. NULES - CS.



URUEÑA

UN ISLOTE DE PIEDRA

Apenas levantada en un teso la inmensa llanura de Tierra de Campos, Uruëña parece un islote de piedra y adobe. Es una fortaleza amurallada que resiste silenciosa y tranquila su decadencia, apartada de todas las rutas.

URUEÑA es muy silenciosa y muy recogida en su general entonación terriza. No es, por tanto, extraño que su vocación de pasar inadvertida la deje al margen de los proyectos de cualquier viajero curioso, y que muchos de estos viajeros se la olviden a un lado cuando acaban de entrar en rutas vallisoletanas de Tierra de Campos, por la gran carretera que lleva hasta La Coruña. Esto, los que vienen del sur. Los que proceden del norte han atravesado ya los páramos y campiñas de toda esta amplia tierra cereal, altiplana, extrema en todas sus cosas (incluida la temperatura), calificada —ella, que es tan simple, tan lineal, tan químicamente pura— con mil adjetivaciones y metáforas: Tierra de Campos, Campos de Tierra, Tierra de Pan Llevar, Tierra Mal Bautizada,

Mares de Tierra, Campos Góticos... Ríos de tinta bienintencionada que no han podido conseguir para esta comarca la redención de su irremisible decadencia. Uruëña es una decadencia de adobe y piedra caliza subida en un alcor. Cuando se la ve de lejos (y en esta tierra todo se ve desde lejísimos) apenas es como una tarta ocre sobre una bandera del mismo color. Poco a poco, al aproximarse el viajero, aquello se concreta en una línea de muralla con sus torres y cubos, algo de una grandeza suavemente irreal. Es que Uruëña es una fortaleza, una villa remotamente amurallada que aún conserva su recio carácter, tal como un sable oxidado en el baúl del bisabuelo. Porque parece mentira, pero esta tierra plana, pobre, por donde majadean los

rebaños de sobrias ovejas churras —ovejas mestizas, correosas, que crían corderos magros y succulentos— fueron un tiempo, si no Itálica famosa, sí feudo, granero y cuartel de la Castilla expansionista; fastos del pasado muerto e insepulto. Da la sensación de que hay poca gente en Uruëña. Junto a la muralla, un remolque metálico amontona pacas de heno, próximo a una puerta de arco ojival. Este paisaje abrumador de muralla y sillería apenas tiene contrapunto humano en dos figuras: una mujer que barre ante su casa labriega y un hombre, vestido de negro, que parece diminuto al recortarse sobre toda la teoría de inmensidades que le sirve de fondo. El hombre se llama Pedro Morán, y es carpintero, jubilado y viudo. Sobrio



en el relatar, como es toda la gente de esta tierra, pero lo suficientemente explícito como para pasear con él las calles del pueblo y hacerse cargo, uno, de cuál es la vida actual de los pocos y recios habitantes de esta vieja fortaleza. Casi todos son agricultores de secano. Pasan la vida transformando el rastrojo en barbecho y el barbecho en siembra, y la siembra en mies, y la mies en grano, en tanto algunos pastorean unas

cuantas merinas, y unos y otros engordan el cerdo para la matanza casera. La plaza está vacía. Hay una gran casona sobria, levemente renacentista, con su dintel recto de una pieza y sus dos escudos gemelos manteniendo el tipo heráldico un poco por debajo del tejado cargado de hombros donde surge el ventanuco torcido de la buhardilla. Las grandes casas de labor tienen dos puertas: la principal y la falsa. La puer-

ta falsa, enorme, para que puedan pasar por ella los carros cargados, da paso al gran patio en cuyo perímetro conviven todas las dependencias de la vida rural: cuadras, establos, zahurdas, graneros, almacenes, ahijaderas... En el pequeño y creo que único bar conversan tres parroquianos. Huele la mañana, me parece a mí, a pan y queso. La iglesia de Uruña es muy grande,

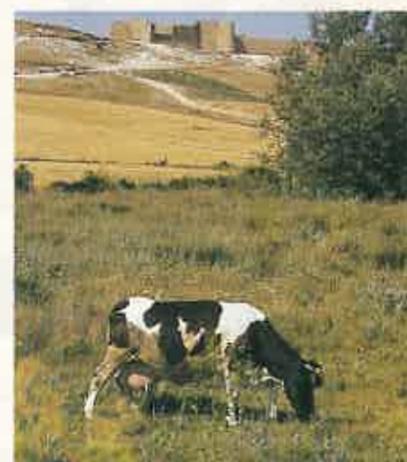
sujeta por macizos contrafuertes y un poco híbrida de gótica y renacentista por fuera, mientras que en el interior guarda un buen retablo barroco para más variación de estilos. La iglesia, la plaza, las puertas y el cinturón de murallas componen, con las grandes y activas casas de labranza, el conjunto urbano, precioso, de Uruña. Pero es que la verdadera joya se encuentra extramuros. Ya queda dicho

cómo el entorno de Uruña es la gran extensión plana —a retales verdes, amarillos, sienas— de sus campos de trigo. Sin embargo, este océano de tierra no rodea totalmente al pueblo. Al este, un vallecillo muy simple pone la excepcionalidad de algunas notas de arbolado, y hasta la imagen insólita de una vaca pastando. Es allí donde está la joya: la ermita de la Anunciada, preciosa, de sillería y ladrillo, único ejem-

plar de románico lombardo existente en toda la ancha Castilla. Y con restos, además, de una primitiva edificación mozárabe, con sus arcos de herradura. Desde allí tiene su mejor perspectiva la silueta aún altiva, pero manifiestamente caduca de Uruña, como un guerrero de color de adobe en medio de esta tierra de pan llevar, tan propia para correr galgos. *Texto y fotos: Eduardo Delgado*



Esta villa, remotamente amurallada, aún conserva con orgullo su recio carácter. Pocas gentes circulan por las callejas que fueron el granero y cuartel de Castilla.



Uruña es como una tarta ocre sobre una bandeja del mismo color.

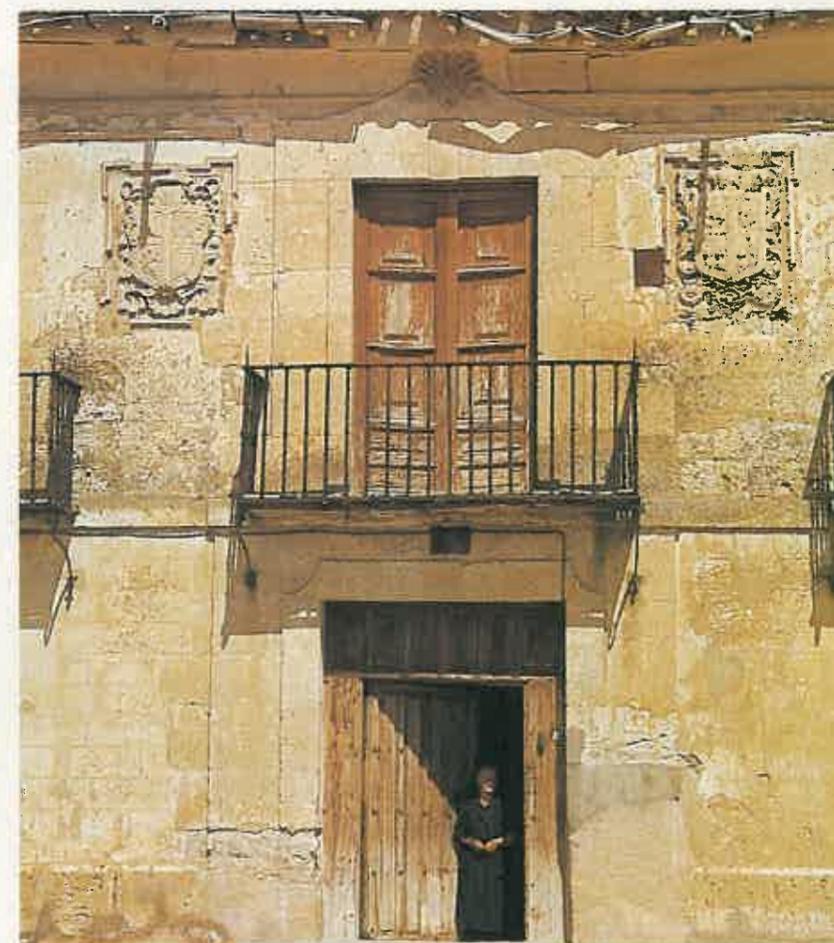


La Anunciada es el único ejemplar de románico lombardo que existe en estas tierras.

DATOS PARA EL AUTOMOVILISTA

PARA llegar a Uruña, si se parte de Madrid, hay que ir hasta Villardefrades (Valladolid), en el kilómetro 216 de la N-VI (Madrid-La Coruña). De allí parte una carretera hasta Uruña, que está a unos ocho kilómetros. Las rutas desde el norte pueden hacerse por León, Burgos o Palencia a Medina de Rioseco y Villardefrades. En este último pueblo hay un hostel con alojamiento y restaurante, y también gasolinera.

Para aprovechar el viaje a Uruña se puede, además, visitar Mota del Marqués, donde está el palacio renacentista del marqués de Viesca de la Sierra, una hermosa iglesia y una no menos hermosa ermita, la de Nuestra Señora de Castellanos, gótico-mudéjar. También en Villardefrades hay un par de templos interesantes. Como Uruña está en el límite sur de Tierra de Campos, una excursión con tiempo suficiente podría incluir otros muchos lugares de esa interesantísima comarca de la Tierra de Campos, un poco injustamente olvidada por el turista interior.



En la vacía plaza se levanta una gran casona, levemente renacentista. Por debajo del tejado, dos escudos gemelos mantienen el recuerdo de sus ilustres moradores.

**PARIS
DAKAR**

VIAJE AL INFIERNO

Pocos minutos antes de embarcar, los participantes escuchan a Sabine. A la derecha, uno de los innumerables vados, que no todo es desierto en el Dakar. Abajo, el Porsche favorito pone la victoria final.



CUANDO hace ocho años Thierry Sabine expuso la idea de «su» rallye, nadie daba un duro por su celebración, y menos aún que fuese celebrándose en años sucesivos. Por suerte para él, el hijo de la primera ministra británica, Mark Thatcher, se perdió en el desierto del Tenebré con una atractiva y temperamental piloto: Carlote Verney. A partir de entonces, con todos los noticiarios del mundo informando sobre esta carrera para locos, todo fue color de rosa para este francés visionario, a mitad de camino entre el «Papa Clemente» y su obsesión por las apariciones marianas, y Mad Max y su furor por las máquinas del desierto.

Año tras año, la prueba de Sabine se incrementa en dureza, lo que cada día gusta más no sólo al medio millar de pilotos amateurs, sino a la pléyade de aventureros, locos, macarras, aristócratas, cineastas, princesas, astronautas y un sin fin de hombres y mujeres que sólo persiguen la meta del Dakar como aspiración en su vida. Este año, cuando Carolina se contenta con la emoción de ver si su nuevo marido estampa su barca contra una ola, es su hermano Alberto el encargado de recoger la antorcha que Sabine ha tendido a la Sociedad de Baños de Mar, la poderosísima sociedad monegasca dueña de los casinos del Mediodía francés.

Año tras año, Sabine se empeña en dos cuestiones: convertir el Paris-Dakar en una prueba espectacular y seguida por los medios de comunicación, y lograr que los pilotos privados (los que engordan su cuenta corriente) tengan alguna posibilidad de llegar entre los primeros.

La propia popularidad del Dakar hace que equipos de fábrica estén interesados en lograr una victoria o un buen resultado, por sus enormes repercusiones publicitarias y comerciales.

LOS FAVORITOS

PORSCHE

Ickx-Brasseur (Team Rothmans)
Metge-Lemoine (Team Rothmans)
Kussmaul-Unger (Team Rothmans)

MITSUBISHI

Michel-Duverne (Team Sonauto)
Rigal-Maingret (Team Sonauto)
Cowan-Syer (Team Sonauto)
Zaniroli-Da Silva (Team Sonauto)
Akuzawa-Batifoulier (Team Citizen)
Hazard-Maingret (Team Citizen)
Shinozuka-Bocande (Team Citizen)
Chemarin
Grimaldi-Marsan (Team Sonauto)

RANGE ROVER

Gabreau-Pipat (Pastis 51)
Pescarolo-Fourticq (Pastis 51)
Ragnotti (Pastis 51)
De Brauwer-Raemdonk
Raymond-Bos (Plein Pot)
Boubet-Chemari (Team Total)
De Deyne-Jamar

LADA

Marreau-Marreau (Poch SA)
Lartigue-Giroux (Poch SA)
Couillet-Lamare (Poch SA)

TOYOTA

Sarrazin-Troublet (Toyota Francia)
Ratet-Aboville (Toyota Francia)
Fougerouse-Chretien (Toyota Francia)

MERCEDES

Kieffer-Koerkemeier (Team Rothmans)

OPEL

Weber-Wander (Team Bastos)
Couloul-Lopes (Team Bastos)



El equipo Lada Poch, con Lartigue y Marreau, jugarán la carta de su gran experiencia en la prueba africana.



Tras el fiasco del año pasado, en que tuvieron que abandonar. Este año los Porsche, con Ickx, Metge y Kussmaul, son favoritos.



Con 230 caballos y un motor muy elástico, los Toyota prometen. Son los Opel los verdaderos adversarios de los Porsche.



Ganadores en la edición del 85, los Mitsubishi Pajero vuelven a intentarlo. Nada menos que siete coches de fábrica, con Cowan y Zaniroli como figuras.



Mitsubishi, menos potentes que los Porsche, Land Rover, Lada, Opel o Citroën, se llevaron el gato al agua.

La octava edición del Dakar puede ser terrorífica. El pasado año, a la dureza ya conocida del desierto del Tene-ré, en la que se vieron perdidos los participantes durante dos días, sin la menor posibilidad de contactar con la civilización. Una tormenta de arena impidió a los helicópteros y aviones despegar del aeropuerto de Kiffa y no se pudo enlazar con París.

La estructura operativa del Dakar es complejísima, ya que no menos de 25 aviones y helicópteros siguen día a día la prueba, llevando no sólo la dirección de carrera, sino la asistencia médica, los servicios de prensa y las asistencias de los más potentes equipos oficiales. Dos aviones DC-3 instalan en cada aeropuerto (las más de las veces son simples pistas de arena) unas gigantes-cas parábolas desde las que se enlaza con un satélite de comunicaciones que conecta con París y la red europea de comunicaciones. Cuando cualquiera de estas fases de la comunicación se interrumpe, todo se va al garete, porque no se puede obtener ni las clasificaciones (elaboradas en las oficinas de TSO, en la capital francesa) ni la ficha médi-

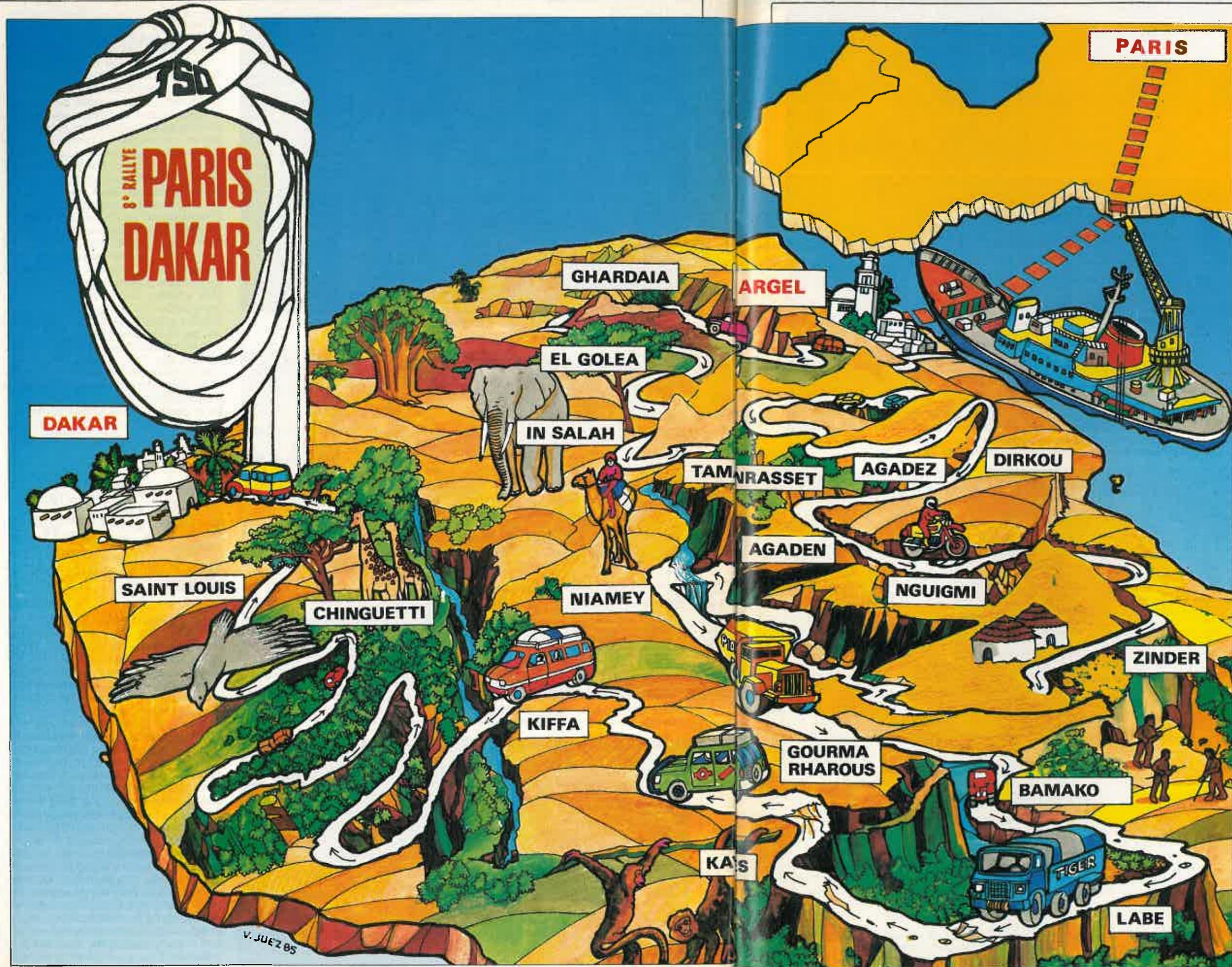
SABINE endurece año a año la prueba, con la esperanza de favorecer a un amateur

ca de cada participante. Esta ficha médica está a disposición de cualquiera de los 13 vehículos de asistencia médica más un avión, dispuestos a evacuar a cualquier accidentado en pocas horas.

El desierto mauritano, que el año pasado diezmó a los participantes, no sólo va a repetirse en la edición del 86, sino que se prolonga en una etapa más, siendo ya tres las que se disputan en este tipo de terreno. Si a ellas añadimos las otras tres del durísimo desierto de Tene-ré, las expectativas de superar estas dificultades sin asistencia son mínimas. Y ahí radica otro de los éxitos de Sabine: ha incrementado las etapas de tal forma que los vehículos (lógicamente más lentos) de asistencia de fábrica no van a poder llegar a tiempo para prestar ayuda a los equipos punteros, por lo que las diferencias con los amateurs será indudablemente menor. Los conductores de los camiones, tanto los verdaderos de carreras (como los Pegaso españoles) como aquellos que se inscriben como asistencias, van a sufrir lo indecible. La mayor parte de los días

Aún no hace mucho tiempo, el éxito de la primera participación de Pegaso en esta prueba fue uno de los desencadenantes de que los autobuses españoles fuesen tenidos en cuenta en una gestión para la compra de autobuses urbanos para la capital Dakar.

Este interés de las marcas hace que los pilotos privados apenas tengan opción a la victoria. Tras gastarse más de un millón de pesetas (sin contar con el valor del coche), resulta que a lo más que pueden aspirar es a clasificarse en el puesto quince, más o menos. Por esto, Sabine endurece año tras año la prueba, con la esperanza de que la suerte favorezca a un amateur, como casi ocurrió el pasado año en que los coches



no van a poder dormir, con etapas de más de veinte horas conduciendo, parte de las cuales con la luz de sus faros.

Un año más serán los Porsche los favoritos. En la edición pasada sufrieron un duro correctivo al ser eliminados uno tras otro. Pero Jackie Ickx es mucho piloto para desanimarse por tan poco. Los 959 son, hoy por hoy, los vehículos más eficaces, potentes y rápidos de cuantos se inscriben, y tienen un apoyo logístico impecable: dos coches oficiales (Ickx y Metge); otro vehículo similar como asistencia rápida, conducido por Kussmaul; un cuarto coche semirrápido: un Mercedes con motor Porsche de 200 caballos, conducido por un ingeniero de fábrica y un conductor, y dos camiones MAN de asistencia pesada, también máximos favoritos para la victoria en camiones. Dos aviones y otros vehículos menores completan el equipo apoyado por Rothmans.

Si a Porsche se le escapa la carrera, no menos de media docena de marcas están dispuestas a llevarse la victoria.

Mitsubishi lo logró el pasado año, por lo que su hipotética victoria constituiría la segunda consecutiva. Para ello, el equipo oficial, bajo los colores de Nikon, se ha reformado notablemente. El Pajero ha sido tratado de una cura aerodinámica, mejorándose su CX en un 40 por 100. Ello quiere de-

VEINTICINCO aviones y helicópteros siguen día a día el desarrollo del Rallye

cir que casi con la misma potencia se utilizan 40 caballos más para mover el coche con velocidad; además, se ha llevado la potencia hasta los 240 caballos. Cowan y Zaniroli son los dos pilotos oficiales, a los que hay que añadir al técnico de Sonauto, Hubert Rigal, y al especialista Jean Yves Michel, ambos con Pajero largo, como asistencias rápidas. Otros dos Pajero, con igual motor de 240 CV, pero de carrocería de serie, serán utilizados por dos pilotos oficiales japoneses, a los que se añadirán toda una pléyade de pilotos, algunos muy rápidos, como el mencionado Alberto Grimaldi, o un equipo de cuatro coches del importador en Perú. En total, cerca de 40 Pajero defenderán el pabellón de la marca que, desde su victoria en el Dakar, ha multiplicado por 15 sus ventas en Europa.

Opel es otra de las marcas que se ha dejado convencer por un piloto (como el caso de Ickx en Porsche) para correr el Dakar. El año pasado, el piloto belga Guy Colsouli a punto estuvo de ganar la prueba, que encabezaba hasta el

PARIS-DAKAR

desastre mauritano en que, con dos ruedas motrices, tuvo que abandonar enterrado en la arena. Este año se ha aprovechado de la próxima aparición del Kadett 4 x 4 para inscribir este coche en la prueba africana. Durante un largo mes, los técnicos del Opel han experimentado en Kenia el prototipo, que por ahora sólo utilizará un motor de 250 caballos y 16 válvulas (el mismo utilizado en el Manta 400). Al coche de Colsoul hay que sumar el del técnico de la marca, Erwin Weber. Cuentan con asistencia en camión MAN (cuatro vehículos).

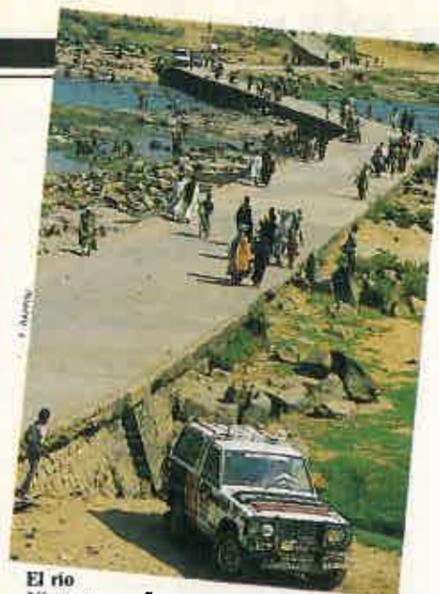
El relativo fracaso de Land Rover el pasado año, con el abandono a última hora de Pescarolo, ha replanteado otra vez la participación. Se regresa al Range Rover, con un importante aligeramiento de la estructura. Los motores son algo más potentes (250 caballos) y, sobre todo, más elásticos y menos consumidores, con lo que el peso a transportar será menor. Un vehículo experimental, de 300 caballos, será conducido por Raymondís, un viejo conocido en España porque ganó la Baja el pasado año. Los pilotos oficiales del equipo que patrocina Pastis 51 son Gabreau, Pescarolo y Ragnotti. Este último estará acompañado por el presidente director general de Pernod, monsieur



La playa de Dakar, el sueño de todos los participantes
La arena, sin duda el enemigo más temible del infierno de Sabine



El automóvil aún no ha podido sustituir al camello... es más barato
No más de un puñado de nómadas se encontrarán los participantes en los primeros días



El río Niger, compañero infatigable de las cuatro jornadas guineanas

Hemard, que no quiere perderse esta aventura. Pernod no es sólo el sponsor principal del equipo, sino una de las más potentes firmas francesas del ramo de los aperitivos.

Pese a que nunca venció en el Dakar, los Lada siempre se han mostrado enormemente competitivos. Equipados con un motor ROC de 2,5 litros y 240 caballos de potencia (¡si se enteran los

DIA A DIA

● 1 de enero: PARIS-SETE (1.000 kms.).

Etapla larga pero sin complicaciones. Previamente, el 29 de diciembre, se habrá celebrado una etapa prólogo de 30 kilómetros en Gergy, sobre los embarrados terrenos de una pista militar, que servirá para establecer un orden de salida para la primera etapa sería, en Argelia.

● 3 de enero: ARGEL-GHARDAIA (660 kms.).

Desde el puerto de Argel, y tras los primeros trámites aduaneros, los participantes recorrerán 30 kilómetros neutralizados hasta el complejo de Sidi Feruch. Allí se dará la salida a un tramo de 630 kilómetros, todo él en carretera asfaltada sin más problemas que el intenso tráfico local, al que hay que prestar mucha atención. Con frecuencia, los niños tiran piedras con una puntería endiablada. Comenzar el Dakar con los cristales rotos no es muy recomendable.

● 4 de enero: GHARDAIA-EL GOLEA (397 kms.).

De los casi cuatrocientos kilómetros de esta etapa, su gran mayoría corresponden al primer tramo cronometrado de toda la prueba, entre Ourgala y El Golea. El recorrido es rocoso y muy peligroso, pese a que apenas hay arena. Como es el primer contacto con las pistas sin asfaltar, en este primer tramo deben producirse los primeros abandonos. Por si las dificultades fueran pocas, no hay combustible en cerca de trescientos kilómetros.

● 5 de enero: EL GOLEA-IN SALAH (430 kms.).

En esta etapa se incluye un tramo especial de 300 kilómetros, entre Chebaba y Ain

Gettara, muy rápida en su primera parte, pero rompedora en los kilómetros finales.

● 6 de enero: IN SALAH-TAMANRASSET (480 kms.).

Para el día de Reyes, el regalo de dos tramos especiales, de 150 kilómetros (El Krening-Arsk) y 220 kilómetros (Arak-Im Anguel), a través de fuertes barrancos y los típicos «oueds» (torrenteras) africanas. El resto de la etapa transcurre por una carretera asfaltada sin grandes problemas.

● 7 de enero: TAMANRASSET-TAMANRASSET (400 kms.).

Por primera vez en el Dakar, una etapa prácticamente de rallye europeo, con la subida al puerto de Assekrem y, sobre todo, con una fortísima bajada. En definitiva, un tramo especial de 80 kilómetros intercalado en esta etapa de velocidad pura en la que las asistencias, con dos días en el poblado de Tamanrasset (con aeropuerto), deben poder al fin trabajar a gusto.

● 8 de enero: TAMANRASSET-AGA-DEZ (870 kms.).

Quienes hayan alcanzado este punto, tras haber cruzado la frontera de Niger, pueden ya considerarse afortunados. Los primeros 80 kilómetros son asfaltados. Tras este aperitivo, comienza un tramo cronometrado, de 320 kilómetros, hasta Iferoane. Los supervivientes, finalizada esta especial, se enfrentarán a una novedad en el Dakar: otro tramo especial, pero recorrido de noche, de otros 350 kilómetros, entre Iferoane y Agadez. Las motocicletas efectuarán este mismo recorrido, en horas diurnas y sin cronometro.

● 9 de enero: AGADEZ-DIRKOU-AGA-DEM-ZINDER (1.873 kms.).

«Raid Santos Cartier», sin duda el acontecimiento del Dakar. Una etapa de tres días por el desierto del Tenere, cuyo vencedor (independientemente de lo que haga en el Paris-Dakar) se llevará el precioso trofeo de Cartier: un reloj-joya exclusivo. El Tenere es un desierto dentro de otro desierto. No existe la menor referencia ni ruta, por lo que la navegación se hace por brújula. A lo largo de esta etapa se intercalan tres especiales de 610, 285 y 320 kilómetros, que darán al vencedor del raid. La gran dificultad son los pozos de arena y la navegación, porque se rueda por encima de las dunas a cerca de 200 kilómetros por hora, evitando algunos grupos rocosos, difíciles de apreciar, que cuestan accidentes normalmente muy graves.

● 12 de enero: ZINDER-NIAMEY (1.000 kms.).

Prácticamente se ha acabado el desierto... por unos días. El río Niger está cerca y la vegetación es más verde. Los caminos y sendas parecen más marcados y hay que tener especial cuidado con las travesías de los poblados, con los niños y ancianos prácticamente echándose encima de los coches. Entre Tahoua y Taleho, siempre en Niger, una especial de 205 kilómetros para que los participantes no se duerman. Según muchos participantes, este tramo es más difícil de lo que piensan los novatos, ya que las referencias de tres días en el desierto han hecho perder facultades de conducción rápida en camino. Los accidentes son muy frecuentes por esta razón.

● 13 de enero: JORNADA DE DESCANSO EN NIAMEY.

Jornada importante para el reagrupamiento de las asistencias y el descanso de los

pilotos, ya muy fatigados por once días de verdadero rallye y catorce en tensión.

● 14 de enero: NIAMEY-GOURMA RHAROUS (700 kms.).

Ya los participantes se encuentran a las orillas del río Niger. El desierto y su arena ha sido sustituido en pocas horas por el barro deslizante y la vegetación frondosísima. A menudo esta vegetación oculta zanjias o rocas temibles para las mecánicas. Muchos camiones tienen dificultades para el vadeo de los torrentes, porque los puentecillos de madera no resisten el peso: es fundamental por tanto ir de los primeros para no encontrarse con un puente roto y tener que dar largos rodeos o aventurarse en cruzarlo. Entre Tera y Gao hay un tramo especial de 350 kilómetros en el que se incluye el paso de la frontera Niger-Mali y sus trámites aduaneros. Una segunda especial les lleva a Gourma-Rharous, tras 140 kilómetros de velocidad.

● 15 de enero: GOURMA RHAROUS-BAMAKO (1.100 kms.).

Con 440 kilómetros de tramo cronometrado, entre la localidad de salida y Bandiagara, esta etapa larguísima se complica más de la cuenta. Seguimos aún en las orillas del Niger y su cuenca hidrográfica, con frecuentes poblados y vados. Es relativamente fácil perderse o quedarse sin combustible. Los buenos conocedores del Dakar aprovechan estas etapas para recortar el itinerario, confiados en su conocimiento del terreno, práctica muy peligrosa, porque un despiste cuesta la descalificación.

● 16 de enero: BAMAKO-LABE (880 kms.).

Si la etapa anterior se hace larga, ésta, en

la que se llega a la República de Guinea, puede ser eterna, con un tramo cronometrado de casi ochocientos kilómetros entre la salida y Mamou, también con cruce de frontera incluido. El terreno es de características muy similares a las de los dos días anteriores.

● 17 de enero: LABE-KAYES (450 kms.).

Etapla de transición previa a la segunda fase de dificultades de esta prueba, en el desierto mauritano. Se abandona Guinea para volver a entrar en Mali, poco después del tramo cronometrado de Kedaugous-Kayes, de 353 kilómetros. Al final de la etapa, el terreno es más árido, con escasa vegetación. Psicológicamente, la llegada a Kayes será importante, como prólogo de tres durísimas etapas como final de fiesta.

● 18 de enero: KAYES-KIFFA (281 kms.).

Todos los kilómetros de esta etapa son cronometrados. Según el organizador, no existe paso entre Guinea y Mauritania más que un barranco en el que un coche de la organización se quedó para siempre. Una espesa vegetación oculta grandes piedras y zanjias peligrosas. Durante muchas semanas Sabine ha dudado en llevar el rallye por esta zona, que el año pasado a punto estuvo de costarle un disgusto por una fortísima tormenta de arena que dejó incomunicado el rallye con el mundo.

● 19 de enero: KIFFA-CHINGHUETTI (650 kms.).

Sin más referencias que algunos esqueletos de camellos, esta etapa, toda ella bajo el cronómetro, va a ser decisiva en esta octava edición del Dakar. En pleno desierto

de Mauritania, no hay el menor vestigio de civilización. Dunas y arena más blanda que en el Tenere, los coches de dos ruedas motrices (ya apenas quedarán en carrera) no pasarán más que con enormes dificultades. Otro tanto ocurrirá con los pesados camiones.

● 20 de enero: CHINGHUETTI-SAINT LOUIS (850 kms.).

Los primeros 700 kilómetros, hacia el sudeste, son igualmente difíciles, pero, no sólo la presencia del mar (y la civilización), sino el que la etapa sea no cronometrada, ayuda a su mejor trago. Finaliza el día con una cronometrada de 150 kilómetros sin grandes dificultades.

● 21 de enero: SAINT LOUIS-M'BOUR (400 kms.).

Esta es la última etapa del rallye, porque el día siguiente ya no queda más trámite que la famosa etapa cronometrada de 60 kilómetros sobre la playa de Dakar. A estas alturas ya debe estar todo más o menos decidido, por lo que no quedarán muchas ganas de correr y sólo de ducharse en la capital senegalesa. De todos modos, hay 320 kilómetros de tramo especial, que se harán sentir sobre mecánicas ya extraordinariamente castigadas.

● 22 de enero: M'BORO-DAKAR (80 kms.).

Un trámite alegre y festivo para los supervivientes, más preocupados en que no desvalijen sus pertenencias que en obtener una buena clasificación en esta etapa que va a ser retransmitida en directo, vía satélite, a Francia y otros países europeos, ya con el vencedor como gran figura.

PALMARES DEL PARIS-DAKAR

1979

- 1.º Genestier-Lemordant (Range Rover).
- 2.º Marreau-Marreau (Renault 4 Sinpar).
- 3.º Girodo-XX (Fiat Campagnola).

Motos: Neveu (Yamaha 500).

1980

- 1.º Kotulinski-Luffelman (VW Iltis).
- 2.º Zaniroli-Colesse (VW Iltis).
- 3.º Marreau-Marreau (R-4 Sinpar).

Motos: Neveu (Yamaha 500).
Camiones: Atouat (Sonacome).

1981

- 1.º Metge-Giroux (Range Rover).
- 2.º Cotel-Corbetta (Buggy Citizen).
- 3.º Briavoine-Delhaire (Lada Niva).

Motos: Auriol (VMW GS 800).
Camiones: Villeste-Gabrelle (ALM Acnar).

1982

- 1.º Marreau-Marreau (Renault 20 Turbo).
- 2.º Briavoine-Delhaire (Lada Niva).
- 3.º Jaussaud-Briere (Mercedes 280 GE).

1983

- 1.º Ickx-Brasseur (Mercedes 280 GE).
- 2.º Trossat-Briavoine (Lada Niva).
- 3.º Lartigue-Destailats (Range Rover).

Motos: Auriol (BMW 280).
Camiones: Groine-De Saulieu (Mercedes Benz).

1984

- 1.º Metge-Lemoyne (Porsche 911).
- 2.º Zaniroli-Da Silva (Range Rover).
- 3.º Cowan-Syer (Mitsubishi Pajero).

Motos: Rahier (BMW 980).
Camiones: Laleu-Durce (Mercedes Benz).

1985

- 1.º Zaniroli-Da Silva (Mitsubishi Pajero).
- 2.º Cowan-Syer (Mitsubishi Pajero).
- 3.º Fougrouse-Jacquemar (Toyota FJ 60).

Motos: Rahier (BMW 980).
Camiones: Capito-Capito (Mercedes Benz).

Motos: Neveu (Honda 550 XR).
Camiones: Groine-Saulieu (Mercedes Benz).



Carlos Mas contará con un equipo experimentado de apoyo, con Porcar y Tourián conduciendo un Mercedes G similar al del año pasado. Pero serán Del Val y Cañellas quienes defiendan el pabellón español con mejores posibilidades.

rusos!), los Lada conducidos por Lartigue o Briavoine siempre han sido favoritos y vencedores de otras pruebas similares. El propio Lartigue tiene dos victorias en tres ediciones de la Baja aragonesa. Este año reciben el refuerzo de los hermanos Marreau, habituales participantes con Renault y vencedores en 1982.

Si el año pasado fue Mitsubishi quien

a la chita callando se llevó la victoria, éste bien puede ser el año Toyota: han preparado un vehículo muy eficaz, basado siempre en el inveterado Land Cruiser. El especialista francés André Koro ha rebajado el peso en más de 400 kilos y ha obtenido un motor de buena potencia (230 caballos) y un valor de par increíble: 47 mkg. a 1.500 rpm. Es, pues, un vehículo formidable si surgen

dificultades y la velocidad no es lo más importante. Su piloto estrella, Sarrazin, ha sido protagonista de importantes resultados con los Aro, con una victoria en el siempre difícil Faraones de Egipto. Este año se acompaña con otros dos vehículos, conducidos por Ratet y Fougrouse, todos ellos con experiencia en la prueba. Cualquiera de ellos, si llegan a Dakar, lo harán entre los cinco primeros a poco que les sonría la fortuna.

Sin un equipo oficial que le respalde, Mercedes es siempre una garantía de éxito en este tipo de pruebas. No menos de 50 coches de esta marca participan en la octava edición, la mayoría de ellos en categoría diesel y en manos de pilotos privados. Los tres equipos españoles son una buena prueba de ello. De todos modos, dos grandes camiones de la marca llevarán dos toneladas de piezas de repuesto para ayudar a los necesitados. Sin duda, más de un Mercedes se encontrará entre los primeros en llegar a la capital senegalesa.

J. M. C.



LOS ESPAÑOLES

ESTA edición no será pródiga en participantes españoles. Los precios de inscripción (cerca al millón de pesetas) y la escasa cobertura informativa, así como una disponibilidad de tiempo libre al alcance de pocos, restan participación en una prueba que, por el carácter y el tipo de conductor español, estamos seguros que podría dársenos muy bien. El día que en España se tomen en serio el Dakar y haya equipos potentes y preparados, puede haber más de una sorpresa. Un catorce puesto absoluto logrado el pasado año por Cañellas y Ferrán, sobre un Range Rover absolutamente privado, es el mejor resultado nacional. En coches, han logrado terminar también Eduardo de Aysa y Juan Porcar, al margen del incombustible Carlos del Val y sus inseparables camiones. No hay en España, pues, más que media docena de hombres que hayan completado esta aventura, a los que se sumarán en esta edición algunos novatos de calidad y, sobre todo, ilusión.

Porcar-Tourián. A bordo de un Mercedes 300 GD, estos dos pilotos ca-

talanes participarán una vez más en el Dakar. Para Juan Porcar, en su cuarta edición, tras dos primeras en motocicleta. El último año, con un vehículo igual logró finalizar la prueba. Este año tiene como objetivo fundamental prestar apoyo a Carlos Mas y su Yamaha. El equipo está patrocinado por Ducados.

Quintano-Arilla. A última hora, de este equipo absolutamente amateur se ha caído Miguel de la Cuadra por compromisos en TVE. Juan Quintano es el importador de Ferrari en España e Ignacio Arilla, un publicitario muy vinculado al mundo automovilístico. Cuentan con un Mercedes 280 GE cuidadosamente preparado en Francia. Cuentan con otro vehículo Mercedes G de apoyo, con motor diesel, inscrito como asistencia. Está patrocinado por Firestone, Monroe y el Grupo 16, MOTOR16 incluido.

Del Val-Connod. Sin duda es Carlos del Val el español más experto en el Dakar, que ha disputado tres veces anteriormente: la primera en 1981, con un camión Iveco semioficial y las dos siguientes con un Pegaso oficial. Este año, tras un espléndido triunfo en el

Rallye Faraones, se ha ampliado la experiencia y el apoyo logístico. El equipo Pegaso cuenta con dos vehículos oficiales y dos camiones de apoyo, todo ello dirigido desde el aire por Fernando Santamaría, del RACE.

Cañellas-Ferrán. Sin duda no hay mejor equipo que éste para apoyar a Del Val en su intento de colocarse entre los primeros. Cañellas no sólo ha sido campeón de España de automovilismo y motorismo, sino que ha logrado finalizar el último Dakar en decimocuarta posición, cuando nadie se lo esperaba, ya que participaba con un vehículo de serie y muy poca potencia. Si la mecánica y la suerte le ayuda, Cañellas puede ganar en camiones.

Carlos Mas. Campeón de España de T. T. y un gran especialista en esta disciplina, el piloto catalán participa con una Yamaha semioficial adquirida a Picco. El pasado año realizó algunas etapas entre los diez primeros, lo que es un éxito sin precedentes, pero la falta de apoyo mecánico le hizo perder puestos hasta su abandono. Este año cuenta con un buen y experimentado equipo de asistencia, por lo que vamos a verlo muy arriba.

Este año MOTOR16 patrocina un equipo del Dakar, constituido por Juan Quintano e Ignacio Arilla, cuya única meta es llegar a la capital senegalesa. Un Mercedes 280 GE y otro vehículo de gasóles de la misma marca componen el equipo.





Aragón, Transalmería, Raid 4 Barres, Minibaja y Montes de Cuenca.

Este calendario puede hacer que bastantes pilotos se animen a seguirlo. En todo caso, tanto Motor Ibérica (para los Nissan Patrol), como Santana (para los Suzuki y Land Rover), van a poner en marcha unas challenges importantes en premios, por lo que, aunque se trate de coches caros, habrá sin duda animadores. A los habituales de los 4x4 habrá que sumar algún piloto de autocross, con los siempre efectivos buggys en pruebas cortas.

TODO TERRENO

MAS VIDA A LOS RAIDS

El año próximo va a iniciarse un campeonato que promete ser apasionante: el de raids-rallyes, con nada menos que cinco pruebas en nuestro país: Baja

NEGOCIO

IBIZAS PARA LOS FAMOSOS

La preparación de los dieciséis Seat Ibiza que este año han participado en el Star Racing Team, un cam-



peonato francés reservado en exclusiva a los famosos, ha dado trabajo a dieciséis personas bajo la batuta del preparador Danielson, el preparador ha tenido que alquilar una gran nave y contratar nuevos mecánicos para tener a punto durante toda la temporada estos coches. Los Ibiza preparados por Danielson llegan a los

125 caballos de potencia y ruedan casi en los mismos tiempos que los Renault 5 Copa Turbo del campeonato francés. Sus conductores, que son estrellas del mundo del espectáculo y renombrados deportistas, se toman muy en serio eso de correr y están encantados con las pequeñas «bombas» que para ellos hace Danielson.

¡ Viva la aventura!



Las modas cambian y la novedad impone su ley. De siempre, el mes de enero venía marcado por el **Rallye de Montecarlo**. Era la gran prueba invernal con el **Col de Turini** como mito. Ganar esta competición era salvar la temporada desde el mismo momento en que tenía más resonancia que el propio mundial. Hoy es distinto. En el ambiente **racing**, en los primeros compases del nuevo año, no se habla de otra cosa que del **París-Dakar**.

Ha llovido mucho —aunque en el desierto menos— desde que un ex piloto francés llamado **Thierry Sabine** inventará hace una década un raid por África que parecía un sueño de locos. La verdad es que nadie apostaba un duro por aquella iniciativa. Parecía reservada a cua-

tro chalados aventureros. Los principales constructores se refan, los pilotos de élite lo ignoraron largo tiempo. Pero la fe mueve montañas y hoy el **París-Dakar** es un fenómeno espectacular que mueve miles de millones despierta pasiones.

Un solo dato refleja cuanto decimos: una reciente encuesta en el país galo ha confirmado que el 99 por 100 de la población entre diez y sesenta años conoce lo que es el París-Dakar. El visionario organizador gana **300 millones** con su carrera, la cadena de televisión Antena 2 ofrece cada día una hora de reportaje en hora punta durante tres semanas. **Jackie Ickx** y el equipo **Porsche** se pasan dos meses entrenando en el **Teneré** con unos medios de asistencia —helicópteros incluidos— que ni la **Fórmula 1**. Estamos ante un auténtico «boom» que le ha dado una nueva dimensión a la competición motorística.

Menos españoles de los que nos gustarían están en liza. Lógica y comprensible, hay que partir de un presupuesto mínimo de quince millones de pesetas para intentar terminar, es decir, acabar con suerte entre el cuarenta y el sesenta. Las dificultades son tan grandes, la dureza tan inhumana, que alcanzar el Atlántico en la costa de Senegal es para sentirse un héroe.

Este año los **Pegaso** darán que hablar. Hay experiencia y medios, equipo mecánico y pilotos. **Salvador Cañellas**, tras la gesta de hace años cuando con su **Range Rover** sorprendió a propios y extraños en su primera incursión por África, sueña con subir a lo más alto del pódium. **Carlos del Val** no le anda a la zaga en ilusiones. Quien lo tendrá más difícil será **Carlos Mas** frente a las escuderías oficiales. Tiene mejor moto, una **Yamaha** puntera y su experiencia en este raid es decisiva. Si acaba estará entre los diez primeros, pero el riesgo de un percance es enorme.

Los que nos quedamos aquí, tendremos que soñar con las imágenes que lleguen por Eurovisión. En un mundo dominado por las prisas, los ordenadores y las obligaciones, poder participar en el **París-Dakar** es un lujo que no está al alcance ni de los millonarios, porque hace falta algo más que dinero, espíritu de sacrificio, fuerza de voluntad, preparación física, entusiasmo y valor a toda prueba.

Al promotor y director de la carrera, **Sabine**, habrá que agradecerle que nos permita recordar cada año que en el mundo no todo es odio y rencor, disputa y guerras. Que todavía quedan rincones de África donde se vive como en la Edad Media y que merced a una prueba singular, podemos vivir la aventura desde nuestro propio sillón.

CIRCUITOS
LOS PLANES DE CAMPOS



ADRIAN Campos está en negociaciones con Enzo Coloni para correr la Fórmula 3000 con un March dentro del equipo del preparador italiano. De confirmarse el acuerdo, Alain Ferte podría ser el compañero del piloto valenciano. Según las últimas informaciones, todos los participantes de este campeonato utilizarán neumáticos Michelin, por lo que el ex piloto y preparador italiano realizará unas modificaciones en la suspensión del monoplace para adecuarlo a estas gomas. Por su parte, Adrián Campos ha utilizado como tarjeta de felicitación navideña un vídeo realizado por Nisa, de su actuación en Salzburgring.

RALLYES

ANIMADO GRUPO A

JOSE Arqué, el actual campeón de España de Grupo A, pilotará la temporada que viene el Opel Manta que Beny Fernández ha utilizado este año para el campeonato de España de Rallyes. Arqué contará con

el apoyo de General Motors y del Real Automóvil Club de Cataluña, entidad que también apoyará a Pep Bassas, quien se encuentra en negociaciones con varios fabricantes para encontrar un vehículo competitivo en Grupo A. Aunque Bassas ha ganado este año el grupo N con Renault, la marca del rombo no parece interesada en apoyar al piloto catalán, mientras que BMW y General Motors están dispuestas a ayudarle.



MOTOS

GAS A LA GAS

TRAS ser vista en el Salón del Automóvil, ha sido presentada la nueva moto Gas-Gas para trial, que es

obra de los conocidos «todoterrenistas» Narciso Casas y José María Pibernat, y en cuyo desarrollo ha intervenido Paxau, el popular preparador de Vic. La nueva montura estará pilotada en el 86 por el piloto gallego Gabino Renales.



Boxes



JESUS Pareja participará el próximo año en el **Mundial de Resistencia** con un Porsche 962, que llevará publicidad de **Ducados**. El piloto de Sigüenza estará dentro del equipo de Walter Brun y su compañero será **Oscar Larrauri**.

pruebas del Europeo, e incluso la Baja, si es que no la hace con un RS 200.

SE ha constituido la **Federación Territorial Castilla-León**, con sede en León, y con **Daniel Alonso** como presidente de la comisión gestora.

TAMBIEN Emilio de Villota quiere correr el **Mundial de Resistencia** y se encuentra en conversaciones con **John Fitzpatrick**, que lleva el equipo **GTI Engineering**. Fitzpatrick se ha quedado recientemente con parte de la concesión Porsche en Marbella. Si entre ambos hombres llegan a un acuerdo, Villota dispondría el próximo año de un **Porsche 956**.

LAS miniaturas de los coches de competición españoles están entrando en distintas colecciones. La marca Starter ha puesto a la venta una buena reproducción del **Porsche 956** con el que corrió Pareja en Le Mans, en 1985, patrocinado por Ducados y «Hola». También Vitesse ha sacado al mercado el **Lancia 037**, que, con los colores de Rothmans, ha llevado a Salvador Serviá al Campeonato de España este año.

EMERSON Fittipaldi estará patrocinado por Marlboro para participar en el campeonato americano **CART** —donde se incluyen las 500 millas de Indianápolis—, y será primer piloto dentro del equipo **Patrick Racing**.

LA retirada de **Renault** de la competición le viene bien a **Ferrari**. La marca italiana acaba de fichar a **Jean-Claude Migeod**, hasta ahora especialista en aerodinámica en el equipo Renault de Fórmula 1, y a **Jean-Jacques His**, especialista en motores, que desarrollará la mecánica de Ferrari para Indianápolis.

PESE a su fichaje con Ford, **Antonio Zanini** sigue manteniendo el programa **Ferrari**, con el que piensa efectuar algunas



BALLESTA

CAPITÁN, CREO
QUE HEMOS PINCHADO

¡IDIOTA!



Tarjetas Postales

CREO que aún no se han estudiado del todo los efectos de la contaminación ni en el físico ni en el ánimo de los ciudadanos. Esa neblina excremental que nos envuelve durante todo el día modifica sutil pero sustancialmente los precarios equilibrios que tratamos de conservar en nosotros mismos y en nuestras relaciones con los demás.

Cuando la atmósfera que respiramos es un veneno, algo serio ha de pasar en nuestro metabolismo que ha de encontrar reflejo en nuestras pasiones.

Yo veo a la gente más malhumorada, y sobre todo, al volante, más agresiva, más insultante y provocadora, mucho menos dispuesta a excusar el error ajeno y a admitir el propio. Veo que estallan reyertas por cualquier tontería, que sube el tono rápidamente y que falta poco para que se llegue a las manos.

El hombre de las urbes ha llegado a ser de una dureza impenetrable. Estamos hechos de cemento, de acero y de asfalto, y por nuestras venas circula gasolina y aceite pesado. Ya no somos de carne y hueso. Somos de cables eléctricos y ejes metálicos. Ya no somos prudentes, pero tenemos, en vez de médula, líquido de frenos.

Soportamos a diario insultantes campañas contra el tabaco y su humo,



Xavier Domingo

Contaminación

pero nadie se preocupa de que nuestros pulmones dejen de llenarse con óxidos carbónicos y otras deletéreas ponzoñas que respiramos a boca llena hasta la drogadicción absoluta. Aguantamos estoicamente que la corrupción y la podredumbre del aire se hayan convertido en nuestro medio vital y consideramos que nuestras ciudades son emporio de cultura, civilización y belleza. Hablamos de la «movida» de Madrid con orgullo de romanos del imperio, pero no podemos pisar la calle sin sentir el ahogo de gases irrespirables y sin que nuestros ojos se llenen de escozor.

Y todo lo que nos falta es más lluvia. En los pueblos, cuando no cae agua, todavía hacen procesiones y rogativas, y, al parecer, a veces la cosa funciona.

Don Enrique Tierno Galván, viejo marxista de tendencia lusosalmantina, no desdenaría ese recurso a condición de pronunciar el sermón petitorio de aguas al santo adecuado, que por mi vergüenza no sé cuál es.

Pero don Enrique, estoy seguro, lograría el milagro de la lluvia. Siempre tuvo un parecido notable con el fraile de aquellos barómetros antiguos y caseros, que con el dedo señalaban en una lista el tiempo que estaba haciendo: seco, húmedo, lluvioso, tempestuoso... Hoy se encuentran en los anticuarios y valen una fortuna.

Otro remedio no lo veo, como por ejemplo que se prohibiera a los autobuses municipales el uso de aceites tan malos y se evitaran así los humos letales que despiden sus tubos de escape, o que se hiciera real la medida obligando a los automovilistas privados a quemar gasolinas cada vez menos plúmbeas.

Y si se tiene el cinismo de hacer en vallas y por la TV costosas campañas de promoción del Metro, que se mejore ese servicio público y se le transforme en medio realmente cómodo y moderno.

SERIE PRODUCCION

50



NISSAN VANETTE

LA Vanette ha llegado a España como la solución para el transporte de las familias numerosas a las que se les quedaban pequeños los coches familiares convencionales. Es un vehículo mitad turismo, mitad furgoneta, pero con algo más de esto último. Por su tamaño y facilidad de conducción se desenvuelve perfectamente en el tráfico urbano, mientras que por carretera se

pueden obtener unas medias honestas.

El motor es un diesel de 1.952 centímetros cúbicos, de concepción moderna, que desarrolla una potencia más que suficiente para el peso del vehículo. La dirección y los frenos son excelentes y tan sólo el hueco entre la tercera y la cuarta es mayor del que sería deseable. El confort de suspensión es similar al de un turismo.

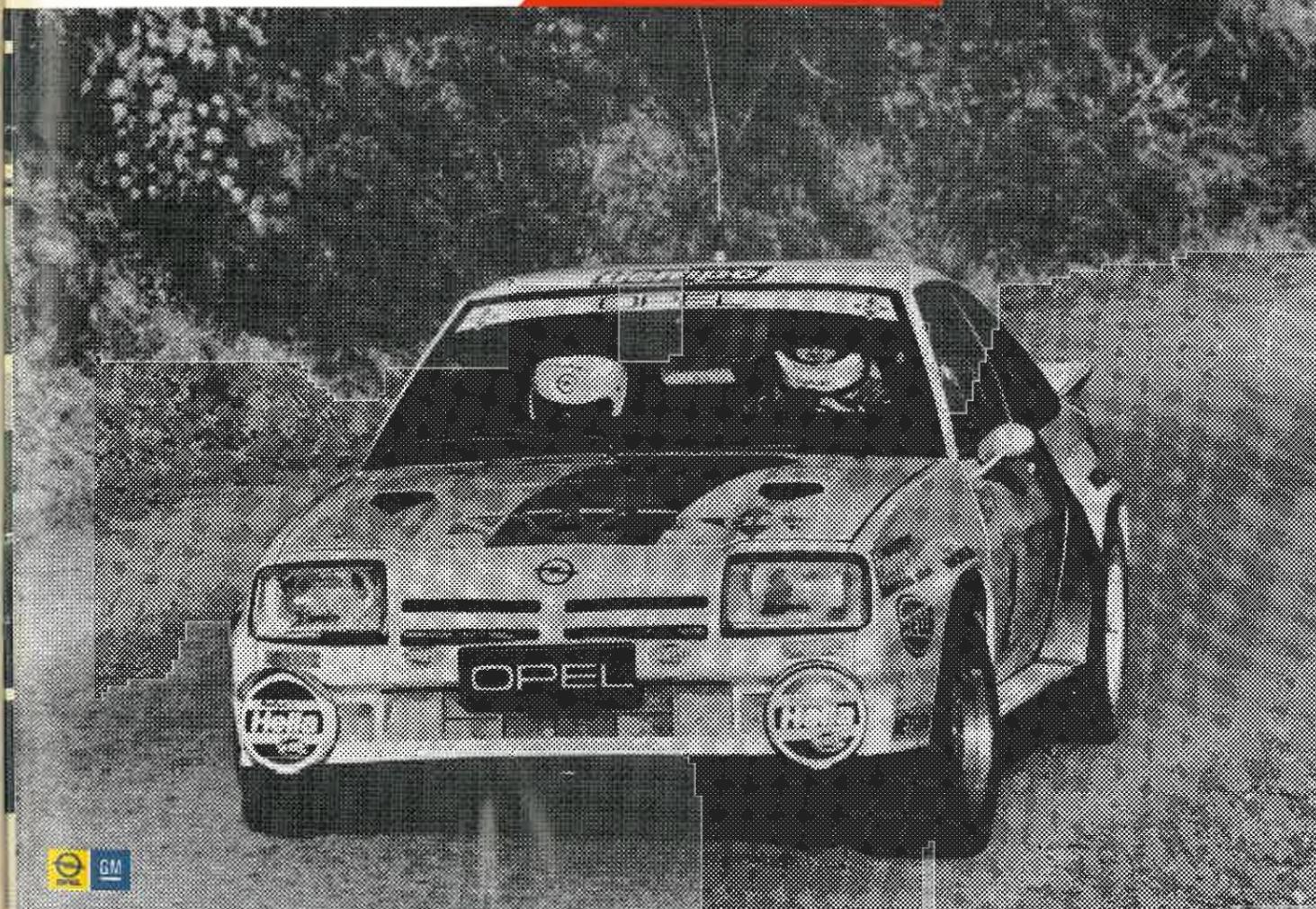


Motor 16

la victoria. Una victoria en la... conductor de un Opel, es la estrella. felicidades, campeón.

Campeonato de España de 1985/Rallyes. Con la colaboración de nuestros patrocinadores: Tiempo, Michelin, CS, Hectro.

PELO
VACIONES EN MARCHA.





CON OCHO BASTA

COMBI 8



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.952 c.c. (85x86 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 22 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 60 CV a 4.400 rpm. Par máximo: 11,5 mkg. a 2.400 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,26 km/h.; 2.ª, 10,40 km/h.; 3.ª, 16,09 km/h.; 4.ª, 26,42 km/h.; 5.ª, 32,49 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De circulación de bolas. Vueltas de volante entre topes: 5,5. Diámetro de giro: 9,2 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante, eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 53x14 pulgadas. Neumáticos: 165 R 14.

PESO En orden de marcha: 1.270 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Coste/km. 15.000 km/año	Prebierto en el número
Vanette 5 Plazas ..	1.952	60	118	9,3	7,3	82
Vanette 8 Plazas ..	1.952	60	118	9,3	7,3	82

Motor 16

Tarjetas Postales



Xavier Domingo

CREO que aún no se han estudiado del todo los efectos de la contaminación ni en el físico ni en el ánimo de los ciudadanos. Esa neblina excremental que nos envuelve durante todo el día modifica sutil pero sustancialmente los precarios equilibrios que tratamos de conservar en nosotros mismos y en nuestras relaciones con los demás.

Cuando la atmósfera que respiramos es un veneno, algo serio ha de pasar en nuestro metabolismo que ha de encontrar reflejo en nuestras pasiones.

Yo veo a la gente más malhumorada, y sobre todo, al volante, más agresiva, más insultante y provocadora, mucho menos dispuesta a excusar el error ajeno y a admitir el propio. Veo que estallan reyertas por cualquier tontería, que sube el tono rápidamente y que falta poco para que se llegue a las manos.

El hombre de las urbes ha llegado a ser de una dureza impenetrable. Estamos hechos de cemento, de acero y de asfalto, y por nuestras venas circula gasolina y aceite pesado. Ya no somos de carne y hueso. Somos de cables eléctricos y ejes metálicos. Ya no somos prudentes, pero tenemos, en vez de médula, líquido de frenos.

Soportamos a diario insultantes campañas contra el tabaco y su humo,

Contaminación

pero nadie se preocupa de que nuestros pulmones dejen de llenarse con óxidos carbónicos y otras deletéreas ponzoñas que respiramos a boca llena hasta la drogadicción absoluta. Aguantamos estoicamente que la corrupción y la podredumbre del aire se hayan convertido en nuestro medio vital y consideramos que nuestras ciudades son emporio de cultura, civilización y belleza. Hablamos de la «movida» de Madrid con orgullo de romanos del imperio, pero no podemos pisar la calle sin sentir el ahogo de gases irrespirables y sin que nuestros ojos se llenen de escozor.

Y todo lo que nos falta es más lluvia.

En los pueblos, cuando no cae agua, todavía hacen procesiones y rogativas, y, al parecer, a veces la cosa funciona.

Don Enrique Tierno Galván, viejo marxista de tendencia lusosalmantina, no desdenaría ese recurso a condición de pronunciar el sermón petitorio de aguas al santo adecuado, que por mi vergüenza no sé cuál es.

Pero don Enrique, estoy seguro, lograría el milagro de la lluvia. Siempre tuvo un parecido notable con el fraile de aquellos barómetros antiguos y caseros, que con el dedo señalaban en una lista el tiempo que estaba haciendo: seco, húmedo, lluvioso, tempestuoso... Hoy se encuentran en los anticuarios y valen una fortuna.

Otro remedio no lo veo, como por ejemplo que se prohibiera a los autobuses municipales el uso de aceites tan malos y se evitaran así los humos letales que despiden sus tubos de escape, o que se hiciera real la medida obligando a los automovilistas privados a quemar gasolinas cada vez menos plúmbeas.

Y si se tiene el cinismo de hacer en vallas y por la TV costosas campañas de promoción del Metro, que se mejore ese servicio público y se le transforme en medio realmente cómodo y moderno.

Opel, Campeón de España.

En el Campeonato de España de Rallyes de 1985, Opel se ha proclamado Campeón de España de Marcas.

Los artífices de este éxito han sido Beny Fernández y José L. Orozco con el Opel Manta oficial, José Arqué con su Opel Manta GTE, proclamándose a su vez Campeón de España del Grupo A y todos los Corsa participantes en el II Trofeo Opel Corsa.

Gracias a la confianza y al entusiasmo de todos estos magníficos

pilotos, Opel es hoy Campeón de España de Marcas.

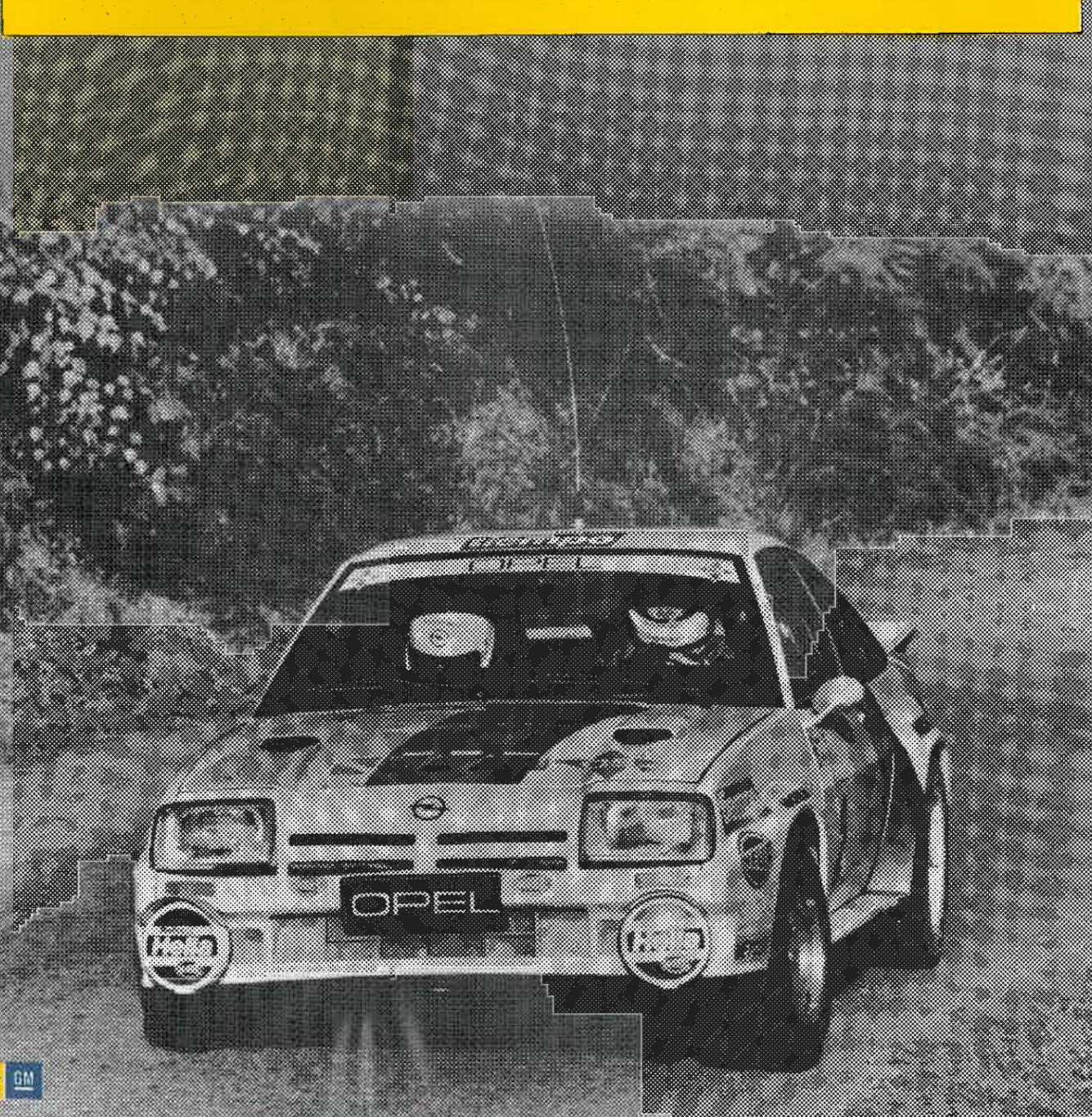
Pero los triunfos se continúan con triunfos. C. Alonso Lamberti, al mando de un Opel Manta 400 consigue la Copa de España de conductores y E. Otero, con un Opel Corsa, consigue el Trofeo de España de conductores del Grupo A.

Todos los triunfos de Opel son también suyos. Porque demuestran que nuestros coches superan las más duras pruebas, soportan las más adversas condiciones y condu-

cen a la victoria. Una victoria en la que Vd., conductor de un Opel, es la gran estrella.

Felicidades, campeón.

Campeonato de España de Marcas 1985/Rallyes. Con la colaboración de nuestros patrocinadores: Tiempo, Michelin, CS, Hella y Necto.



Esta es la nueva gama de prendas deportivas de BOSE, con grandes innovaciones y nuevos modelos. Para vestir BOSE en todas las épocas y situaciones. Pídelo por correo, ya.



Pedro viste el nuevo modelo de chubasquero y Rosa, el wind-jacket BOSE.



Rosa viste la nueva camiseta y Pedro, chandal completo con nuevo logotipo BOSE.



Rosa viste el chandal tradicional y Pedro camiseta BOSE.

Pedro viste nuestro clásico anorak negro y Rosa el nuevo modelo wind-jacket.

NUEVA MODA BOSE

BONO DE PEDIDO

Recorte y remita este Bono de Pedido a: BOSE, S. A. C/. Aristóteles, 3. 28027-Madrid

ARTICULO	TALLA	COLOR	PRECIO unitario	CANT.	TOTAL

Quiero pagar de la forma siguiente:

- Giro postal a BOSE, S. A. Aristóteles, 3. 28027-Madrid.
- Contra reembolso.



Camisetas:

Colores: AM/VE/FU/BL/BU/AZ/MA/GR
Tallas: P/M/G/SG
Precio: 650 ptas.

Chandal:

Colores: AM/VE/NA/FU/GR/MA/AZ/RS
Tallas: P/M/G/SG
Precio: 3.300 ptas.

Chubasquero:

Colores: GR/AZ
Tallas: P/M/G/SG
Precio: 4.000 ptas.

Wind-Jacket:

Colores: BE/VM/GR
Tallas: P/M/G/SG
Precio: 5.500 ptas.

Anorak:

Colores: NE
Tallas: P/M/G/SG
Precio: 7.500 ptas.

Cintas de pelo:

Colores: BL con letras AZ/VE/RO
Precio: 200 ptas.

TALLAS (por estaturas)

De 1,45 a 1,55 m = P
De 1,55 a 1,65 m = M
De 1,65 a 1,75 m = G
Más de 1,75 m = SG

COLORES

AM = Amarillo
FU = Fusia
VE = Verde
GR = Gris
MA = Marino
AZ = Azul
NA = Naranja
BU = Burdeos
BL = Blanco
NE = Negro
RO = Rojo
RS = Rosa
BE = Berenjena
VM = Verde militar



SEMANAL **Motor 16** GRUPO

4 de enero 1986

Núm. 115 • 200 ptas.



PARIS DAKAR



2 COMPARATIVAS TURBO

FIAT UNO CONTRA SUPERCINCO



PEUGEOT 505 SRD FRENTE A VW SANTANA GX

Nombre
Dirección
Cód Postal
Provincia

Población

Firma

