

PARIS-DAKAR: COMENZO LA AVENTURA

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

11 de enero 1986

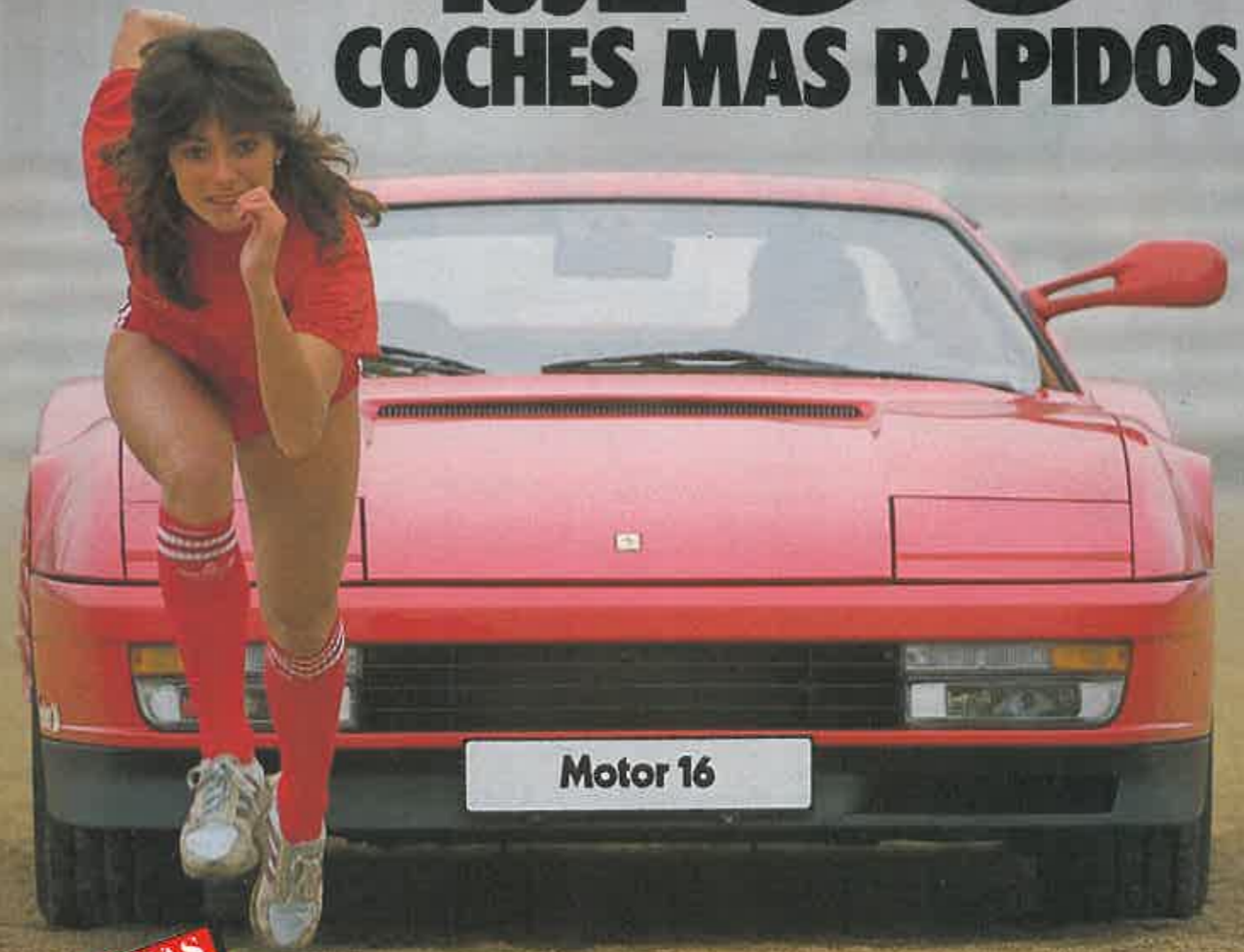
Núm. 116 • 200 ptas.

LOS  
**PRECIOS**  
DEL  
**86**

DE 200 A 305 KM/H

# 100

**LOS  
COCHES MAS RAPIDOS**



**COMPARATIVAS**

**FAMILIARES: CX 25 TRD / PEUGEOT 505 GTD T**

**CIUDADANOS: AUTOBIANCHI Y-10 FIRE / INNOCENTI**

**EL ENCANTO Y LA PASION**



**MOTOR** Disposición: Central transversal. Número de cilindros: 8, en V a 90°. Cilindrada: 3.185 c.c. (83x73,6 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección mecánica. Compresión: 9,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 74 litros. Potencia máxima: 270 CV a 7.000 rpm. Par máximo: 31 mkg a 5.000 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas traseras, con autobloqueante. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8,3 km/h.; 2.ª, 12,1 km/h.; 3.ª, 16,8 km/h.; 4.ª, 22,9 km/h.; 5.ª, 31,0 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

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

**SUSPENSIONES** Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 7x16 pulgadas delante y 8x16 detrás. Neumáticos: 220/55 VR delante 16 y 225/50 VR. 16 detrás.

**PESO** En orden de marcha: 1.275 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
328 GTB	3.185	270	263	16,0	—	—
328 GTS	3.185	270	263	16,0	—	—

Motor 16

**POR FUERZA.**

Varta es la primera potencia de Europa. Por su tecnología, aún no igualada por los automóviles de Europa. Por su capacidad, garantiza millones de vehículos. Por su garantía, garantiza al máximo grado de seguridad de su carga. Por la seguridad de su carga, garantiza al cliente y no meses antes. Por estas y otras múltiples razones, Varta se queda a medias y debe exigir. Por fuerza.

**POR FUERZA**

**VARTA**  
La Primera potencia de Europa

**Motor 16**

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: César Pontivianna. 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 Benito, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); 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: Nieves de Vicente.

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

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

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

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

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

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

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

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (INPRESA). 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 REPORTAJE** El mito de la velocidad



**16 ACTUALIDAD** Los precios del 86

**22 MERCADO** Precios de coches usados

**23** Precios de motos

**28 FRENTE A FRENTE** Familiares Turbodiesel: CX/505



**36** Autobianchi Y.10/Innocenti

**43 CUENTENOS SU CASO**

**44 COMPRAR Y VENDER**

**48 LO ULTIMO** Ford Transit

**51** Año nuevo, coches nuevos

**55 MOTOS** Piloto rico, piloto pobre

**60 DEPORTE** Rallye París-Dakar



**64** A todo gas

**66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO**

**No bajaron**

**E**l temido día llegó: ya tenemos IVA. Y con él la ceremonia de la confusión más agobiante que se recuerda por estos pagos. Para el sector del automóvil, las cuentas que se hacían desde el Ministerio de Economía no han servido, como se presumía, para nada, y la rebaja en el precio final de los coches no se ha visto por ninguna parte. A esta confusión ha venido a unirse, además, la desinformación más absoluta de la prensa de difusión nacional, que, sin comprobar ninguno de los datos que caía sobre sus mesas de redacción, anunciaba los primeros días de enero a bombo y platillo una rebaja del precio de los automóviles, rebaja que ha existido realmente en los precios franco fábrica y franco frontera, pero que ha sido adoptada por los fabricantes e importadores para amortiguar el impacto IVA y con ello dejar los precios al cliente en el mismo nivel que al cerrarse el pasado año.

Si Administración y medios de comunicación no atinaban en ninguno de sus anuncios, los fabricantes han esperado al ultimísimo momento para adoptar una decisión, lo que ha provocado que durante algunas horas se dieran anécdotas curiosas, como que un mismo modelo costara de un concesionario a otro cinco mil duros más. Habría que pedir a los dirigentes del sector mayor claridad de ideas o, a lo sumo, una mayor prospectiva del mercado que le aporte una claridad más diáfana.

Pero de todo esto puede obtenerse una lectura positiva de cara al automovilista español: frente a la psicosis inflacionista en que ha desembocado el IVA, hay algo, los automóviles, que al menos queda como estaba. Esta estabilidad en los precios, que obviamente se mantendrá tan sólo hasta la primavera, y la reciente bajada del precio de la gasolina son, sin duda, un motivo de esperanza para el sector. Tras las relevantes ventas de los últimos meses, el comienzo de año se cernía como un serio peligro para todas las marcas. Ahora se puede vislumbrar un crecimiento pequeño, pero más sostenido, de las ventas, lo que no deja de ser una buena noticia.



Carlos Solchaga  
Ministro de Economía y Hacienda

**EL ENCANTO Y LA PASION**



**MOTOR** Disposición: Central transversal. Número de cilindros: 8, en V a 90°. Cilindrada: 3.185 c.c. (83x73,6 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección mecánica. Compresión: 9,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 74 litros. Potencia máxima: 270 CV a 7.000 rpm. Par máximo: 31 mkg a 5.000 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas traseras, con autobloqueante. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8,3 km/h.; 2.ª, 12,1 km/h.; 3.ª, 16,8 km/h.; 4.ª, 22,9 km/h.; 5.ª, 31,0 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

**FRENOS** Sistema: Discos ventilados delante y detrás, con servo. **SUSPENSIONES** Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 7x16 pulgadas delante y 8x16 detrás. Neumáticos: 220/55 VR delante 16 y 225/50 VR. 16 detrás.

**PESO** En orden de marcha: 1.275 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
328 GTB	3.185	270	263	16,0	-	-
328 GTS	3.185	270	263	16,0	-	-

Motor 16

**POR FUERZA.**

Varta es la primera potencia de Europa. Por su tecnología, aún no igualada por los automóviles de Europa. Por su durabilidad, millones de vehículos garantizan al máximo gracias a su garantía de 3 años o 100.000 km. Por la seguridad de su carga eléctrica, al cliente y no meses antes. Por estas y otras múltiples razones, Varta quedarse a medias y debe exigirse. Por fuerza.

**POR FUERZA**



**Motor 16**

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.

Vicepresidente: César Pontviante.

Editor: Romualdo de Toledo.

Director general: Alfonso de Salas.

Director de publicaciones: Pedro J. Ramírez.

Director: Félix Lázaro.

Redactor jefe: Alberto Mallo.

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

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

Corresponsales en el extranjero: Julio Algarraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).

Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Fuyo; Ramón Rodríguez.

Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente.

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

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calzina Rut. 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. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

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

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

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

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

Difusión controlada por OJD.

**SUMARIO**

- 4 PUNTO DE MIRA
- 6 REPORTAJE El mito de la velocidad
- 16 ACTUALIDAD Los precios del 86
- 22 MERCADO Precios de coches usados
- 23 Precios de motos
- 28 FRENTE A FRENTE Familiares Turbodiesel: CX/505
- 36 Autobianchi Y.10/Innocenti
- 43 CUENTENOS SU CASO
- 44 COMPRAR Y VENDER
- 48 LO ULTIMO Ford Transit
- 51 Año nuevo, coches nuevos
- 55 MOTOS Piloto rico, piloto pobre
- 60 DEPORTE Rallye París-Dakar
- 64 A todo gas
- 66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO



**No bajaron**

El temido día llegó: ya tenemos IVA. Y con él la ceremonia de la confusión más agobiante que se recuerda por estos pagos. Para el sector del automóvil, las cuentas que se hacían desde el Ministerio de Economía no han servido, como se presumía, para nada, y la rebaja en el precio final de los coches no se ha visto por ninguna parte. A esta confusión ha venido a unirse, además, la desinformación más absoluta de la prensa de difusión nacional, que, sin comprobar ninguno de los datos que caía sobre sus mesas de redacción, anunciaba los primeros días de enero a bombo y platillo una rebaja del precio de los automóviles, rebaja que ha existido realmente en los precios franco fábrica y franco frontera, pero que ha sido adoptada por los fabricantes e importadores para amortiguar el impacto IVA y con ello dejar los precios al cliente en el mismo nivel que al cerrarse el pasado año.

Si Administración y medios de comunicación no atinaban en ninguno de sus anuncios, los fabricantes han esperado al ultimísimo momento para adoptar una decisión, lo que ha provocado que durante algunas horas se dieran anécdotas curiosas, como que un mismo modelo costara de un concesionario a otro cinco mil duros más. Habría que pedir a los dirigentes del sector mayor claridad de ideas o, a lo sumo, una mayor prospectiva del mercado que le aporte una claridad más diáfana.

Pero de todo esto puede obtenerse una lectura positiva de cara al automovilista español: frente a la psicosis inflacionista en que ha desembocado el IVA, hay algo, los automóviles, que al menos queda como estaba. Esta estabilidad en los precios, que obviamente se mantendrá tan sólo hasta la primavera, y la reciente bajada del precio de la gasolina son, sin duda, un motivo de esperanza para el sector. Tras las relevantes ventas de los últimos meses, el comienzo de año se cernía como un serio peligro para todas las marcas. Ahora se puede vislumbrar un crecimiento pequeño, pero más sostenido, de las ventas, lo que no deja de ser una buena noticia.



Carlos Solchaga Ministro de Economía y Hacienda

## Bocinazos



Cuando se sabía con suficiente antelación que el famoso IVA iba a entrar en vigor el 1 de enero, ¿por qué los fabricantes e importadores de automóviles han esperado al día 2 para dar a conocer sus cambios en los precios?

Hace unos meses, esos mismos fabricantes acordaron facilitar siempre el precio final de sus productos, obviando las fórmulas de los f.f. ¿Cuándo va a ser realidad esa promesa?

¿Por qué no se distingue mejor la señalización horizontal de las carreteras españolas en cuanto las condiciones climatológicas se vuelven ligeramente adversas?

¿Cuándo va a montar el Renault 11 Turbo grupos ópticos halógenos H-4 en lugar de los H-1 con los que sale ahora de fábrica?

¿Cuándo va a dejar de autorizar la Guardia Civil de Tráfico la circulación por los arcones en fechas señaladas, autorización que además de peligrosa no descongestiona en absoluto el tráfico?

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



### TALBOT-INDUSTRIA

#### ACUERDO INMINENTE

ES inminente la firma de los acuerdos negociados entre Peugeot-Talbot y el Ministerio de Industria para la puesta en marcha del plan industrial. De momento, la mayoría del comité de empresa ha aceptado el plan y sólo falta el referéndum sindical. Se desconoce, sin embargo, la cuantía de las ayudas que la Administración facilitará a la empresa para llevar a cabo ese plan, que contempla una inversión de 11.380 millones de pesetas en tres años, con el compromiso de mantener la actual política de producción y de salarios y con la fabricación del nuevo modelo Peugeot 309.

### TRAFICO

#### MUERTOS NAVIDEÑOS

DOSCIENTAS diecisiete personas han perdido la vida en accidentes de tráfico desde el pasado día 20 hasta el 2 de enero (18 más que en el mismo periodo del año anterior). Para la DGT, dos han sido los factores de esta sangría: el aumento del tránsito por la bajada de la gasolina y las malas condiciones meteorológicas. Respecto al primer tema, se olvida que estos días la utilización del coche es masiva independientemente del precio del combustible. Y en cuanto al segundo, se ha echado en falta este año una campaña de aviso y prevención ante una climatología adversa.

### RENAULT

#### DIRECCIONES A REVISION

UN total de 850.000 unidades de los modelos 9 y 11 han sido llamados a revisión por Renault para controlar su sistema de dirección. Un 2 por 100 de estos modelos vendidos en los países nórdicos han registrado puntos de óxido en la cremallera de la dirección y eso es lo que ha puesto en marcha la alarma, alarma que, según informaciones de la marca, no afectaba a la seguridad de los coches. El óxido de la cremallera úni-

### ALFA ROMEO

#### OFERTA 4 x 4

LA oferta de modelos con tracción a las cuatro ruedas se va incrementando también en nuestro país. Alfa Romeo inicia en este mes

y el 8 por 100, en la suspensión. En los coches entre cinco y diez años los porcentajes aumentaban, respectivamente, al 53, 25, 28, 21 y 33 por 100 en los frenos. En los de más de diez años los datos eran todavía peores: 64 por 100, alumbrado; 50 por 100, en la dirección; 41 por 100, en los frenos, y el 32 por 100, en las ruedas. Estos datos evidencian que los años no pasan en balde y que se urge que las ITV cumplan con su cometido, sobre todo inspeccionando los coches con más de diez años a cuestas, para que disminuya el peligro en nuestras rutas.



## Verde y Rojo

● Cuando todas las marcas ajustaban sus precios para dejarlos como estaban, Alfa Romeo sorprendía a todos adoptando unas rebajas sustanciales en sus modelos «para que el consumidor español disfrute de los beneficios fiscales derivados de la entrada en la CEE». No se puede negar que con medidas así ingresamos donde haga falta.

● Cuando el Estado nacionaliza empresas de interés en dificultades, ya sabemos quién va a sacar las castañas del fuego: los



### MADRID

#### MAS ORA, MAS CARA

ANTES incluso de que terminaran las fiestas navideñas el Ayuntamiento ha decidido ampliar el perí-

metro de la Ordenanza de Regulación de Aparcamiento (ORA), que a partir del 1 de enero llega ya al complejo Azca y a otras zonas del noroeste. La medida ha venido acompañada de una subida en el precio de las tarjetas, que ahora cuestan dos pesetas más por cada media hora de aparcamiento.

### INDUSTRIA

#### LOS FONDOS NEGATIVOS DE SEAT

SI se aplicasen criterios internacionales de contabilidad, los fondos propios actuales de la empresa Seat serían de 135.000 millones de pesetas negativos. Así se desprende de una auditoría que fue manejada por el Gobierno para autorizar la reciente aportación de capital de la compañía de 185.266 millones de pesetas de fondos públicos. Volkswagen tomará el ciento por ciento del capital no más tarde de diciembre de 1990 y antes de la firma final se tendrán que

compensar las pérdidas de Seat en 1985 y realizar una ampliación de capital hasta alcanzar los 80.000 millones de pesetas de fondos propios para acometer previsiones del plan industrial.

### VOLVO

#### CAMION DEL AÑO

LA nueva serie FL de camiones Volvo ha sido galardonada con el título de Camión del Año, que anualmente otorga un jurado de periodistas especializados europeos. La nueva serie FL se caracteriza sobre todo por el avanzado diseño de sus cabinas, en las que destaca el plano del puesto de conducción rebajado y una serie de elementos que contribuyen decisivamente al confort de utilización.



### INSPECCION

#### BARCELONA, UN MAL PARQUE

TRAS una campaña de revisión de vehículos efectuada por la Dirección de Tráfico en Barcelona, se han conocido unos datos alarmantes, ya que el 31 por 100 de los coches examinados de menos de cinco años tenía defectos en el alumbrado; el 12 por 100, en las ruedas; el 10 por 100, en la dirección,

# LOS COCHES MAS RAPIDOS

# EL MITO DE LA VELOCIDAD



### EL HOMBRE MAS VELOZ

**Nombre:** Carl Lewis.  
**Velocidad alcanzada:** 40,45 km/h.  
**Velocidad en «mach»:** 0,03.  
**Duración máxima velocidad:** Un segundo.  
**Potencia desarrollada:** 0,1 CV.  
**Relación peso/potencia:** 700 Kg/CV



En los Campeonatos del Mundo de Atletismo celebrados en Helsinki (Finlandia), en agosto de 1983, el atleta Carl Lewis conseguía la velocidad más alta conseguida por el hombre en carrera, al superar los 40 km/h. Hay que tener en cuenta que esa velocidad la mantuvo durante un segundo escaso en una carrera en que fué lanzado por otros corredores, ya que la prueba correspondía a los relevos de 4 por 100 metros.

### EL AVION MAS VELOZ

**Nombre:** Lockheed SR-71 A.  
**Velocidad alcanzada:** 3.529,56 km/h.  
**Duración máxima velocidad:** 75-90 minutos.  
**Potencia desarrollada:** 27.000 kg. de empuje.  
**Relación peso/potencia:** 2,4 kg/kg. de empuje.



El Lockheed SR-71 A es un avión norteamericano usado por las Fuerzas Aéreas USA en misiones de vigilancia y reconocimiento. El récord oficial de velocidad aérea es de 3.529,56 km/h., conseguido por el capitán Joersz y el mayor Morgan Jr. cerca de la base de la Fuerza Aérea de Beale, en California, el 28 de julio de 1976, sobre una distancia que osciló entre 15 y 25 kilómetros.

**C**UANDO nos propusimos elaborar un ranking de coches en función de su velocidad estimamos con excesiva ligereza que serían unos sesenta los modelos capaces de superar los 200 kilómetros por hora. Craso error, pues realizado el cómputo son más de un centenar los que se anuncian —hemos tomado datos de fabricante— por encima de esa barrera. Y es que los fabricantes de automóviles son conscientes de que como alguien dijo la velocidad es una droga, y tienden a suministrarla a sus adeptos.

Porque la velocidad proporciona placer, un placer del que forma parte el sentimiento de estar dominando, aunque sea sólo un poco, las magnitudes, el tiempo y el espacio. Esto sin contar el desafío técnico y humano que supone, desa-

fiando las leyes de la física, mantener a una masa de hierro, acero, plástico y gomas, rodando por tierra a velocidades que debería mantener en el aire.

Evidentemente, este medio placer-medio desafío encierra unos riesgos. Un riesgo que se hace efectivo casi siempre a causa del fallo humano. Porque la velocidad en sí no es peligrosa, por lo menos a nivel de coche de producción. Lo que la hace peligrosa son sus circunstancias.

A lo largo de mi vida profesional he tenido la oportunidad de probar algunos de los coches que aparecen en los primeros puestos de este ranking. Posteriormente, compañeros y amigos me han interrogado con la esperanza de que mi respuesta fuera un conglomerado de emociones. Pero siempre les he defraudado. Porque la velocidad en sí gusta,

### LA AERONAVE MAS VELOZ

**Nombre:** «Challenger».  
**Velocidad alcanzada:** 28.000 km/h.  
**Velocidad en «mach» (\*):** 22,8.  
**Duración máxima velocidad:** 48 horas.  
**Potencia desarrollada:** 2,9 millones kg. de empuje.  
**Relación peso/potencia:** 0,69 kg/kg. de empuje.



El 12 de abril de 1981, el «Challenger» batía, a 400 kilómetros de la Tierra, todos los récords de velocidad de aeronaves con alas fijas. Sin embargo, la máxima velocidad alcanzada por un ser humano fue la lograda por los astronautas del vuelo del «Apolo X», en 1969, en su entrada en la órbita terrestre, al superar el nivel de 39.897 kilómetros-hora.

(\* Un «mach» equivale a la velocidad del sonido, es decir, 340 metros por segundo o 1.224,67 kilómetros-hora.

### EL ANIMAL MAS VELOZ

**Nombre:** Guepardo.  
**Velocidad alcanzada:** 100 km/h.  
**Velocidad en «mach» (\*):** 0,08.  
**Duración máxima velocidad:** 20 segundos.  
**Potencia desarrollada:** 1,5 CV.  
**Relación peso/potencia:** 8,0 kg/CV.



El guepardo es el animal terrestre más veloz en distancias cortas, es decir, en torno a 500 metros, donde desarrolla una velocidad de 96-101 km/h. en un terreno llano. A veces se le han atribuido velocidades de 135-145 km/h., aunque no se ha demostrado científicamente. En una distancia más larga, concretamente un kilómetro, el guepardo alcanzó una velocidad de 70 km/h., según unas pruebas realizadas en Londres en 1937.

pero no impresiona. No hace mucho, con ocasión de la presentación de los nuevos Mercedes 560, viajábamos por las autopistas alemanas a 225 kilómetros por hora, conversando tranquilamente, con la misma tranquilidad con la que se puede viajar a 90 kilómetros por hora en una carretera local española. Y es que hacía buen tiempo, el tráfico era fluido y todo invitaba a sacar el máximo partido de un coche confortable y pensado para poder alcanzar esa velocidad sin problemas. En cambio sí impresionaba lo suyo lanzarse a 110 kilómetros por hora al volante de un Dauphine o un 600 por una ondulada y abombada carretera española de finales de la década de los sesenta, flanqueada de gruesos e impresionantes árboles. Si además había viento lateral rácheado, pues toda-

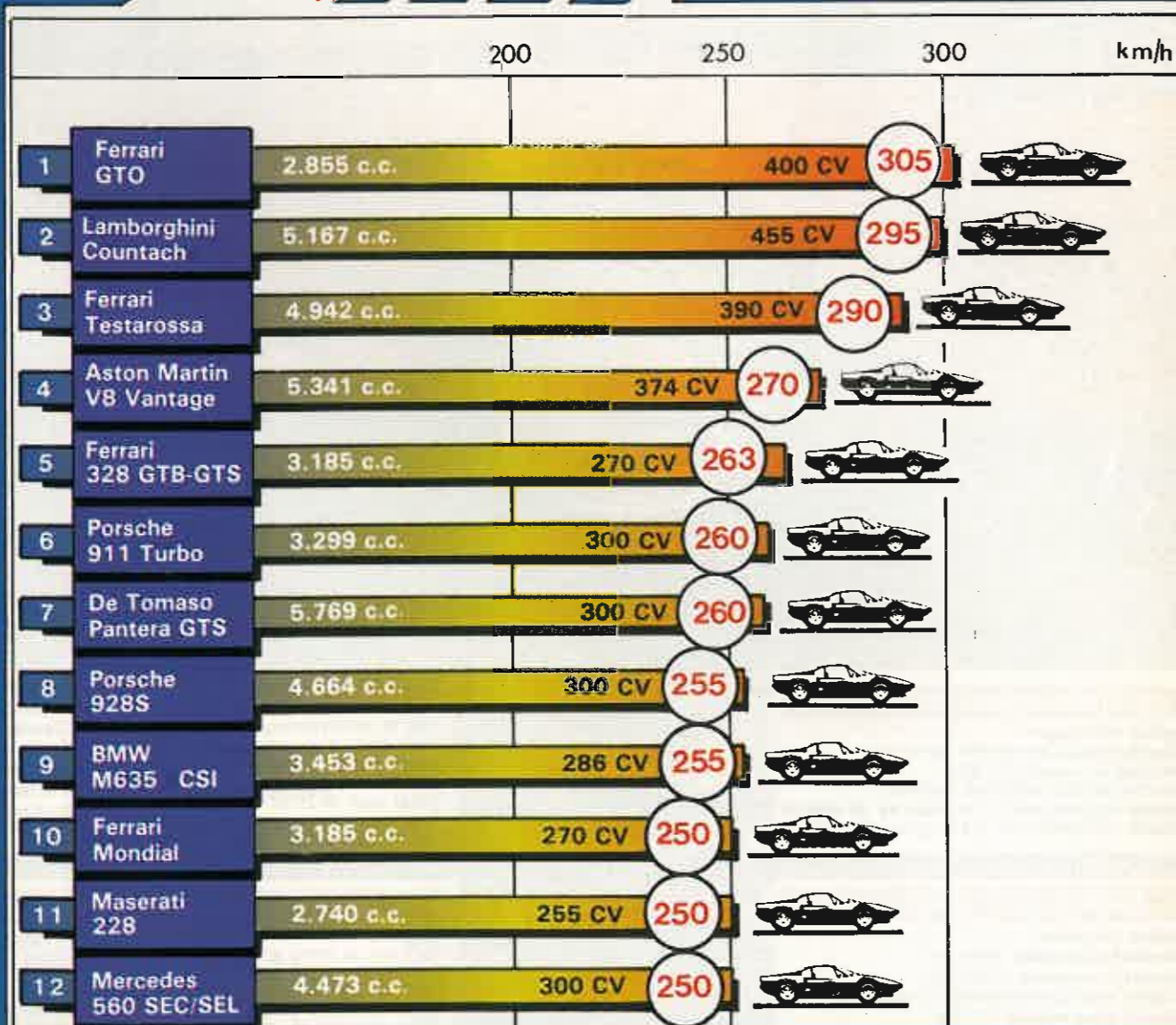
vía eran mayores las emociones. Y es que lo que impresiona de verdad es la velocidad relativa a esas circunstancias y no la absoluta. Eso se siente cuando se tiene la oportunidad de que un buen piloto de rallye te lleve de copiloto en algún tramo que tenga bien entrenado. Sus coches apenas superan los 180 kilómetros por hora, pero disponen de un fantástico poder de aceleración que les permite ponerse por encima de los cien kilómetros por hora en una mínima fracción de tiempo. Sentado en el asiento de la derecha sí que se sufren

de verdad todo tipo de sensaciones mientras que salta de una curva a otra, pasándolas a increíbles velocidades que oscilan entre 70 y 140 kilómetros por hora en busca de un tramo recto en el que, por corto que sea, poder llegar a esos 180 kilómetros por hora de velocidad máxima que hacen desfilarse los árboles, las rocas o los pretilos que esconden el precipicio en la mayor parte de los casos a un ritmo fantástico.

### Cuestión de imagen

Pero todo esto resulta difícil de valorar para el gran público que se asombra de que alguien pueda viajar a 250 kilómetros por hora en un Ferrari Mondial, sin caer en la cuenta de que lo está haciendo con toda comodidad, mientras la temperatura del habitáculo la controla el aire acondicionado y escucha música por el equipo de radio de alta fidelidad.

**LOS QUE MAS CORREREN**



El Ferrari 308 GTO es, hoy por hoy, el coche más rápido de producción, con una punta de 305 km/h.



La hegemonía del Ferrari se ve amenazada por el Porsche 959, con una velocidad superior a 300 km/h.

No tiene nada de particular, por tanto, que los fabricantes traten de poner a sus vehículos la medalla de una buena velocidad punta. Es algo que viste, pese a que, salvo en Alemania, la mayoría del mundo occidental tiene sus carreteras con un límite de velocidad. Una velocidad máxima anunciada que prácticamente todas las unidades producidas son capaces de alcanzar, puesto que los controles de fabricación por un lado y los grupos de defensa de los consumidores por otro no permite ya

que se vaya de farol por la vida. Y esto lo decimos porque en nuestras pruebas estamos pudiendo comprobar que las diferencias entre las cifras que obtenemos y las que señala el fabricante son mínimas. Y algunas veces las cifras son superiores.

Esta proliferación de coches rápidos ha ocurrido en los dos últimos años. Y en ella tiene mucho que ver las nuevas tendencias de los diseñadores de carrocerías, siempre en busca de una buena aerodinámica, que ha permitido que la cantidad de potencia del motor desti-

### TERESA RIONE

El contrapunto a la máquina lo pone Teresa Rioné, la española más veloz, que gentilmente aceptó rivalizar con el Ferrari Testarossa frente a las Leica de Gigi Corbetta. Catalana, nació en Barcelona el 23 de marzo de 1965. Empezó en el atletismo a las doce años. Cinco más tarde había ganado su primer Campeonato de España. En el momento actual detenta los récords de España de 60 y 100 metros. Ha participado ya en dos campeonatos euro-



peos y formó parte del equipo nacional en las pasadas Olimpiadas de Los Angeles. En la actualidad se prepara para los Campeonatos de Europa de Pista Cubierta.

Su competición particular contra el Testarossa tuvo lugar una fría mañana de diciembre en el Polideportivo de la Concepción, del Instituto Municipal de Deportes, del Ayuntamiento de Madrid.

MODELO	C.C.	C.V.	Vel. Máx.	MODELO	C.C.	C.V.	Vel. Máx.
13. Audi Sport Quattro	2.133	306	250	61. Maserati Biturbo	2.491	185	215
14. Renault Alpine V6 Turbo	2.458	200	250	62. Mercedes 420 SE	4.196	218	215
15. Ferrari 400 i	4.823	315	245	63. Opel Monza 3.0	2.969	180	215
16. Lotus Esprit Turbo	2.172	213	245	64. Pontiac Firebird Trans Am	5.001	193	215
17. Porsche 911 Carrera	3.164	231	245	65. Porsche 924 S	2.479	150	215
18. Porsche 944 Turbo	2.479	220	245	66. TVR 280 i	2.792	152	214
19. Jaguar XJS H.E. Aut.	5.343	295	241	67. Mercedes 420 SL	4.196	218	213
20. De Tomaso Longchamp	5.769	300	240	68. BMW 528 i	2.788	184	212
21. Ford Sierra RS Cosworth	1.093	204	240	69. BMW 628 CSI	2.788	184	212
22. Nissan 300 ZX Turbo	2.490	228	240	70. Alfa Romeo GTV 2.5 V-6	2.492	160	210
23. TVR 39 SE	3.907	279	240	71. Avanti II	5.001	193	210
24. Aston Martin V8	5.341	306	235	72. Fiat Croma Turbo i.e.	1.995	155	210
25. Renault Alpine V6 GT	2.849	160	235	73. Ford Sierra XR 4/4	2.792	150	210
26. Jaguar XJS 3.6	3.590	228	233	74. Mercedes 300 SE	2.962	188	210
27. Aston Martin Lagonda	5.341	306	230	75. Opel Senator	2.969	180	210
28. Audi 200 Turbo	2.144	182	230	76. Peugeot 505 Turbo Iny.	2.155	180	210
29. BMW M 535 i	3.453	218	230	77. Peugeot 205 Turbo 16	1.775	200	210
30. Jaguar Sovereign H.E. Aut.	5.343	295	230	78. Rover V.D.P. EFI	3.532	157	210
31. Maserati Quattroporte	4.930	280	230	79. Toyota Celica	2.760	170	210
32. Mercedes 500 SEC	4.973	245	230	80. Panther Solo Turbo	1.598	132	209
33. Mercedes 190 E 2.3 16	2.299	185	230	81. BMW 732 i	3.210	197	208
34. Mercedes 300 E	2.962	190	230	82. Ford Scorpio 2.8	2.792	150	208
35. Mitsubishi Starion Turbo	1.983	180	230	83. Lancia Thema 6V	2.849	150	208
36. BMW 635 CSI	3.430	218	229	84. Volkswagen Golf GTI 16V	1.718	139	208
37. BMW 745 i A	3.430	252	227	85. Volkswagen Scirocco 16V	1.781	139	208
38. Ford RS 200	1.803	250	227	86. Buick Regal Turbo	3.791	203	205
39. Mauda RX-7	1.308	185	226	87. Nissan Silvia	1.977	145	205
40. Chevrolet Corvette	5.733	205	225	88. Saab 900 Turbo 16	1.985	175	205
41. Ford Mustang	4.942	213	225	89. Ford Escort RS Turbo	1.597	130	204
42. Lancia Delta S4	1.759	250	225	90. Mercedes 230 E	2.299	136	203
43. Mercedes 500 SE/SL	4.973	245	225	91. Mercedes 300 SL	2.962	188	203
44. TVR 350 i	3.532	193	225	92. Opel Kadett GSI	1.796	115	203
45. Renault 25 V6 Turbo Iny.	2.458	182	224	93. Citroen CX 25 GTI	2.500	138	202
46. Saab 900 Turbo 16	1.985	175	224	94. Ford Scorpio 4/4	2.792	150	202
47. Audi Quattro	2.144	200	222	95. Alfa 90 2.5 Q.O.	2.492	156	201
48. Lotus Esprit S3	2.172	162	222	96. BMW 728 i	2.788	184	201
49. Citroen CX 25 GTI Turbo	2.500	168	220	97. BMW 525 i	2.494	150	201
50. Maserati Biturbo 425	2.491	200	220	98. Renault 25 V-6 Iny.	2.664	144	201
51. Porsche 944	2.479	163	220	99. Audi 100	2.226	138	200
52. Lancia Thema 2.000 i.e. Turbo	1.995	165	218	100. Audi 200	2.226	138	200
53. Mercedes 260 E	2.599	166	218	101. Chrysler Omni Turbo	2.213	148	200
54. Mercedes 420 SEC	4.196	218	218	102. Fiat Uno Turbo i.e.	1.301	105	200
55. Bentley Mulsanne Turbo	6.750	—	217	103. Jaguar Sovereign 4.2 Aut.	4.235	205	200
56. BMW 325 i	2.494	171	217	104. Pontiac Fiero	2.837	142	200
57. BMW 735 i	3.430	218	217	105. Renault 5 GT Turbo	1.397	115	200
58. Lotus Excel	2.172	162	217	106. Subaru XT	1.781	136	200
59. Rover 3500 Vitesse	3.532	193	217	107. Toyota MR 2	1.587	124	200
60. Chevrolet Camaro	5.001	218	215	108. Volvo 760 GLE Turbo	2.316	173	200

nada a vencer la resistencia del aire sea cada vez menor, habiendo más para empujar el coche... Este es el milagro de que coches de pequeña cilindrada puedan entrar ahora en el durante mucho tiempo reservado hasta hace poco a unos cuantos privilegiados que pasaban esa velocidad.

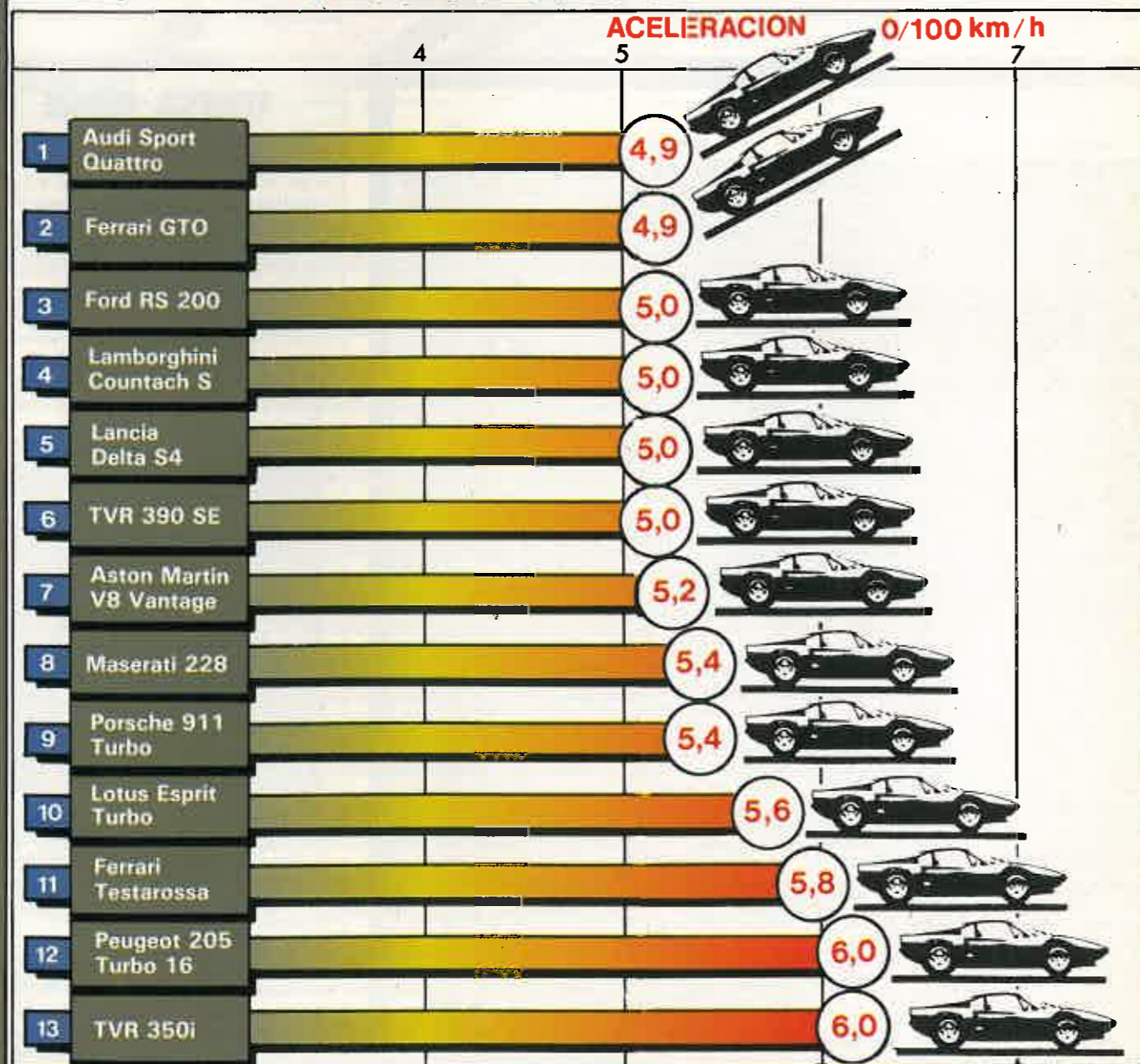
En estos momentos y en espera de que Porsche, con el 959, puede traernos alguna sorpresa, el Ferrari GTO es el coche más rápido de cuantos se han producido recientemente. Decimos se han producido porque de este modelo se hicieron sólo 220 unidades, de cara a tener un coche competitivo homologado para disputar rallyes. El GTO complementa su velo-

cidad punta con una aceleración fulgurante, que es también la mejor, aunque en este caso la haya igualado el Audi Quattro Sport. Quizá es precisamente eso lo que más impresiona del coche, y que de verdad le hace ser el coche más rápido de cuantos están comercializados en la actualidad. Ahora hay que esperar qué es lo que ocurre cuando aparezca el Porsche 959, que anuncia una

potencia por encima de los 400 caballos del GTO y que podría tener una velocidad del orden de los 320 kilómetros por hora y una aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora inferior a los cinco segundos.

Hay que resaltar el que Ferrari hace honor a su imagen, colocando cuatro de sus modelos entre los diez más rápidos. El Testarossa ocupa el tercer lugar del elenco, detrás del aparatoso Lamborghini Countach, y más atrás vienen los recientes 328 GTB/GTS y 328 Mondial. Porsche, en cambio, sólo tiene dos representantes en este grupo de cabeza, el 928 S y el 911 Turbo, pero es que la marca alemana, de todas formas, hay que hacer hincapié en que tomando como base el 911 Turbo, algunos preparadores han realizado vehículos que superan los 300 kilómetros por hora. Pe-

**LOS QUE MAS ACELERAN**



El Lamborghini Countach S alcanza una velocidad máxima de 295 km/h. En aceleración también está entre los más rápidos.

ro entrar en el mundo de las preparaciones es perderse un poco, pues ni el dato es fiable ni existe una constancia en la realización de estos coches. También Ferrari es base para preparaciones especiales, como la que ha hecho Koenig a partir del Berlinetta BB, acoplándole dos turbocompresores, que le proporcionan la potencia suficiente para alcanzar los 340 kilómetros por ho-

ra. También una realización artesanal es el Vector, un coupé de aspecto futurista realizado en California, cuya velocidad máxima es de 320 kilómetros por hora. De todas formas, este es un coche que se construye por encargo, y de momento sólo un jeque árabe ha encargado dos.

Siguiendo con la lista, conviene destacar que la berlina más rápida es el

**FERRARI** coloca cuatro de sus modelos entre los diez más rápidos

Mercedes 560 SEL, capaz de alcanzar los 250 kilómetros por hora. Con ella Mercedes se destaca de Audi, que con la aparición del 200 Turbo pudo presumir durante algún tiempo de este honor.

En el cuadro de las aceleraciones aparecen algunos modelos que figuran mal situados en el de la velocidad. Se trata de esa nueva generación de vehículos para conseguir la homologación de coches para rallyes, con tracción a las cuatro ruedas. Son coches con potencias entre los 200 y los 250 caballos, con tracción a las cuatro ruedas, gracias a la cual se aprovecha al máximo la potencia y las aceleraciones son brutales. Estos coches, como el Ford RS 200, el Lancia Delta S.4 o el Peugeot 205 Turbo 16, no pueden rivalizar con un Countach en un tramo recto de autopista, pero en cambio son netamente superiores a un tramo mixto de rectas y curvas.

Nos queda hacer una mención a los coches de competición. Los más rápidos en velocidad punta son, sin duda, los Sport Prototipos, que corren en pruebas como Le Mans —hacen velocidades que rozan los 390 kilómetros por hora—, y los monoplazas de Fórmula Cart, que corren en Indianápolis,

Modelo	Aceleración 0-100 km/h	Modelo	Aceleración 0-100 km/h
14. Porsche 911 Carrera	6,1	63. Chevrolet Camaro	8,3
15. Porsche 928 S	6,2	64. Fiat Uno Turbo i.e.	8,3
16. Porsche 944 Turbo	6,3	65. Pontiac Fiero	8,3
17. BMW M 635 CSI	6,4	66. Pontiac Firebird Trans Am	8,3
18. Ferrari 328 GTB/GTS	6,4	67. Saab 900 Turbo 16	8,3
19. Ford Mustang	6,5	68. BMW 528 i	8,4
20. Lamborghini Jalpa	6,5	69. Ford Sierra 4x4	8,4
21. Maserati Biturbo	6,5	70. Peugeot 505 Turbo Inyec.	8,4
22. Aston Martin V8	6,8	71. Porsche 944	8,4
23. Chevrolet Corvette	6,8	72. Toyota Celica Supra	8,4
24. Ford Sierra RS Cosworth	6,8	73. Buick Regal Turbo	8,5
25. Mazda RX-7	6,8	74. Opel Monza 3.0	8,5
26. Ferrari 400 i	6,9	75. Volkswagen Golf GTI 16 V	8,5
27. Maserati Biturbo 425	6,9	76. BMW 732 i	8,6
28. De Tomaso Pantera GTS	7,0	77. Ford Escort RS Turbo	8,6
29. Lotus Excel	7,0	78. Porsche 924 S	8,6
30. Renault Alpine V6 Turbo	7,0	79. Saab 900 Turbo 16	8,7
31. Audi Quattro	7,1	80. Aston Martin Lagonda	8,8
32. Panther Solo Turbo	7,1	81. Mercedes 260 E	8,8
33. BMW M 535 i	7,2	82. Alfa 90 2.5 Q.O.	8,9
34. Lancia Thema 2000 i.e. Turbo	7,2		
35. Lotus Esprit S3	7,2		
36. Mercedes 560 SEC/SEL	7,2		
37. Nissan 300 ZX Turbo	7,2		
38. Rover 3.500 Vitesse	7,2		
39. Bentley Mulsanne Turbo	7,4		
40. BMW 635 CSI	7,4		
41. Ferrari Mondial	7,4		
42. Mercedes 190 E 2.3 16	7,5		
43. Jaguar XJS H.E. Aut./XJS 3.6	7,6		
44. Renault 25 V6 Turbo Inyec.	7,7		
45. Fiat Croma Turbo i.e.	7,8		
46. Mercedes 300 SE/SEC/SL	7,8		
47. TVR 280 i	7,8		
48. BMW 735 i	7,9		
49. BMW 745 i Aut.	7,9		
50. Mercedes 300 E	7,9		
51. Mitsubishi Starion Turbo	7,9		
52. Citroën CX 25 GTI Turbo	8,0		
53. Chrysler Omni Turbo	8,0		
54. De Tomaso Longchamp	8,0		
55. Renault Alpine V6 GT	8,0		
56. Renault 5 GT Turbo	8,0		
57. Audi 200 Turbo	8,1		
58. Toyota MR 2	8,1		
59. Volkswagen Scirocco 16 V	8,1		
60. Lancia Thema 6 V	8,2		
61. Alfa Romeo GTV 2.5 V6	8,3		
62. BMW 325 i	8,3		

Hemos cortado el cuadro a partir de los nueve segundos en la aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora porque a partir de ese punto hay ya una gran cantidad de coches que consiguen esa marca con potencias del orden de los 100 caballos. De todas formas, de los nueve a los diez segundos puede considerarse todavía como una buena capacidad de aceleración. A partir de los diez segundos se entra ya en el terreno de los coches más utilitarios, más o menos potentes.

Todos los coches que aparecen en el cuadro llevan motores de gasolina. El diesel que más acelera es el Lancia Thema Turbodiesel, que, de parado, invierte 11,9 segundos en alcanzar los 100 kilómetros por hora. Como referencia, en arrancada, un Fórmula 1 baja de los cuatro segundos en alcanzar los 100 kilómetros por hora.



Audi Sport Quattro. La aceleración más brillante.

capaces de rodar a 360 kilómetros por hora. Sin embargo, son los Fórmula 1 los coches más rápidos en conjunto. Su velocidad máxima no suele superar en ningún circuito los 330 kilómetros por hora, pero en una vuelta completa su velocidad media termina siendo muy superior a los dos tipos de vehículos antes mencionados.

Sergio Piccione



Jeantaud, el primer coche de récords.



Blue Flame, un cohete con ruedas.



El Spirit of America rozó los 1.000 km/h.



El actual récord mundial de velocidad homologado lo ostenta el Thrust II, del británico Richard Noble.

# LA BARRERA DEL SONIDO

**R**ECORRER más de trescientos metros cada segundo, ir a casi mil cien kilómetros por hora es todo un reto a las leyes físicas, a las fuerzas naturales. Tal límite de velocidad está marcado por el muro sónico, por la barrera del sonido, una verdadera pared invisible que puede destrozarse a las máquinas menos preparadas.

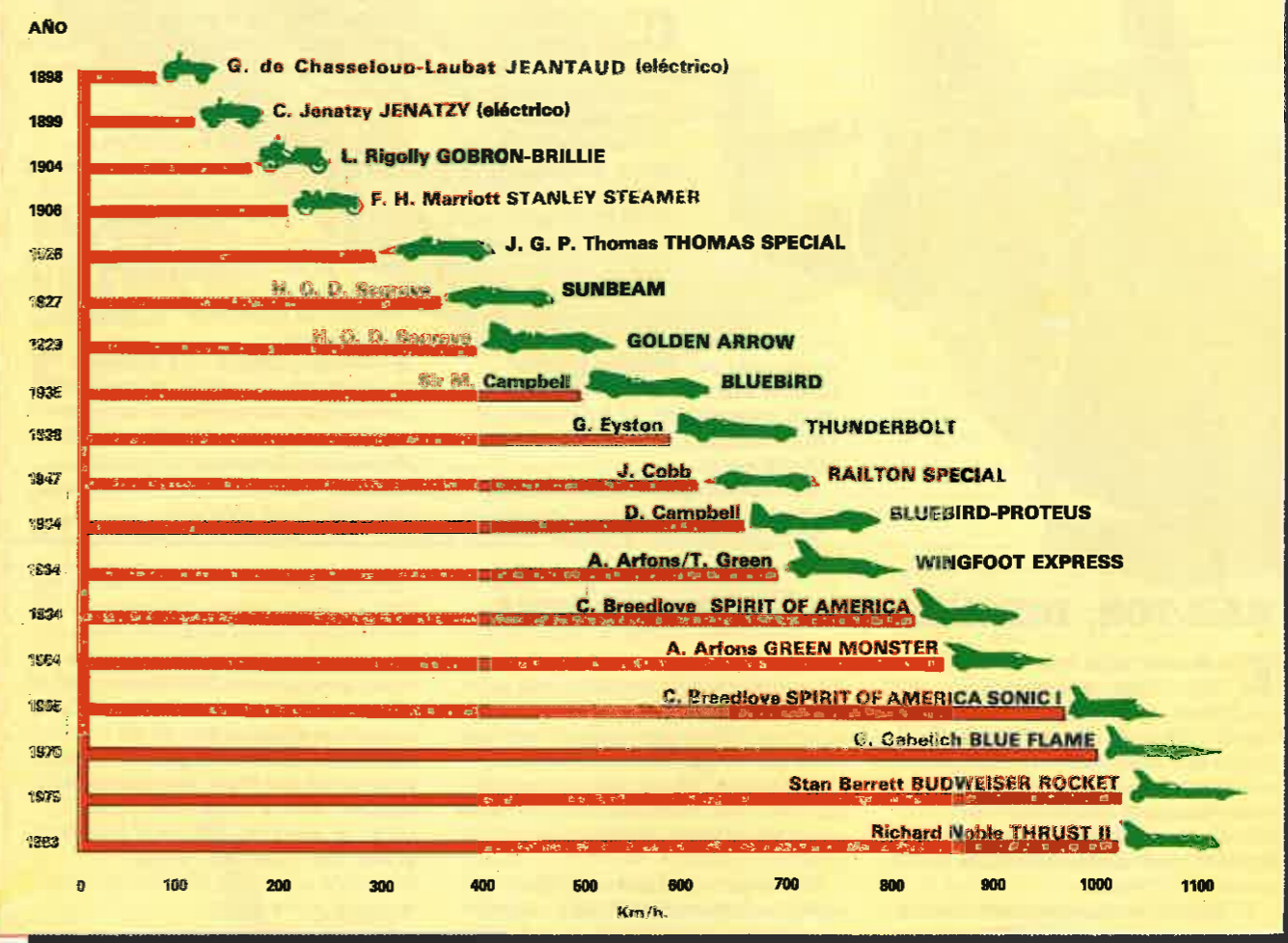
Las vibraciones, los retemblores y las deformaciones exageradas de algunos materiales fueron algunos de los defectos que afectaron a los primeros aviones capaces de superar ese límite mágico. Tales exigencias destrozaron muchos aparatos y costaron un buen número de vidas humanas hasta que se conocieron todos los secretos de ese límite. Una vez superada la barrera en el aire con los aviones supersónicos, que

viajan por encima de ese límite, el mach I o los 1.224,67 kilómetros por hora al nivel del mar y con 15 grados de temperatura, se plantea ahora la lucha para lograr la misma marca sobre la tierra, sobre el suelo, con una máquina con ruedas y sin alas. Dos personajes poco amantes de su vida, el inglés Richard Noble y el americano Craig



Un típico ejemplo de los cazarecords contemporáneos, el Budweiser.

## LA VELOCIDAD EN EL TIEMPO



Breedlove, están dispuestos a pulverizar ese muro imaginario con dos máquinas tan extrañas como espectaculares: el Thrust II, una mezcla de coche y avión propulsada por un motor a reacción Roll-Royce, y el American Sonic II, un triciclo al que se le ha montado un cohete del mismo tipo de los que se emplean en las naves espaciales.

La barrera del sonido en tierra no es una barrera infranqueable; Stan Barret y su triciclo cohete, el Budweiser Rocket, ya consiguieron romper ese muro, pero el récord no fue homologado, por no cumplirse las exigencias mínimas impuestas por los organismos oficiales, es decir, no se hicieron dos recorridos, uno de ida y otro de vuelta, en menos

de una hora. Aun así, el récord de Stan Barret, el especialista de Hollywood que había realizado el durísimo entrenamiento impuesto a los seleccionados para el programa especial de la NASA, es una referencia: los 1.190,377 kilómetros por hora que los radares de la Fuerza Aérea americana detectaron en el sentido más favorable ese día en la base californiana de Edwards son el documento inapelable que atestigua en favor de ese triciclo infernal capaz de rodar más deprisa que el ruido. La barrera del sonido se puede romper en el suelo con un vehículo bien diseñado.

El 17 de diciembre de 1979, el día del récord en la base Edwards, el muro sónico estaba situado en valores muy bajos, una consecuencia directa de las condiciones especiales de humedad y temperatura, 20 por 100 de humedad ambiental y algo menos de veinte grados de temperatura, unas condiciones que tanto Richard Noble como Craig Breedlove buscan desesperadamente, al tiempo que recorren los desiertos más famosos del planeta para encontrar una superficie plana con la suficiente amplitud para lanzar primero y detener después una máquina de más de una to-



Este es el nuevo Spirit of America con el que Breedlove quiere batir el actual récord.



## SPIRIT OF AMERICA, RECORD CON AGUA

**C**RAIG Breedlove fue el primer piloto constructor que se dio cuenta de la necesidad de un reactor para lograr la marca mundial de velocidad. El Spirit of America no tenía nada que ver con un coche normal; sus tres ruedas, sus alerones y el puesto de pilotaje, idéntico al de un avión, personalizaron a este monstruo propulsado por un reactor de la General Electric, que un año después de su presentación, el 5 de agosto de 1963, consiguió su primera marca, 655,696 km/h.

La Federación Internacional del Automóvil no reconoció el récord,

porque Spirit of America tenía sólo tres ruedas; sin embargo, en 1964, este triciclo llegó a los 754,296 kilómetros por hora.

Dos días después de ese récord, Craig Breedlove se arriesgó en la oportunidad definitiva. En el recorrido de ida logró ya una marca fantástica, y en el de vuelta consiguió mejorar en unos veinte km/h. esa marca; el récord ya era un hecho, 846,926 kilómetros por hora, pero el Spirit of America se desmandó: los paracaídas de frenado fallaron, los discos de freno ardieron, y el avión con ruedas terminó su loca carrera en el lago salado que delimita las llanuras de Bonneville; Breedlove tuvo que escapar nadando, pero se salvó para disfrutar de su marca.

## RAILTON, DIECISIETE AÑOS EN CABEZA

**E**L Railton salió a la luz en 1938. John Cobb, un peletero londinense, se sintió tentado por los éxitos y la gloria de los Campbell, por lo que dio vida a este inmenso puro en colaboración con Reid Railton. El monstruo tenía una forma muy aerodinámica para su época y era muy ligero, ya que pesaba menos de tres toneladas y media.

El Railton estaba equipado con dos

motores Napier, de doce cilindros en V, con compresor que daba más de dos mil quinientos caballos de potencia. Como dato curioso, hay que decir que no llevaba un sistema de refrigeración clásico, sino un tanque con hielo que mantenía la temperatura adecuada durante el tiempo de la prueba.

El Railton consiguió su primera marca en septiembre de 1938 cuando

alcanzó los 563,471 kilómetros por hora; en agosto de 1939 llegó a 593,56 kilómetros por hora sobre las llanuras saladas de Bonneville y ya en septiembre de 1947 llegó a los 634,267 kilómetros por hora, una marca que aguantó intacta hasta 1964. John Cobb se mató en 1952 en el lago Ness, el lago del monstruo, cuando intentaba conseguir también el récord mundial sobre agua.



melada de peso que va a más de mil kilómetros por hora y que no puede contar ni con los paracaídas de frenado ni con los frenos clásicos hasta que rueda a menos de trescientos por hora.

El inglés Richard Noble no ha conseguido una velocidad tan alta a los mandos de su Thrust II, un vehículo realizado con el apoyo de toda la industria británica del motor; pero su marca, 1.019,469 kilómetros por hora, hecha durante 1983 en el desierto de Black Rock, es ahora mismo el récord oficial, ya que se cumplieron todos los requisitos de cronometraje, lo que no fue el caso en la cifra de 1.190,377 kilómetros por hora de Stan Barret. Richard Noble tuvo que jugarse el tipo en Black Rock, un desierto situado en el Estado americano de Nevada. Es demasiado justo en longitud para atacar la barrera del sonido.

Craig Breedlove, por su parte, está dando los últimos retoques al America Sonic II, un refinado triciclo que cuenta con todo un arsenal de elementos electrónicos no vistos en el coche de Noble. Breedlove ha conseguido cinco veces el récord mundial de velocidad y sabe lo que hace: su coche estará terminado en la primavera próxima y su costo se acercará a los doscientos millones de pesetas. El America Sonic II será un pariente aventajado del Spirit of America Sonic, el espectacular triciclo con el que Craig consiguió en 1964 el récord mundial, a 846,784 kilómetros por hora. La prueba se realizó en el terreno sagrado de los récords, la inmensa planicie de Bonneville, unos lagos salados totalmente secos que durante más de medio siglo fueron testigos de la lucha por la corona de la velocidad.

Las mujeres también han estado presentes en esta lucha; Lee Breedlove, la esposa de Craig, logró 496,782 kilómetros por hora, una marca que después ha sido superada por una especialista de Hollywood, Kitty O'Neill, que además tenía un problema de audición y de lenguaje que no la impidió, sin embargo, superar los novecientos kilómetros por hora a los mandos del Budweiser Rocket.

Norman, el hijo de Craig Breedlove, será el encargado de luchar por ese récord que en los últimos cincuenta años ha sido un duelo constante entre ingleses y norteamericanos; una lucha en la que se siempre ha figurado el ilustre apellido Campbell.

El pionero de esta familia, sir Malcolm Campbell, se mató en 1948 al intentar conseguir la marca mundial sobre agua; su hijo, Donald Campbell,



## BLUEBIRD, UN PAJARO INGLES

**E**L Bluebird, el Pájaro Azul de sir Malcolm Campbell, es uno de los monstruos sagrados en la historia de los récords mundiales de velocidad

sobre tierra; este extraño monstruo alcanzó su momento culminante en febrero del año 1931 al lograr el récord mundial a 395,469 kilómetros por hora. El terreno elegido en aquella ocasión fue la playa de Daytona, el mismo lugar donde años después se construyó el circuito de Daytona Beach.

Toda la saga de los Bluebird tuvo un mecánico de excepción, Leo Villa, que estuvo cuidando de estos monstruos desde 1922 hasta 1967, cuando se mató Donald Campbell. El Bluebird llevaba un motor de avión Napier; un motor de 12 cilindros con 26,9 litros de cubicalaje que gracias al empuje de un compresor llegaba a los 1.450 caballos de potencia.

## EL BLUE FLAME, CONTRA LA POLUCION

**E**L Blue Flame fue el primer coche que rompió el muro de los 1.000 kilómetros por hora en la media de las dos pasadas, una en cada sentido.

Fue el resultado de una operación publicitaria puesta en marcha por el Instituto de Estudios del Gas, de Chicago, que quería llamar la atención de la opinión pública sobre las

virtudes de la utilización del gas natural no sólo en cocinas, calefacciones y demás, sino como combustible para el automóvil muy poco contaminante. Con el apoyo del Gobierno federal y la colaboración de la Reaction Dynamic de Milwaukee y de Goodyear se construyó el vehículo. Tenía cuatro ruedas, de las cuales las delanteras eran gemelas. Su turbina, alimentada por una mezcla de gas natural y peróxido de hidrógeno, desarrollaba una potencia de 58.000 caballos. Hablando en terminología aeronáutica, esto equivale a 9.680

kilogramos de empuje, de los que su piloto, Gary Gabelich, sólo pudo utilizar 5.980 para alcanzar los 1.001,667 kilómetros por hora con los que se adjudicó el récord en 1970.

Lo que más impresionó de este coche, cuyo peso era de 2.950 kilos, fue lo acertado de su diseño. En dos semanas estuvo a punto y batió el récord de velocidad. Conseguido el objetivo marcado, el Instituto del Gas, de Chicago, puso en venta el vehículo. Si la operación fue un éxito, en cambio el gas sigue sin utilizarse apenas como combustible.



## SOLO PARA LOS MEJORES

Oro y plata, un valor de 40 millones de pesetas y dos metros de altura son los datos identificativos de este trofeo, el premio creado para recompensar a los pilotos que consiguen el récord mundial de velocidad sobre tierra.

consiguió, en julio de 1964, el récord mundial sobre tierra con el Bluebird-Proteus, al llegar a los 648,728 kilómetros por hora; pero tres años después, el 4 de enero de 1967, perdió la vida en el lago australiano Coniston, a bordo de su barco Bluebird.

Otros personajes de esta batalla épica han tenido suertes extrañas; Gary Gabelich, el primer piloto que superó los mil kilómetros por hora, a los mandos del Blue Flame, una máquina alimentada por gas líquido, consiguió el récord en Bonneville durante el año 1970, pero se mató en un estúpido accidente cuando viajaba en una moto.

En la historia de los récords mundiales hay también accidentes violentísimos, como el de Art Arfons, que salvó su vida por los pelos cuando su Green Monster (el Monstruo Verde), despegó y fue dando tumbos hasta detenerse to-

talmente destrozado. Ha habido luchas intestinas, como la de los hermanos Arfons, Walt y Art, que estuvieron peleándose por la marca mundial con dos modelos muy diferentes, Walt a los mandos del Wingfoot Express (el Pie Alado), propulsado por cohetes, mientras que Art utilizó un modelo más clásico, el Green Monster, propulsado por un impresionante reactor con más de diecisiete mil caballos de empuje.

Esa ha sido a grandes rasgos la historia de una batalla sin cuartel que comenzó hace noventa años, cuando un aristócrata francés, el conde de Chasseloup-Labat, logró superar la barrera de los sesenta kilómetros por hora a los mandos de un coche eléctrico, el Jeantaud, que hizo la escalofriante velocidad para aquella época de 63,13 km/h.

Angel Marco

Ni suben ni bajan, sino todo lo contrario. O lo que es lo mismo, la entrada en vigor del IVA ha dejado el precio de los automóviles como estaba, salvo raras excepciones: una fuerte bajada del precio de los Alfa Romeo y una subida liviana de los Volkswagen de producción nacional, por razones ajenas.

## LOS PRECIOS DEL 86

**TODO SIGUE IGUAL**



Los importados mantienen su precio tras la rebaja en el franco frontera. Solamente Alfa Romeo ha aplicado una drástica reducción a sus modelos.



«**Q**UE me quede como estoy», decía el confundido potencial comprador de un automóvil escasas fechas antes de que terminara el año 1985. Y así ha sucedido. Los fabricantes de automóviles han decidido, finalmente, bajar sus precios, pero la introducción del impuesto sobre el valor añadido ha dejado el valor de los automóviles como estaba. Son cosas —se dice— de la nueva contabilidad fiscal.

Lo cierto es que la confusión en las últimas semanas del pasado año reinaba en el mercado y sólo ahora comienza a despejarse. Mientras la Administración se empeñaba en anunciar una

bajada sustancial del precio de los coches con el nuevo modelo impositivo, los fabricantes se debatían entre esa reducción y el perjuicio que sufren ahora al ver desaparecer la desgravación fiscal a la exportación. De cara a los clientes, algunos concesionarios de marca anunciaban, bajo cuerda, catastróficas subidas de precios en el 1 de enero.

Han sido escasas horas antes, o incluso ya metidos de lleno en 1986, cuando los fabricantes han optado por una decisión que, aunque no se ha tomado al unísono, sí ha coincidido prácticamente en el tiempo y en la fórmula: bajar los precios franco fábrica en torno a un 3-3,5 por 100 y de franco frontera en un 6 por 100 para que, una

vez aplicado el IVA corrector, los precios quedaran igual que al concluir 1985.

La marca más madrugadora en tomar esta decisión fue General Motors España, que, curiosamente, entraba en las listas de quienes aseguraban quería mantener sus precios para equilibrar su cuenta de resultados tras la desaparición de la desgravación a la exportación.

Fuentes de la empresa anunciaban, el pasado día 30, una rebaja de un 3 por 100 en los precios franco fábrica y de un 6,25 por 100 en los franco frontera, descensos que permitirían «mantener los precios al público al mismo nivel que el actual, después de aplicar

el impuesto sobre el valor añadido».

Peugeot-Talbot, pocas horas antes de las campanadas de Fin de Año, comunicaba similar decisión a sus concesionarios con la idea de «estar dispuestos a absorber los nuevos costes y con el fin de mantener los precios de cara al público a toda costa». Ya en pleno 2 de enero, Citroën Hispania madrugaba para seguir similar política. En un comunicado hecho público por la empresa se afirma que «frente a la dura carga fiscal que supone un impuesto de un 33 por 100 sobre los automóviles de turismo, lo que les equipara fiscalmente a productos de lujo como embarcaciones de recreo, joyas y avionetas, se disminuyen los precios franco fábrica

en turismos nacionales alrededor de un 3,1 por 100 y los precios antes del impuesto, de los vehículos importados, alrededor de un 6,7 por 100».

**L** a bajada acordada por los fabricantes amortigua el impacto del IVA

El mismo comunicado hacía hincapié en el hecho de que «este esfuerzo es tanto más duro si se tiene en cuenta que, hoy por hoy la posible disminución del ITE en cascada es una incógnita y que, por tanto, el IVA supone frente al impuesto de lujo más el ITE (24 por 100 más 5,5 por 100) un aumento de 3,5 puntos y de un 12 por 100 en la carga fiscal, que es absorbido por la empresa y que parece difícil compensar con la desaparición del ITE en cascada y del impuesto de compensación de gravámenes interiores. A esto hay que añadir —se señala— la pérdida de la desgravación fiscal a la exportación, lo que supone al sector del automóvil, que exporta más del 60 por 100 de su

**MATRICULACION Y SEGURO, MAS CAROS**



EN teoría, los precios que los automóviles tenían a 31 de diciembre último se mantienen en estas fechas tras los reajustes a la baja adoptados por las marcas. Sin embargo, otros costes se han elevado, lo que supondrá una ligera oscilación del precio final para el comprador. Así, las tasas por matriculación han pasado de costar 9.000 pesetas a 11.000. Algo similar sucede con el simple precio de las placas, que pasan de 1.365 pesetas a 1.456, ya que antes sólo estaban gravadas con el 5 por ciento del Impuesto de Tráfico de Empresas, mientras que ahora le afecta el tipo general del 12 por ciento del Impuesto sobre el Valor Añadido. Los costes de transportes que el usuario encuentra también en la factura final sufren igualmente el incremento del IVA.

Los Ayuntamientos han reajustado asimismo los impuestos municipales de circulación, con una subida que en general oscila en torno a trescientas pesetas. Todo ello supone que, ante el escarpate y respecto a la pasada semana, los precios de los coches se verán incrementados en torno a unas tres mil quinientas pesetas.

Las subidas, sin embargo, no quedan aquí. De momento, el seguro obligatorio de los automóviles va a sufrir un incremento del 10 por cien-

to. Para los turismos, el aumento es de unas mil quinientas pesetas en las provincias fronterizas con Francia, además de Vizcaya, Tarragona y Barcelona; de 1.500 a 3.000 pesetas en las provincias consideradas como las que registran un más alto grado de siniestralidad (cornisa cantábrica, Canarias, etcétera), y de 500 a 250 pesetas en el resto. Para los vehículos de transporte, estas alzas pueden representar desde 30.000 pesetas para los camiones a 40.000 para los autobuses. En motocicletas, las subidas oscilan entre las 200 y las 400 pesetas.

Este ajuste tarifario no tiene en cuenta la implantación del IVA, que será repercutido más tarde, ya que, al desaparecer el 5 por ciento de ITE de las pólizas, las empresas aseguradoras tiene que soportar las alzas de precios de las reparaciones, servicios, etcétera. Tampoco se tiene en cuenta la implantación más adelante de la segunda directiva comunicaria, que traerá una elevación de las coberturas y de las garantías a los asegurados, pero también una considerable alza de la prima. Lo que sí hay que tener en cuenta es que a partir de ya el certificado internacional del seguro —que sustituye a la famosa «carta verde»— acompañará a las pólizas en sus correspondientes vencimientos.

producción, una pérdida de rentabilidad».

A Citroën le seguía con escaso margen de diferencia FASA-Renault, el líder del mercado. Sus precios franco fábrica se reducen un 3,34 por 100 y los franco frontera en un 6,4 por 100 «con el fin de atenuar el efecto negativo que el IVA va a tener sobre el mercado». En el caso de Renault también se decidía mantener inalterable el precio de los vehículos industriales pequeños, ya que éstos podrán deducirse del IVA, dado el fin al que van destinados.

En Seat, la decisión era la misma: reducir poco más del 3 por 100 el franco fábrica de los vehículos de producción nacional, y el 6 por 100 de los importados (VW y Audi). Sin embargo, se acordaba incrementar en un 3,5 por 100 el precio f.f. de los Volkswagen fabricados en España (Santana, Polo y Passat), decisión que «forma parte de la política de ajuste de precios de los productos VW», según afirmaba un portavoz de Seat a esta revista.

Mientras sucedía todo esto en el mercado, en Ford España se decidía man-

**C**ADA coche debe pagar tres mil pesetas más por matriculación y otras tasas

tener inalterables los actuales precios f.f. de nacionales e importados, lo que suponía un alza del precio final. Esta actitud daba como resultado curiosas escenas en algunos concesionarios de la marca consultados por MOTOR16 el mismo día 2. Mientras en uno de ellos se estaba aplicando sobre los precios de fábrica el IVA, dando como resultado una subida media de 25.000 pesetas en los modelos más vendidos, en otro se había decidido ya, sin esperar comunicación oficial, vender los coches considerando que se había producido una rebaja en torno al 3 por 100 en el precio del fabricante, tal y como ya se estaba extendiendo las noticias de la postura de otras marcas por el mercado. En el momento de cerrar esta edición, en Ford España no se había comunicado oficialmente ningún cambio y todas las informaciones se remitían al martes, día 8 de enero.

Donde sí ha habido una sorpresa de bulto ha sido en el capítulo de los vehículos importados. Inicialmente, de las reuniones que los importadores ha-

**LOS OTROS COCHES**



VEHICULOS usados, todo-terreno, comerciales, de alquiler... Todas estas actividades se han visto obviamente sacudidas por la implantación del impuesto sobre el valor añadido con mejor o peor suerte. Por sectores, así quedan a partir de ahora:

**Vehículos de ocasión:** Con el IVA, la compra de un vehículo usado en una tienda especializada sale más cara. Esto, en principio. Sin embargo, y según se comenta a MOTOR16 desde GANVAM, a corto plazo no va a haber variaciones sensibles en los precios y se intenta que se mantengan en los niveles de últimos del pasado año con la idea de ir dando salida a los stocks. Más adelante habrá variaciones muy suaves que incluso pueden resultar a la baja, sobre todo una vez que el compraventa haya hecho frente a la financiación de sus stocks. Por otro lado hay que tener en cuenta que las operaciones entre particulares están exentas de IVA, aunque se rumo-

rea la posibilidad de que se vuelva a instituir —estaba exento el pasado año— el impuesto de transmisiones e incluso que se eleve desde el 5 por 100 actual para estos casos.

**Todo-terreno:** Siempre y cuando este tipo de vehículo se destine a una actividad industrial o comercial, el IVA no supondrá una mayor carga impositiva. Habrá que disponer, no obstante, de la correspondiente licencia fiscal. Para uso particular, el tipo del impuesto será el general, del 12 por 100.

**Turismos comerciales:** Las furgonetas y turismos comerciales van a soportar una carga impositiva igual a la de la situación anterior, ya que el 12 por 100 de IVA que tendrán que abonar equivale al ITE que tenían acumulado, ya que estaban exentos del impuesto de lujo.

**Coches de alquiler:** Un buen palo se van a llevar las empresas de alquiler de automóviles, ya que la teoría

inicial de tratarlas suavemente desde el punto fiscal no se ha visto reafirmada en el reglamento del IVA. Hasta ahora, en la compra de un coche abonaban el ITE, pero no el impuesto de lujo. A partir del primero de enero se ven gravadas con un IVA del 33 por 100. Para el cliente también hay repercusión, ya que el tipo impositivo —antes era ITE— es el más alto del IVA, el 33 por 100.

Quedan, por último, dos casos muy concretos: los *auto-taxis* y los *coches de auto-escuela*. Los primeros tendrán que soportar una carga fiscal parecida a la anterior, pues el 12 por 100 del IVA equivale a los ITE ahora eliminados. Las empresas de auto-escuela, por su parte, tendrán también un IVA del 33 por 100 (antes no tenían impuesto de lujo, sólo ITE), aunque tienen la posibilidad de recuperar parte de esa carga fiscal al incluir en su factura al cliente el 12 por 100 del IVA.

bían mantenido en ANIACAM (agrupación que los reúne), había salido la idea de mantener los precios al público inalterables, adaptando —es decir, rebajando— el precio franco frontera y absorbiendo los costes que habían subido en fábrica. Así al menos han actuado marcas como BMW, Austin Rover, Porsche, etcétera, que reducían el pasado día 2 su precio f.f. en un 6,5 por 100 para obtener como resultado un precio final similar al del año pasado. Sin embargo, Alfa Romeo sorprendía a propios y extraños adoptando una sustancial rebaja en sus productos, rebaja que oscilaba desde un 15 por 100

en el modelo 33 QO, que pasaba de 1.769.001 pesetas a 1.525.000, hasta un 24 por 100 para el Alfa 90 2.0 i, que de un precio final de 2.802.994 pesetas quedaba en 2.250.000.

Mientras que esta última postura era acogida en el mercado con sorpresa y reacciones de distinto tipo, la general —la bajada del f.f.— adoptada por el resto de las marcas se argumenta en el deseo de no distorsionar el mercado absorbiendo con el impuesto sobre el valor añadido la depreciación de la peseta en el pasado año frente a las valutas europeas. Los importadores, al mismo tiempo, afirmaban estar muy pendien-

tes del próximo mes de marzo, momento en que se producirá la primera rebaja del 10 por 100 del arancel y, en teoría, una pequeña, pero significativa, reducción de precios. Al menos, el efecto psicológico ya lo ha conseguido, y con creces, Alfa Romeo.

En este baile de subidas y bajadas, destacar, finalmente, que las tarifas de recambios ya están empezando a llegar a los concesionarios oficiales. Y de ellas se puede decir en general, y salvo raras excepciones, que vienen bastante rebajadas respecto a las anteriores.

Raúl R. Sáez.

**LO QUE HAN SUBIDO**

	Antes ptas.	Ahora ptas.
Renault 11 GTL .....	1.174.737	1.177.987
Peugeot 205 SR .....	1.104.160	1.107.410
Renault 5 GTL .....	954.699	957.949
Opel Corsa TR LS 1.2 .....	904.568	907.818
Seat Málaga 1.5 GL .....	1.135.738	1.138.988
Ford Fiesta L 1.6 D .....	1.175.260	1.178.510
Renault 9 TSE .....	1.248.941	1.252.191
Citroën BX 16 TRS .....	1.601.539	1.604.789

En este cuadro se refleja el reajuste de precios en algunos de los modelos más populares del mercado. La lista completa de precios actualizados está en las páginas 20-21.



historia

SIGLO XX  
HISTORIA UNIVERSAL 33



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

## La muerte del franquismo Portugal: La revolución de los claveles

# ADIOS, FRANQUISMO, ADIOS.

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

Este mes, Historia Universal Siglo XX realiza un profundo estudio

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

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

Léalo este mes en Historia Universal Siglo XX.

historia

Prieto, Bassat, Ogilvy & Mather

Prieto, Bassat, Ogilvy & Mather

1 9 8 6

# UN GRAN CAMBIO

B I E N V E N I D A E U R O P A



**cambió**

## FRENTE A FRENTE

# CITROËN CX FAMILIAR CONTRA PEUGEOT 505 FAMILIAR VIVA LA GENTE



**E**N España tenemos una amplia oferta de coches familiares, casi todos ellos de importación. Existen, también, diferentes escalones, según el tamaño y la categoría del vehículo, que van desde el pequeño, popular y barato Warburg —su precio en la calle es inferior a las 700.000 pesetas—, hasta los dos modelos que enfrentamos en esta prueba, el Citroën CX y el Peugeot 505. Entre medias hay otras posibilidades: por un la-

do, están el Renault 18, el Fiat Regata, el Ford Sierra y el Volkswagen Variant, todos de tamaño y precio inferiores; por otro, la Serie 7 de Volvo y los Mercedes que, aunque tampoco son tan grandes como el CX y el 505, tienen un precio muy superior. Este extenso abanico va a ser completado por el nuevo Citroën BX Familiar, de inminente aparición.

Pero a pesar de la gran cantidad de posibilidades que hemos enumerado,



«El Citroën CX ofrece una mayor habitabilidad y todo el confort de su suspensión hidroneumática»



«El Peugeot tiene mejores prestaciones y consumos menores, pero el motor del CX tiene un funcionamiento más fino»



**PEUGEOT 505 FAM.**  
**Precio en la calle:**  
**3.433.025 ptas.**

**VIRTUDES**

- Comportamiento.
- Posición de conducción.
- Dirección.

**DEFECTOS**

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

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

Estéticamente, el Peugeot está mejor resuelto que su rival y resulta algo más manejable en tráfico urbano.

**FICHA TÉCNICA**

**PEUGEOT 505 GTD TURBO**

**MOTOR** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.498 c.c. (94 x 90 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora con turbo. 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 kms/h.; 2.ª, 15,7 kms/h.; 3.ª, 23,8 kms/h.; 4.ª, 34,4 kms/h.; 5.ª, 40,7 kms/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 5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/70 14 T.

**PESO** En orden de marcha: 1.440 kgs.

automovilístico (PSA), estos motores son de origen distinto: el del CX es el clásico de Citroën, mientras que el del 505 es el motor de la firma Indenor.

Las prestaciones, tanto del Citroën como del Peugeot, son más que honestas y la economía es otra cualidad importante, ya que, aunque los consumos sean un poco altos, los del CX, particularmente, utilizan gasóleo como combustible, con el consiguiente ahorro de dinero.

Los equipamientos están a la altura de las circunstancias, y de ellos el del Peugeot es mejor que el de su rival, al que le faltan algunos pequeños detalles, como una luz orientable o las cerraduras eléctricas centralizadas.

En el apartado del comportamiento es donde se marcan las mayores diferencias. La marca del león ha optado por la tracción trasera, lo contrario que en Citroën, que se han inclinado por la tracción a las ruedas delanteras. Esto hace que cada coche tenga reacciones diferentes, aunque lo cierto es que con cualquiera de los dos se puede ir a bastante velocidad con un alto margen de seguridad.

**AL VOLANTE: DOS ESTILOS**

Como decíamos anteriormente, en el comportamiento es donde hay mayores diferencias entre uno y otro modo-

tan sólo el Citroën y el Peugeot que comparamos esta semana en nuestra sección «Frente a frente» van equipados con tres filas de asientos. Son, por tanto, la solución ideal para una familia numerosa que necesite un automóvil de más de cinco plazas y no quiera renunciar a que éste sea un turismo en vez de un vehículo industrial, aunque hay ya vehículos industriales camuflados de tal forma que no se sabe bien en qué escalón encuadrarlos, como es el caso de la Nissan Vanette. Tanto el Citroën CX Familiar como el Peugeot 505 Familiar tienen nueve plazas teóricas, pero la verdad es que en la práctica no pueden viajar más de siete personas, porque el tercer asiento es de tamaño reducido y no caben más de dos adultos. Si los ocupantes son niños, la cosa cambia, y entonces podemos llenar sin problemas las nueve plazas disponibles, como si fueran pequeños autobuses escolares.

Las soluciones mecánicas adoptadas son idénticas en ambos modelos. Llevan motores diesel sobrealimentados por un turbocompresor que desarrollan 95 caballos de potencia y tienen una cilindrada de 2.500 centímetros cúbicos. A pesar de la coincidencia y de que los dos coches pertenecen al mismo grupo



**CITROËN CX FAM.**  
**Precio en la calle:**  
**3.420.622 ptas.**

**VIRTUDES**

- Frenos excelentes.
- Comportamiento.
- Confort.

**DEFECTOS**

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

Fecha presentación: Noviembre, 1985.  
 Importador: Citroën Hispania.  
 Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.  
 Número de talleres: 900.  
 Plazo de entrega: Inmediato.

El Citroën CX Familiar es espectacularmente largo. La parte trasera hace muy pocas concesiones a la estética.

**FICHA TÉCNICA**

**CITROËN CX 25 TRD TURBO**

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.500 c.c. (93 x 92 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena dentada. Alimentación: Bomba inyectora con turbo. Compresión: 23,25 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 68 litros. Potencia máxima: 95 CV a 3.700 rpm. Par máximo: 22,0 mkg. a 2.000 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,6 km/h.; 2.ª, 16,5 km/h.; 3.ª, 25,2 km/h.; 4.ª, 34,4 km/h.; 5.ª, 45,0 km/h. Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,4. Diámetro de giro: 13,4 metros.

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

**SUSPENSIONES** Tipo: Hidroneumática, independiente a las cuatro ruedas.

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

**PESO** En orden de marcha: 1.520 kgs.

lo, diferencias que vienen marcadas por los dos tipos de tracción que emplean. En el Peugeot, que es a las ruedas posteriores, nos encontramos con unas reacciones muy neutras; sólo en zonas viradas, el eje trasero dará ligeros coletazos cuando se pisa el acelerador con firmeza a la salida de una curva, pero lo hace de forma tan progresiva que incluso se convierte en algo divertido para manos expertas. Lo contrario ocurre con el CX; que tiene tracción delantera. En curvas suaves va como sobre rales, pero en las partes más sinuosas el morro es perezoso y tiende a seguir recto mientras no levantemos ligeramente el pie del acelerador.

Los motores dan la razonable potencia de 95 caballos a más bajas revoluciones en el CX que en el 505. El motor Citroën, con mayor par que el del Peugeot, tiene una elasticidad superior y el turbo es mucho más progresivo. Esta ventaja se ve neutralizada por unos desarrollos del cambio mejores en el Peugeot 505. La quinta marcha del Citroën es excesivamente desmultiplicada, con lo que las recuperaciones a pocas revoluciones se resienten.

En consumos también queda por delante el Peugeot. Solamente cuando se circula por autopista a velocidades ele-

vadas la buena aerodinámica y cambio más largo del CX le permiten superar a su contrincante.

Las suspensiones de ambos modelos son equilibradas, con lo que se consigue un agarre excelente sin sacrificar el confort. De todas formas, nos quedamos con la suspensión del Citroën, esa suspensión peculiar de tipo hidroneumático que ofrece una comodidad inigualable para los ocupantes. Las carrocerías de uno y otro se inclinan algo más de la cuenta en apoyos fuertes, pero no resulta peligroso, únicamente produce un poco de impresión a los pasajeros —sobre todo a los del último asiento—. Hay que pensar, sin embargo, que esto es algo normal, dado el volumen de los coches.

En el capítulo de las direcciones también hay diferencias considerables. La del Peugeot es más lenta, pero con un tacto mejor, porque la del Citroën vuelve siempre con violencia a la posición central, lo que obliga al conductor a sujetar con cuidado el volante para no verse sorprendido. Algo similar ocurre con los frenos, más potentes en el CX, pero que requieren un periodo de adaptación, ya que el tacto del pedal es muy sensible y se puede bloquear con cierta facilidad. Una vez acostumbrados a este tacto tan sensible, frenaremos en muy pocos metros, sin problemas, para el enorme tamaño del coche.

Buena accesibilidad a las plazas traseras en el Peugeot. Los asientos centrales son aceptablemente cómodos.



**INTERIORES: MAS LARGO, MAS GRANDE**

Ambos coches han sido convenientemente estirados por el constructor para llegar a la versión familiar. El Citroën CX se vio aumentado en su distancia entre ejes en 24,5 centímetros, mientras que el Peugeot ganaba sólo 15,5 centímetros. De todas maneras, este último era aumentado un poco también en el voladizo posterior, con lo que su plataforma de carga quedaba al final prácticamente igual a la del CX, del que sólo le separan, en lo que a longitud total se refiere, cinco centímetros. En anchura es también mayor el CX, pero esta superioridad no se ve traducida al interior, puesto que la anchura aprovechable del Peugeot es superior a la de su primo el Citroën.

La accesibilidad es buena en ambos

coches. Tienen cuatro puertas laterales y portón trasero. Las puertas laterales posteriores dan acceso a las dos últimas filas de asientos.

En la parte delantera, los asientos son iguales en ambos casos a los de las berlinas. Nos parecen más confortables los del Peugeot que los del Citroën, que son más estrechos y excesivamente blandos, lo que hace que en viajes largos se llegue a sentir cierto cansancio por falta de una buena sujeción en la espalda.

La segunda línea de asientos está pensada para que puedan viajar en ella tres personas. Algo que queda clarísimo en el CX, en que hay tres asientos independientes, de los cuales los de los extremos se abaten para dejar paso al asiento posterior. Resultan un poco estrechos, pero en cambio sujetan mejor que el corrido en sus dos terceras partes del Peugeot 505 —la parte restante, pegada a la puerta derecha, se abate para dejar paso al asiento trasero, sujeta poco—. En este caso, resulta mejor que

el asiento vaya ocupado por tres personas que sólo por dos, puesto que unos con otros se sujetan mejor.

En lo que se refiere al asiento posterior, en principio está previsto para dos adultos. Es más ancho el del CX que el del Peugeot, a causa de los pasos de rueda.

En lo que gana en forma clara el Citroën es en el espacio para piernas de los ocupantes de los dos asientos posteriores. Esos diez centímetros de diferencia suponen casi cinco importantes



En el Citroën las tres plazas centrales están mejor separadas, y esto repercute en el confort de sus ocupantes.





**FRENTE A FRENTE**



El salpicadero y el cuadro de instrumentos del Peugeot se corresponden con los de la berlina de igual nivel de acabado.

centímetros más para los ocupantes en cada una de estas líneas de asientos. En cambio, no hay problemas de altura al techo en el Peugeot, mientras que en el Citroën, pese a la elevación del techo en la parte posterior, las cabezas rozan el revestimiento en cuanto se es un poco alto.

Los maleteros no son excesivamente grandes si hablamos relativamente. Aunque por muy poco, el Citroën ofrece algo más de capacidad —30 dm<sup>3</sup>

más— que el Peugeot. También los últimos asientos se pueden utilizar, con lo que la capacidad de carga aumenta considerablemente. Si abatimos el último asiento en cambio, la capacidad del Peugeot es mayor.

La presentación es semejante a la de las berlinas correspondientes. En cuanto a la calidad, no hay grandes críticas que hacer y el acabado es aceptable, sin más, pero no vendría mal un pequeño esfuerzo para mejorarlo y que estuvie-

ra en consonancia con la categoría de los vehículos. De todas formas, insistimos en que no es del todo malo.

**CONCLUSION: CONFORT CONTRA CUALIDADES RUTERAS**

Con una diferencia de precio insignificante habrá que valorar los distintos

**FRENTE A FRENTE**



También de nuevo diseño el salpicadero del CX, que tiene ahora una instrumentación a base de relojes en lugar de visores de báscula de baño.

apartados para ver qué opción de compra es más interesante en función de las necesidades de cada cliente.

El Citroën CX supera a su rival en amplitud interior, que a fin de cuentas es el mejor argumento para las ventas de estos modelos. También su comodidad juega una baza importante, gracias al elevado confort que ofrece la suspensión hidroneumática de que dispone y que es un elemento común a casi todos los modelos de Citroën.

El Peugeot 505 tiene mejores prestaciones y consumos sensiblemente más bajos, aunque el funcionamiento del motor nos ha parecido más fino en el coche de Citroën. El manejo del 505 también se hace con mayor sencillez, pues, además de ser más corto, la gran distancia entre ejes del CX hace que muchas veces al girar no calculemos bien y la parte trasera se nos quede «encajada» en algún obstáculo. La dirección es otra de las pegas de este mode-

lo, ya que hace falta estar muy habituado a ella para que no nos dé sustos.

Como vemos, la elección es bien sencilla: para los amigos de lo cómodo, grande, ancho y voluminoso, el Citroën es la opción ideal. Quienes no den tanta importancia a esto y primen a las cualidades ruterías del vehículo sobre las demás, deberán inclinarse lógicamente por el modelo de Peugeot.

Jaime Hernández

FRENOS		
<b>DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)</b>		
	CX	505
A 60 km/h.	14,8	15,7
A 100 km/h.	37,3	40,2
A 120 km/h.	61,2	64,2

SONORIDAD		
	CX	505
Al ralenti (dB)	55,7	57,2
A 60 km/h. (dB)	66,8	68,6
A 90 km/h. (dB)	67,9	69,1
A 120 km/h. (dB)	71,3	74,5
A 140 km/h. (dB)	75,0	77,3
A tope (dB)	82,4	79,8

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

EQUIPAMIENTO		
	CX	505
Cuentarrevoluciones	SI	SI
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	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI
Aire acondicionado	OP.	SI
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI
Elevaduras eléc. (del./tras.)	SI/NO	SI/NO
Cerraduras centralizadas	NO	SI
Luz lectura mapas	NO	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI
Llantas aleación	OP.	OP.
Preequipo de radio	SI	SI
Limpia-lava luneta trasero	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO

OPCIONES: PEUGEOT 505: Pintura metalizada bicapa, 39.876 pesetas; llantas aleación ligera, 88.322 pesetas.



PRESTACIONES		
	CX	505
<b>VELOC. MÁXIMA (km/h.)</b>	159,3	167,1
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m. salida parada	18,8	19,8
1.000 m. salida parada	36,9	35,9
De 0 a 100 km/h.	12,8	14,2
<b>RECUPERACION (seg.)</b>		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,5	20,3
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	22,7	23,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	38,9	37,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	43,1	41,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,8	11,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	15,0	15,6

CONSUMO		
	CX	505
<b>CIUDAD</b>		
A 25,1 Km/h. de promedio	12,3	10,8
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h. de cruceo	6,9	6,6
En conducción rápida	12,1	11,1
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h. de cruceo	7,9	7,9
A 140 km/h. de cruceo	11,0	11,8
<b>CONSUMO MEDIO</b>		
Litros/100 km.	10,2	9,3
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	670	750

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

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

**FRENTE A FRENTE**

**AUTOBIANCHI Y.10 FIRE CONTRA  
INNOCENTI MINITRE SE**

**PEQUEÑOS COQUETOS**

**E**l reciente Autobianchi Y.10 Fire y el Innocenti Minitre SE constituyen lo más pequeño en coche que se ofrece en nuestro mercado. Ambos tratan de colmar las aspiraciones de aquellos usuarios que buscan un medio para moverse con la máxima agilidad por ciudad y para poder aparcar en el espacio más reducido posible (aunque realmente el problema en nuestras ciudades es poder encontrar un espacio).

Como buenos italianos —mantienen la tradición de los viejos Topolino, Fiat 500 y 126, Autobianchi, etcétera—, aunque su vocación sea el tráfico ciudadano, ofrecen un buen nivel de prestaciones, gracias a las cuales se pueden defender honorablemente en carretera, en donde, a lo sumo, se les

puede criticar una falta de confort, debida a las soluciones de suspensión que su reducido tamaño y la necesidad de conservar un mínimo de habitabilidad han obligado a tomar a sus fabricantes.

Esta posibilidad de desenvolverse bien en carretera les permite ser algo más que un segundo coche, de no ser por un precio elevado —particularmente el del Minitre—, que les vuelve a hacer caer en el apartado de coches de capricho o en un segundo coche para familias sin preocupaciones económicas.

Aunque los dos se han introducido en el mercado español durante 1985, su edad es muy diferente. El Innocenti Minitre, que fue presentado en el Salón de Turín de 1982, recuperaba la carrocería de los Innocenti Mini, que había diseñado Bertone para esta filial italiana

**INNOCENTI**

**Y10 fire**

**COMPARADOS  
MOTOR 16**





El Innocenti Minitre tiene unas líneas muy cuadradas, en busca de la máxima habitabilidad en el mínimo tamaño.

de British Leyland. Cuando el grupo De Tomaso se hizo cargo de ella, se encontró con una carrocería válida, por lo bien estudiada, en la que apenas se introdujeron algunas modificaciones estéticas. Tan sólo cambió la mecánica —llegó a un acuerdo con Daihatsu para utilizar el motor de tres cilindros— y la suspensión, con lo que el coche perdió los últimos residuos de tecnología británica.

El Autobianchi Y.10 —Lancia en muchos países— es, en cambio, un coche de última hora. Fue presentado en el Salón de Ginebra de este año. Su línea, aerodinámica y estéticamente avanzada, es idea de Giugiaro. Y con ella, todo el coche es de ultimísimo diseño, incluido el motor Fire de 1.000 centímetros cúbicos que monta.

FICHA TÉCNICA



INNOCENTI MINITRE SE

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 3, en línea. Cilindrada: 993 c.c. (76 x 73 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Arbol secundario de equilibrado. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador. Compresión: 9,1 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad de depósito: 40 litros. Potencia máxima: 52 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 7,6 mkg. a 3.200 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,9 km/h.; 2.ª, 11,5 km/h.; 3.ª, 17,2 km/h.; 4.ª, 24,5 km/h.; 5.ª, 30,0 km/h. Embrague: Mando por cable.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 8,9 metros.

**FRENOS** Sistema: Discos delanteros y tambores traseros, sin asistencia.

**SUSPENSIONES.** Tipo: Independiente en ambos ejes.

**RUEDAS** Llantas: De acero, de 4,5 x 12 pulgadas. Neumáticos: 155/70 SR 12.

**PESO** En orden de marcha: 685 kgs.

INTERIORES: MAXIMO APROVECHAMIENTO

Aunque los dos sean muy pequeños, el Innocenti se lleva la palma. Es casi veinticinco centímetros más corto. En cambio es algo más ancho, lo que le permite defenderse bien con respecto a su oponente en lo que a habitabilidad interior se refiere. Delante, tanto monta tanto el Innocenti como el Autobianchi, salvo en lo que se refiere al confort de los asientos, mejores en el Autobianchi que en el Innocenti, que tiene unos respaldos más bajos y menos envolventes.

En la parte trasera, la mayor longitud total juega a favor del Y.10, en el que hay más espacio para las piernas de los que viajen en ella. De todas formas,



En el Autobianchi Y.10 se ha buscado una buena aerodinámica que ayude al excelente motor Fire a lograr consumos muy bajos.

hay que decir que en el Minitre no se va excesivamente angosto. Además, en descargo del diseñador, hay que decir que no quiso penalizar en exceso la capacidad del maletero, consiguiendo que, aun con el asiento posterior utilizable y la bandeja puesta, el maletero del Minitre sea ligeramente más amplio que el del Y.10. En ambos coches se mantiene la posibilidad de abatir el asiento posterior, bien parcialmente, bien totalmente, con lo que queda un volumen de carga muy importante.

La presentación es superior en el Y.10. Los interiores impresionan a cuantos suben en el coche. El cuadro de instrumentos es supercompleto, a costa de pagar una opción no muy costosa. Tienen indicadores —desdoblados en testigos luminosos—, de los que se echan en falta en coches deportivos

FICHA TÉCNICA



AUTOBIANCHI Y. 10 FIRE

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 993 c.c. Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador. Compresión: 9,8 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad del depósito: 47 litros. Potencia máxima: 45 CV. a 5.000 r.p.m. Par máximo: 8,2 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, 6,8 km/h.; 2.ª, 12,1 km/h.; 3.ª, 19,3 km/h.; 4.ª, 27,3 km/h.; 5.ª, 34,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,4. Diámetro de giro: 9,3.

**FRENOS** Sistema: Discos delante. Tambor detrás. Servo.

**SUSPENSIONES** Tipo: Delanteras, independientes; traseras, semiindependientes.

**RUEDAS** Llantas: De chapa de 4,5 x 13. Neumáticos: 135 SR 13.

**PESO** En orden de marcha: 720 kg.

que cuestan cinco veces más. Todo el salpicadero ha sido estudiado muy cuidadosamente, buscando la forma de ofrecer varias guanteras y receptáculos para llevar pequeños objetos. Los asientos van tapizados en tela. Opcionalmente se podrá obtener más adelante una tapicería en tejido Alcántara, que tiene todo el aspecto de la piel vuelta, pero que es lavable y duradera. Además, este tejido hace juego con el guarnecido de puertas y salpicadero.

El coche lleva cerraduras centralizadas, elevelunas eléctricos y abridores de las posteriores también eléctricos. Con respecto a estos últimos, hay que hacer la crítica del sistema empleado para unir el cristal con la guía, que no resulta lo suficientemente seguro de cara a posibles robos.

En el Innocenti, si la línea del coche

**AUTOBIANCHI**  
Precio en la calle:  
964.630 ptas.

Fecha presentación: Marzo 1985.  
Importador: Fiat Hispania.  
Garantía: Un año.  
Número de talleres: 182.  
Plazo de entrega: 2 semanas.

VIRTUDES

- Buena presentación.
- Consumo mínimo.
- Manejabilidad.

DEFECTOS

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

**INNOCENTI**  
Precio en la calle:  
1.403.426 ptas.

VIRTUDES

- Manejabilidad.
- Consumos ajustados.
- Equipamiento completo.

DEFECTOS

- Tacto de freno duro.
- Limpiaparabrisas ineficaz.
- Confort en carretera.

Fecha de presentación: Abril 1982.  
Importador: Inocar.  
Garantía: Un año.  
Número de talleres: 9.  
Plazo de entrega: Inmediata.



Más simple el salpicadero y el cuadro de instrumentos del Innocenti. Los asientos resultan menos confortables que los del Y.10.



ha resistido bien el paso del tiempo, en cambio el salpicadero deja ver el paso de los años. Y el cuadro de instrumentos es muy simple, lo que se corresponde con lo que es la instrumentación media en este tipo de coches. Dejando estilos al margen, realmente los interiores están igualmente bien terminados, con tejidos de tapicerías y moquetas bien entonados y muy agradables al tacto. El equipamiento es bueno, aunque no tan profuso como en el Y.10.

En lo que se refiere a ventilación y calefacción, no hay críticas que hacer, pues en ambos coches es suficientemente eficaz. Sin conectar el ventilador, el aire que sale por las rejillas es suficiente, y si ya conectamos éste, el flujo hace que se consiga con rapidez la temperatura deseada.

CONSUMO

	Aut.	Ino.
	l./100 km.	
<b>CIUDAD</b>		
A 26,8 km/h. de promedio	6,9	7,7
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h. de cruceo	4,4	4,9
En conducción rápida	7,2	7,6
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h. de cruceo	5,3	6,0
A 140 km/h. de cruceo	7,0	7,6
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Consumo medio ponderado	6,0	6,7
Kilómetros recorridos	720	540

AL VOLANTE: LA SOBRIEDAD HECHA MOTOR

En lo que se refiere al apartado mecánico, los dos coches ofrecen motores de primera línea. El Innocenti lleva el motor Daihatsu de tres cilindros, equipado de árboles equilibradores para evitar un exceso de vibración. El Autobianchi lleva el motor Fire, un motor realizado de principio a fin por robots, cuya eficacia es asombrosa. El motor japonés es más potente que el italiano. Este, en cambio, tiene mucho más par, es decir, que tiene más potencia en baja, y que, por tanto, posee mejores posibilidades de recuperación a bajo régimen.

La mayor potencia del Daihatsu queda reflejada en las aceleraciones del Minitre, mejores que las del Y.10. También lo son las recuperaciones, en las que el motor Fire podría haber nivelado un poco la balanza de no ir acoplado a una caja de cambio de desarrollos relativamente largos. En cambio, el Autobianchi se toma la revancha en velocidad punta, gracias a su aerodinámica, imposible de comparar con la de la línea tipo cajón del Minitre.

Las tornas se vuelven al hablar del consumo, terreno en el que se impone el motor Fire, después de su refudida lucha con el Daihatsu, igualmente muy económico. Los dos motores bajan de

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:  
Y.10 Fire: Cuentavueltas, vacuómetro, check-control y manómetro de aceite. Precio: 29.995 pesetas.

los cinco litros a los 100 kilómetros, manteniendo una velocidad de cruceo de 90 kilómetros por hora. Y sin hacer ningún truco. Y, en el peor de los casos, nunca llegan a los ocho litros. Además, el funcionamiento es muy fino y escasamente ruidoso.

En lo que se refiere a las cajas de cambio, por manejo la del Minitre es más agradable. Las marchas pasan con mayor suavidad y precisión que en el Y.10. En cuanto a los desarrollos, pensamos que en cada caso son los adecuados, pues, si bien decíamos más arriba que los del Autobianchi eran un poco largos, lo cierto es que el coche, a costa de unos tiempos de recuperación menos brillantes que los del Minitre, los aguanta bien gracias a esa excelente potencia a bajo régimen que tiene.

En comportamiento, debemos juzgar también, en el caso específico de estos coches, su manejabilidad por ciudad, aspecto en el que el Innocenti es superior gracias a esos 25 centímetros menos de longitud total, que le permite, además, un aparcamiento en lugares más pequeños. La dirección es suave en ambos, pero preferimos la del Y.10, que, además de mandarse por un volante regulable en altura, filtra mejor las irregularidades del terreno.

Los frenos son eficaces por igual en ambos. La diferencia está en que, mientras que en el Autobianchi el tacto del pedal es suave, en el del Inno-



Impresionante el interior del Autobianchi. Por una muy módica cantidad se puede conseguir el cuadro de la versión turbo. Los asientos son muy confortables.



SONORIDAD

	Aut.	Inno.
Al ralentí	47,9	54,2
A 60 km/h.	63,4	68,3
A 90 km/h.	69,2	70,8
A 120 km/h.	72,0	74,5
A 140 km/h.	77,8	78,1
A tope	80,1	80,5

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

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)		
	Aut.	Inno.
A 60 km/h.	11,8	11,0
A 100 km/h.	35,9	36,0
A 120 km/h.	52,2	51,5

PRESTACIONES

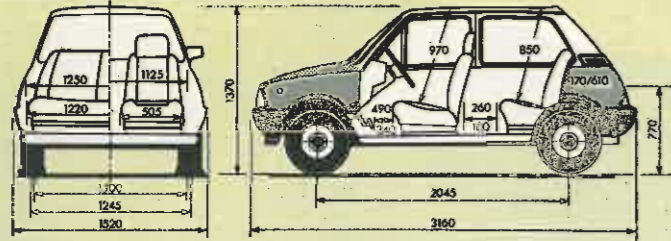
	Aut.	Inno.
<b>VELOC. MAX. (km/h.)</b>	148,1	143,1
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m. salida parada	20,6	18,9
1.000 m. salida parada	38,4	36,2
De 0 a 100 km/h.	14,5	12,4
<b>RECUPERACION (seg.)</b>		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	21,1	19,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	23,2	20,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	40,8	37,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	45,2	40,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	15,0	12,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	20,2	18,0

centi hay que pisar con mucha fuerza para conseguir frenar el coche.

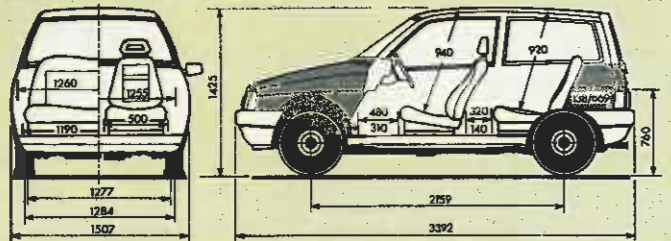
El comportamiento en carretera es peculiar en ambos coches. Sobre buen piso y en trazado de curvas rápidas, el Autobianchi es superior, gracias a una mayor distancia entre ejes. Pero sobre pavimento ondulado, su eje trasero, denominado Omega, salta y rebota en forma un poco desagradable. Además no tiene un comportamiento progresivo, lo que acentúa la tendencia a tirar de morro a la entrada de las curvas, que, como todo buen tracción delantera, tiene.

El Minitre lleva unas suspensiones calcadas de las del 127, con sus cuatro ruedas independientes y su ballestón transversal trasero. Su terreno son las

INNOCENTI MINITRE SE



AUTOBIANCHI Y.10 FIRE



BALANCE FINAL

	Auto.	Inno.
Velocidad máxima .....	1.º ****	2.º ***
Aceleraciones .....	2.º ***	1.º ****
Recuperaciones .....	2.º ***	1.º ****
Consumo .....	1.º ****	2.º ****
Transmisión .....	1.º ****	1.º ****
Caja de cambio .....	2.º ***	1.º ****
Frenos .....	1.º ****	2.º ***
Dirección .....	1.º ****	2.º ***
Comportamiento .....	2.º ***	1.º ****
Aptitudes urbanas .....	1.º ****	1.º ****
Autonomía .....	1.º ****	2.º ***
Habitabilidad .....	1.º ****	2.º ***
Maletero .....	2.º **	1.º ***
Confort .....	1.º ****	1.º ****
Posición conductor .....	1.º ****	2.º ***
Sonoridad .....	1.º ****	2.º ****
Equipamiento .....	1.º ****	2.º ****
Calidad-precio .....	1.º ****	2.º ***

\*\*\*\* Excelente \*\*\*\* Buena \*\*\* Normal \*\* Regular \* Malo

curvas cerradas y, además, absorbe mejor las irregularidades del pavimento. Desde el punto de vista del confort de suspensión, el resultado es un poco a la inversa: mejor en el Y.10, pero esto se debe, sobre todo, a lo muy corto del Minitre.

CONCLUSION: EL PRECIO, FACTOR DECISIVO

En principio, la decisión de compra entre ambos coches debería ser casi una cuestión de gustos. Mecánicamente, el

Autobianchi juega la carta del excelente motor Fire 1.000, pero el motor Daihatsu no se queda atrás ni en prestaciones ni en consumo. La mayor habitabilidad del primero de ellos tampoco debería ser decisiva, como tampoco lo sería el mayor maletero del segundo. Y así sucesivamente. Pero llegamos al factor precio, y ahí sí que la diferencia se hace importante, puesto que el Minitre cuesta ni más ni menos que un 50 por 100 más que el Y.10, algo que resulta inexplicable. Ciertamente este último lo vende en España la propia filial del grupo Fiat, que está luchando por recuperar un mercado en España y que por conseguirlo está haciendo una agre-

siva política de precios. Pero ni aun así se justifica esa diferencia, sobre todo si tenemos en cuenta que en Italia, el país de origen, el Innocenti es unas cien mil pesetas más barato que el Autobianchi. Inocar tendrá que presionar al grupo De Tomaso para que le dé mejores precios en origen que le permitan poder competir. Por el momento, la diferencia de precio entre uno y otro es insalvable, teniendo en cuenta la similitud entre ambos. Si Inocar no consigue una reducción, tendrá muy difícil el vender un coche, salvo en casos de extremo capricho.

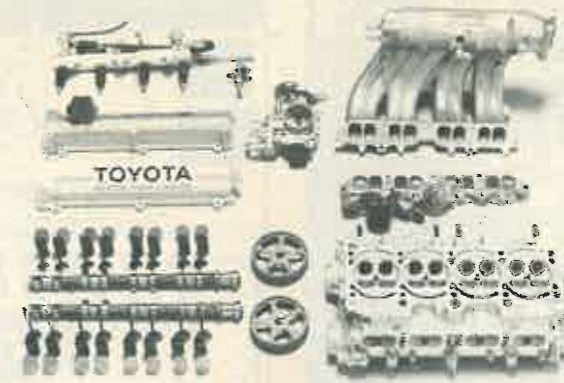
Sergio Piccione



OFERTAS DE LA SEMANA

- Madrid. Mercedes 230 S, de gasolina. Perfecto estado. Matricula: M-483.643. Teléfono (91) 252 26 17.
- Madrid. Lancia Delta H-F Turbo. Año 1985. Color negro. PVP: 1.800.000 pesetas. Teléfono (91) 405 34 71.
- Madrid. Citroën CX Palas. Año 1978. Color azul. PVP: 600.000. Teléfono (91) 415 84 28.
- Madrid. Autos Vallehermoso. Mercedes 240 Diesel 3.0. Año 1977. Color oro. PVP: 1.450.000 pesetas. Teléfono (91) 234 76 39.
- Madrid. Luis Broto. Calle Viriato, núm. 57. Teléfono (91) 448 99 88. Ford Sierra XR-4i. Año 1984. Color negro. PVP: 1.950.000 pesetas. BMW 635. Año 1980. Color rojo. PVP: 4.800.000 pesetas.
- Madrid. Talleres Benja. Teléfono (91) 274 68 52. Lamborghini Urraco. Año 1977. Color rojo. PVP: 2.600.000 pesetas. 44.000 kilómetros. Triumph Spitfire 1.500. Año 1983. Color azul. PVP: 1.000.000 de pesetas. 21.000 kilómetros.
- Madrid. Concesionario Ventauto. Teléfono (91) 464 01 00. 205 GL. Año 1983. Color rojo. PVP: 750.000 pesetas.
- Madrid. Mercedes 280. Año 1977. PVP: 1.600.000 pesetas. Teléfono (91) 227 04 79.
- Madrid. Audi 80 Turbodiesel. Año 1983. Color gris plata. PVP: 2.100.000 pesetas. 33.000 kilómetros. Teléfono (91) 215 51 03.
- Zaragoza. Importauto. Teléfono (976) 38 62 12. Porsche 911. Año 1965. Primeros modelos. PVP: 2.200.000 pesetas. De colección. Maserati Indy. Año 1975. PVP: 3.400.000 pesetas. 8 cilindros. 260 caballos.

Cuéntenos su caso



CUESTION DE VALVULAS

En un reciente viaje a Alemania tuve la oportunidad de ver en un concesionario Toyota un espectacular modelo, llamado Celica 2.0 GT y del que me aseguraron era capaz de alcanzar una velocidad máxima de 210 kilómetros por hora. Ante mi sorpresa por tan elevado rendimiento sin utilizar turbocompresor, me aseguraron que eso era posible gracias a la utilización de una

culata de 16 válvulas. Me gustaría conocer algo más de dicha culata y, de paso, quiero aprovechar para felicitarles por su acertada revista.

Esteban Corrientes Logroño

Respuesta.—Este nuevo modelo de Toyota que usted cita fue presentado oficialmente en el Salón del Automóvil de Francfort el pasado mes de septiembre. Es un deportivo de tracción delantera particularmente rápido para su cilindrada y, efecti-

vamente, lo que más destaca en su motor es su culata. Incorpora cuatro válvulas por cilindro, que van accionadas por dos árboles de levas en cabeza. Con una cilindrada de dos litros, la potencia desarrollada por el motor es de 150 caballos a un régimen de 6.400 revoluciones por minuto. Dicha culata, realizada en aluminio, es una pequeña obra de arte, como puede apreciarse en la fotografía. Otros avances de este motor residen en sus sistemas de inyección electrónica y de encendido, que van controlados por un microprocesador. Este controla la cantidad de carburante a inyectar y el momento preciso de la inyección para cada uno de los cilindros, además de adaptar el encendido a las condiciones específicas de cada instante.

Las culatas de 16 válvulas están siendo cada vez más difundidas entre los modelos con ciertas pretensiones deportivas. Casi todos los vehículos de competición van equipados con ellas hoy en día.

CRITICA DE TIENDAS

MARVILSA

Marvilsa, dedicada a la venta, fabricación y distribución de equipos de radiocomunicaciones, se encuentra situada en la calle Castrojeriz, 1, teléfono 461 84 77, junto a la plaza de Vista Alegre.

En sus 120 metros cuadrados de superficie se encuentra la exposición, con un variado muestrario de emisoras para el automóvil, emisoras de radioaficionado, buscaperonas, centralitas, Walkies, etcétera. En una planta inferior se encuentra la zona de trabajo, montaje y reparación de los distintos aparatos de radioco-

municación, llevado con gran profesionalidad por especialistas de Marvilsa. Cuenta también con un amplio stock de recambios para las reparaciones,

siendo efectuadas éstas con rapidez y fiabilidad. Otra de las facetas de Marvilsa es la dedicación a la construcción y fabricación de emisoras de radiodifusión y a desarrollos propios.

Para automóviles pueden montar cualquier tipo de emisora de banda privada para su utilización en empresas, cooperativas de transportes, taxis, autobuses, autocares, etc.

Una ventaja interesante es la posibilidad de financiación hasta en tres años.

Vendedores, 8; talleres, 8; exposición, 6; recambios, 8.



Lo ULTIMO

FORD

# CARGA A LA TRANSIT

CON veinte años de vida a sus espaldas, la furgoneta Ford Transit estrena piel y se transforma en un nuevo y moderno vehículo dispuesto no sólo a afianzarse en los mercados europeos, sino a entrar definitivamente en el mercado español, en el que simplemente hizo una discreta visita hace un par de años.

La Transit es, sin embargo, uno de los vehículos más populares en los mercados exteriores, en los que se han

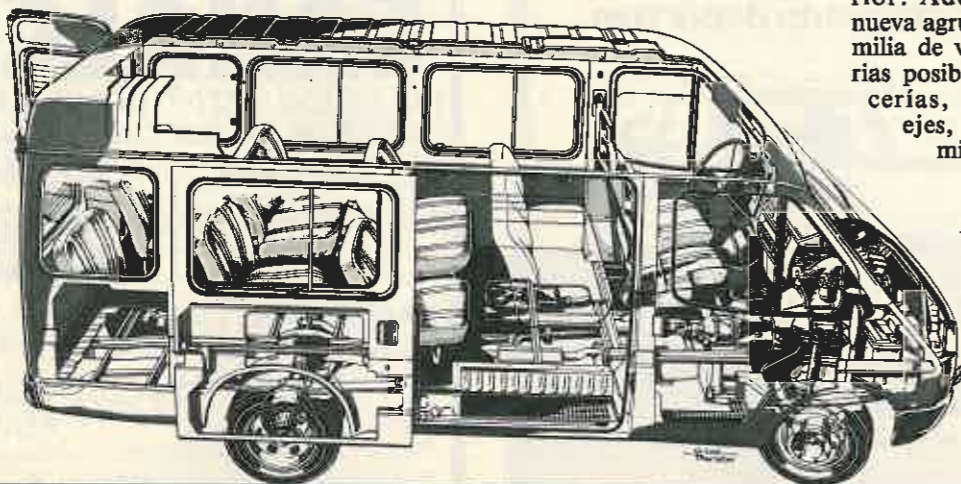
vendido más de dos millones de unidades y ha sido durante varios años la número 1 en su categoría. Pero, incuestionablemente, la veterana y popular Transit necesi-

taba un importante lavado de cara que, con todas las consecuencias, se ha llevado a cabo por los especialistas de Ford en Gran Bretaña. Se ha partido de un dise-

ño interior-exterior, es decir, partiendo de una capacidad de carga apropiada y un espacioso y cómodo puesto de conducción, se ha llegado a una solución exterior. Además, la Transit nueva agrupa a toda una familia de vehículos, con varias posibilidades de carrocerías, distancias entre ejes, motores y transmisiones:

— Tres distancias entre ejes (2,8/3,0/3,4 metros).

— Cinco tipos de carrocería (combi corta, combi larga, bus de 9, 12 ó 15 plazas, chasis cabina y chasis cabina doble).



# EN DEPORTES CASTELLOTE ES EL QUE DA MAS JUEGO

**A**gustín Castellote, un joven profesional que viene pegando fuerte, y dando mucho juego. En todos los deportes.

El y otros 100 profesionales más, están haciendo del deporte español todo



Agustín Castellote

un espectáculo radiofónico. Cada día en la COPE, de 11 a 11,30 de la noche.

Los sábados de 19 a 22 horas con "Especial Basket" y los domingos en Tiempo de Juego y Supermatch a partir de las

16,30 cubren toda la información deportiva de los fines de semana.

El deporte vivido con pasión, emoción y juego limpio.

¡No se lo pierda!

## LA COPE A TOPE



RADIO POPULAR

## TODA LA SEMANA

EN BARCELONA RADIO MIRAMAR.



El diseño de los interiores ha variado completamente con respecto a la antigua Ford Transit. El salpicadero es sencillo y funcional, pero con un acabado y una suavidad de mandos similares a los de un pequeño turismo.

— Siete capacidades de carga (entre 800 y 1.900 kilos).

— Tres motores (gasolina 1.600, gasolina 2.000 y diésel 2.500).

— Seis transmisiones (cinco manuales de 4, cinco y 4 + overdrive, más una caja automática).

— Dos tipos de eje posterior (rueda gemela o única).

En definitiva, aunque no todas las variaciones son combinables, puede decirse que habrá una furgoneta para cada necesidad específica. Pero hemos de aclarar

que, en una primera fase, las únicas versiones que llegarán a la Península serán las movidas por motor diésel, carrocerías furgón, combi de seis y nueve plazas y chasis cabina, con cargas de 1.000, 1.300 y 1.900 kilos. Se intentarán vender 2.000 unidades en España, con una cifra mínima de 1.000, datos referidos al 86, primer año de comercialización.

El diseño, similar al de los automóviles a través de elementos finitos informatizados, ha permitido una sus-

tancial rebaja en el peso respecto a la anterior, una óptima resistencia a los impactos (ha superado las pruebas de homologación de turismos, tipo crashtest) y un máximo volumen para su tamaño exterior.

La aerodinámica es también otro de los logros de la nueva Transit, que puede presumir de un  $CX = 0,35/0,37$  (según versiones), que envidiarían muchos turismos.

Tuvimos la oportunidad de conducir algunas de las versiones de la Transit que

llegaran a nuestro mercado, así como otros modelos de gasolina y hemos de decir que la primera impresión es enormemente positiva; casi no parece un vehículo industrial, lo que nos llevó inmediatamente a pensar en sus grandes posibilidades como auto-caravana. El acceso a la zona de carga es perfecto, con un plano muy bajo, y la visibilidad inmejorable.

En cuanto a los precios, se conocerán en las próximas semanas, cuando se inicie su comercialización.



Las formas exteriores han sido trazadas partiendo de unas soluciones de interior adecuadas al espacio y la comodidad. La nueva Ford Transit es aerodinámica, dentro de unos límites razonables, y se conduce con una asombrosa facilidad.

# AÑO NUEVO COCHES NUEVOS

LOS Reyes Magos van a tener octava para los automovilistas españoles, puesto que en los próximos días se van a producir una serie de lanzamientos de nuevos modelos en nuestro mercado. Dos de estos nuevos modelos que aparecen ahora —el Alfa 75 y el BX Familiar— son de importación. El resto —los Volkswagen Passat, y Renault 5 Diesel y Comercial— se producen en factorías asentadas en nuestro país.

Esta acumulación de lanzamientos no es más que un aperitivo de lo que debe ser el resto del año, pródigo en novedades. Esto, al margen de que la entrada en la Comunidad Económica Europea hace que absolutamente todas las versiones de todos los modelos que se producen en la Comunidad puedan ser adquiridos por usuarios españoles.

Aunque mantiene unas dimensiones casi inalteradas, la habitabilidad y la capacidad de equipajes es muy superior a la del anterior modelo.



La línea del Alfa 75 se debe al arquitecto Cresoni, que ya había diseñado el Giulietta. Los interiores son vistosos y bien terminados.



**Alfa 75: Relevo para el Giulietta**

El Alfa 75 fue presentado a nivel mundial la primavera pasada, pero sólo ahora se ha comercializado fuera de Italia. Viene a reemplazar al Giulietta, pero con una gama de motores más amplia. Para nuestro mercado, Alfa Romeo Española ha escogido dos versiones: La de gasolina, equipada con el motor de dos litros de carburadores, que desarrolla 128 caballos, y la turbodiesel, con el motor VM de dos litros, que da 95 caballos.

El coche mantiene mucho de la arquitectura de su antecesor. Incluso su tamaño es semejante en sus dimensiones, aunque la habitabilidad es superior gracias a un cuidadoso estudio de sus interiores, en los que se nota un esfuerzo importante para mejorar la calidad de acabado.

La comercialización comenzará en la próxima semana. En cuanto a los precios, son de 1.975.000 pesetas para el gasolina y de 2.250.000 pesetas para el turbodiesel.

Existe también una versión con el motor V-6 de 2,5 litros con inyección, el mismo del Alfa 90 Quadrifoglio d'Oro y el coupé GTV-6, que desarrolla 156 caballos, que, al menos por el mo-

El Renault Expres toma la plataforma y la cabina del Supercinco cinco puertas.



**El Supercinco, en diesel y comercial**

Las novedades de la industria española comienzan con el Supercinco Diesel, cuyas entregas comenzarán la próxima semana. Al final de mes, la gama se reforzará con la versión comercial, denominada Renault Expres, que toma el relevo del F-6, que en los últimos tiempos se había desplomado ante la competencia que suponía el Citroën C.15, hasta ahora el único vehículo comercial de este tipo con motor diesel.

La berlina lleva un motor diesel de 1.595 centímetros cúbicos y 55 caballos de potencia, el mismo empleado por los R-9 y R-11. De todas formas, para su adapta-



ción al Supercinco, el motor ha recibido unas mejoras destinadas a bajar el nivel sonoro y absorber vibraciones. Unas mejoras que también van a afectar a los destinados a los modelos 9 y 11 algo más adelante.

La adaptación de este mo-

tor supone un aumento del peso total del orden de 75 kilos. El coche será unas cien mil pesetas más caro que el Supercinco GTC cinco puertas.

Este motor diesel, además de otro de gasolina, se ofrecerá también en la versión

El Supercinco recibe el motor 1,6 diesel de los R-9 y R-11, modificado para bajar niveles de ruido y vibraciones. Da 55 caballos.



mento, no será importada. La causa puede estar, por un lado, en que podría ser demasiado próxima al modelo 90 y, por otro, en el exceso de demanda de esta versión, que se acaba de introducir en Estados Unidos con el nombre de Alfa Romeo Milano.



Ligeras modificaciones estéticas en el Passat. Se ofrecen cuatro motores, dos gasolina y dos diesel.

comercial, realizada a partir de la versión cinco puertas—más larga de batalla— del Supercinco.

**El Passat se moderniza**

La siguiente se refiere al Volkswagen Passat, que por fin va a recibir los retoques estéticos exterior —nuevos faros, nuevo faldón delantero formando pieza con el paragolpes y nuevos grupos

ópticos traseros— e interior —volante y otros detalles de menor importancia—, que en los coches producidos en Alemania hace un año que se habían introducido. Aprovechando la ocasión, se va a racionalizar la oferta de motores. Se ofrecerá en versiones de 1.600 y 1.800 centímetros cúbicos, en gasolina, con potencias de 75 y 90 caballos, más los diesel con el motor 1.600,

que da 54 en su versión atmosférica, y 70 caballos en la turbodiesel. La gama se completa con la versión Variant (familiar), que se ofrece únicamente con el motor 1.600 turbodiesel.

**Oportuno BX Familiar**

Finalmente, Citroën completa su gama BX con la versión Familiar.

Tiene la misma base que la berlina; sin embargo, es 17 centímetros más largo, a causa del aumento del voladizo trasero. Gracias a este alargamiento se puede ofrecer un gran volumen de carga. En lo que se refiere a la mecánica, están disponibles los motores diesel 1.905 centímetros cúbicos de 65 caballos y el motor 1.580 de gasolina, de 94 caballos.

**UN DIESEL PARA EL SCORPIO**

**A**NUNCIADA en el momento de la presentación del modelo, aparece ahora la versión diesel del Ford Scorpio. Después de haber tenido que prescindir de los motores turbodiesel de origen japonés que inicialmente se habían previsto para este modelo, pero que no han pasado las pruebas de fiabilidad, Ford se ha tenido que volver a Peugeot para pedirle también para el Scorpio el motor 2,5 litros Indenor, que ya habían sido utilizados en los Granada. Este motor, que montan también los Peugeot 505 GLD y GRD, desarrolla, una vez montado en el Scorpio, una potencia de 69 caballos, que según el fabricante le permiten alcanzar —aerodinámica mediante— los 158 kilómetros por hora.

En lo que se refiere a los consumos, Ford anuncia 5,7 litros, a los 100 kilómetros, a 90 kilómetros por hora; 7,4 a 120 km/h., y 8,8 en tráfico urbano.

Esta versión diesel del Scorpio es un paso intermedio, puesto que la marca trabaja para poder ofrecer un turbodiesel. Es quizá por esta razón que Ford España ha decidido no comercializar el Scorpio 2,5D en España.

Gracias a 17 centímetros más de longitud total, el BX Familiar ofrece una gran capacidad de carga. No debería tener rivales en su categoría.





MEJOR COCHE DEL AÑO

# LO MAS GRANDE DE SEAT.

MALAGA

Ya puede pensar en capacidad a lo grande. En el Seat Málaga encontrará el mayor espacio interior de su categoría. Y un maletero de 453 dm<sup>3</sup> que le permitirá viajar sin dejar nada en tierra.

Ahora exija el máximo de su motor System Porsche. Sus 85 c.v. responderán al segundo ante cualquier situación. Y consumiendo lo justo: 4,9 l. a 100 Km/h. Imagínese el Diesel. Para su tranquilidad Karmann ha convertido en seguro lo que Giugiaro ha hecho bello.



Con una envoltura de acero indeformable que protege a lo grande sin restar espacio.

Es el nuevo Seat Málaga. Único en precio, grande en las facilidades para pagarlo que le ofrece Fiseat.

Hoy todo lo que usted espera cabe en un coche. Grande en diseño, prestaciones y seguridad.

El nuevo Seat Málaga. Lo más grande de Seat.

**MALAGA**

SEAT Audi VW Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

MOTOS

## ESPAÑOLES EN EL MUNDIAL

# PILOTO RICO, PILOTO POBRE

**S**E les conoce por *El Aspar*, *El Champi*, *El Sito* o *El Nani*. Al *Tiriti* le empiezan a llamar *El Woityla* por eso de besar a menudo el suelo, y al más veterano de todos, a fuerza de años, ya nadie recuerda que en sus inicios se le conocía por *El Niño*. Pero estos no son los componentes de la banda del *riffi* al Hispano, sino algunos de los miembros del *Clan de los Españoles* en el Mundial de Motociclismo. Estos, los del apodo, y otros que no lo tienen, forman un núcleo dentro del Continental Circus. Pero, desengañémonos, no es un núcleo muy com-

pacto, tan compacto como superficialmente pueda parecerlo. Envidias y rencillas, susceptibilidades y orgullos se encargan de enturbiar el ambiente en ocasiones. Son tensiones un tanto lógicas en un mundo tan competitivo como el que nos ocupa, en el que se va a ganar, a ser el mejor pasando por quien sea. Es lógico, pero triste al mismo tiempo.

En nuestro *Clan de los Españoles* los hay con esta forma de pensar, unos más radicales que otros, unos más caballeros que los demás. Unos son profesionales al ciento por ciento; otros, esperando ser figuras, asumen toda cla-

se de penalidades; unos más corren por correr, empeñando hasta el último ahorro sin saber qué es lo que van a hacer mañana. Pero esos, los unos y los otros, los *ricos* y los *pobres*, son nuestros pilotos, quienes nos representan por esos mundos de Dios...

Veámoslos un poco sucintamente a cada uno de ellos, de los mejores a los más modestos, a aquellos que por lo menos han salido dos veces al extranjero, como Pérez Rubio, Sáez, Boronat, Del Pozo, Pano, Miralles, Blanco y Amatrain, y es que el espacio no da para más...





SITO PONS

La entrada del catalán a la máxima categoría como piloto oficial Suzuki fue la noticia más importante de las que atañían a nuestros pilotos antes de comenzar el Mundial 85. Este barcelonés, ha llegado a la cima o, mejor dicho, está junto a los que están en la cima. El haber luchado de tú a tú con los mejores en la categoría 250 c.c. en 1984 le propició, junto con el patrocinio de Campsa, esta entrada en 500 c.c., pero una vez ahí, sin poder hablar de fracaso, tampoco se puede hablar de triunfo. La culpa, en primer lugar, hay que buscarla en las motos. En su confrontación con su

coequipier, el ex campeón del Mundo Franco Uncini, Sito sale bien parado, ya que en los entrenamientos seis veces el español le ha aventajado sobre 12 carreras, mientras que al término de éstas, el balance favorece al español por poco margen: 11 puntos y decimotercero del Mundial, frente a los 8 puntos del italiano.

**23.º CLASIFICADO EN EL MUNDIAL**  
Mejores resultados: Un 7.º, un 8.º y dos 9.º.  
Doce grandes premios disputados



TOMÍ GARCÍA

Casi diez años corriendo lleva este madrileño que fue campeón de España de 500 c.c. en 1981. Ahora, pese a las ayudas de Philishave y Lee, anda justísimo de presupuesto. Con esto la preparación de su moto se resiente, e incluso la de su camión, que en más de una ocasión le ha dejado tirado. Pese a ello, declara: «Estoy cansado de que digan que tengo mala suerte, la suerte

uno se la busca. No quiero dar la imagen de que voy sin medios.» Los resultados no han sido brillantes y aunque no ha estado en los pelotones de cabeza, en ocasiones ha estado cerca de ellos. Su temporada 86 pende de un... sponsor.

**11 GRANDES PREMIOS DISPUTADOS**  
Mejor resultado: 23.º



CARLOS CARDUS

El piloto de Tiana, Barcelona, campeón de Europa, pasa como uno de los mejores de la categoría. Además, de los españoles que corren en 250 c.c., es el único que en ocasiones ha dispuesto de neumáticos de los buenos, tema clave en esta cilindrada. Nadie duda de las cualidades de su moto, la JJ-Cobas con motor Rotax, ni de las de su pilotaje, pero el Mundial no ha salido como esperaban. Si esta temporada puede ser de las que hay que olvidar, sus

**12.º CLASIFICADO EN EL MUNDIAL**  
Mejores resultados: Dos 5.º, un 6.º y un 7.º.  
Doce grandes premios disputados.



LUIS MIGUEL REYES

Un buen planteamiento para este barcelonés, que por dos veces rozó el ser campeón de España y debió conformarse con el subcampeonato. Una moto eficaz, un equipo capaz y un pilotaje a buen nivel, pese a su desentrenamiento eran sus ases. Comenzó muy bien, dos 7.º en España y Alemania, pero tres caídas le han originado tres fracturas de huesos que han hipotecado su

**16.º CLASIFICADO EN EL MUNDIAL**  
Mejores resultados: Dos 7.º y un 10.º. Diez grandes premios disputados.

temporada, en la que para poder asegurar las inscripciones ha corrido con licencia colombiana. Para el año próximo todo parece indicar que se mantendrá el equipo, y si hay un buen patrocinador correrá con una Yamaha de Venemotos.



JUAN GARRIGA

Primer Mundial completo para el campeón de España de 1984, nacido en Barcelona en 1963. Su equipo, dirigido por Ricardo Fargas —el artífice de las múltiples victorias de Ducati en las 24 Horas de Montjuich— ha funcionado perfectamente.

El piloto ha tenido actuaciones memorables —Austria— a la par que fallos de princiante —Assen— y su temporada cabe calificarla de muy honorable, sobre todo

teniendo en cuenta que descubría muchos de los circuitos del Mundial. 1986 deberá ser el año en que se recojan los frutos sembrados en esta temporada, y lo hará en estrecha colaboración con JJ-Cobas.

**18.º CLASIFICADO EN EL MUNDIAL**  
Mejores resultados: Dos 7.º. Doce grandes premios disputados.



ANDRÉS SÁNCHEZ MARÍN

Es albaceteño y comenzó a correr en cross, pero luego se pasó a la velocidad. Cuando en Valencia fueron prohibidas las carreras de velocidad para cilindradas superiores a 125 c.c., bajó a esa cilindrada, en la que ya lleva cuatro temporadas internacionales, además de haber sido dos veces subcampeón de España. Ha hecho el Mundial completo pese a ir con medios escasísimos. De que encuentre patrocinadores depende el que pueda seguir la temporada próxima. Esta problemática

le ha obligado a correr con una moto con varias temporadas a cuestas, lo que ha propiciado abundantes roturas. Un décimo en el Jarama y un octavo en Mugello son el balance del año.

**18.º CLASIFICADO EN EL MUNDIAL**  
Mejores resultados: Un 8.º y un 10.º. Diez grandes premios disputados.



CARLOS MORANTE

Este madrileño de treinta y cuatro años ha sido dos veces campeón de España de 500 c.c. y siete veces subcampeón de diversas cilindradas. Si ahora manifiesta, como otros de sus compañeros, que «si vuelvo al Mundial es con un presupuesto, si no de las carreras», su afición, como a los demás, le llevará a las parrillas de salida aunque no encuentre sponsor.

Se estrenó en el Jarama con un decimotercero y su segunda participación, en el Gran Premio de Francia, se saldó con un motor

reventado. El coste de la reparación se ha acercado al millón de pesetas. Su veintidós puesto en San Marino puede que sea modesto, pero entre los cerca de 40 inscritos es muy honorable. Y además, como él mismo dice, «casi hemos hechos más kilómetros aquí que en todo un Campeonato de España.»

**4 GRANDES PREMIOS DISPUTADOS**  
Mejor resultado: un 18.º



ÁNGEL NIETO

¿Qué decir de Ángel Nieto? Este año lo planteó como oficial Garelli en 250 c.c.. Su mal curada lesión de muñeca y la poca competitividad de la moto le hicieron tirar la toalla. En esa situación, el ser llamado por Derbi para ayudar a Aspar era más una tabla de salvación que no un paso atrás. Cuando las cosas se le han puesto bien, como en el caso de Francia, lo ha dado todo y ha ganado su noventa Gran Premio. Cuando las cosas no han ido bien ha

preferido retirarse sin ruido...

Para 1986 su actuación en Derbi promete memorables jornadas. En la categoría de 125 llevará la MBA del nuevo equipo creado por él bajo los auspicios de Marlboro.

**9.º CLASIFICADO EN EL MUNDIAL**  
Mejores resultados: Un 1.º. Tres grandes premios disputados.



**MANUEL HERREROS**

Tras aprobar las «oposiciones» a segundo piloto de Derbi, maravilló a todos en sus primeras carreras, en especial con su segundo puesto en Mugello. Luego, acostumbrados a estos buenos papeles, se le exigía más que al principio. Si arrancase bien (fallo común a los pilotos de Derbi, de los que sólo Aspar este año no ha fallado con insistencia) hubiese terminado mejor clasificado en muchas

ocasiones. La vez que arrancó mejor, en Francia, cayó yendo líder. Ha sido este su traspies más importante. Por ser su primer Mundial, cabe calificarlo de excelente. En 1986 seguirá en el equipo Derbi.

**4.º CLASIFICADO EN EL MUNDIAL**  
Mejores resultados: Un 2.º, dos 3.º, un 4.º y un 6.º. Siete grandes premios disputados.



**HERRI TORRONTÉGUI**

Con su físico de niño, pese a sus dieciocho años, este muchacho de Gorliz (Vizcaya) puede ser una de nuestras próximas figuras. Comenzó con trial a los siete años, y en 1984 comenzó su temporada como Junior para terminarla como Super. Derbi le probó cuando buscaban un segundo piloto, pero se le juzgó falto de experiencia. Está arropado por la Escudería JJ-Cobas y recibe ayuda técnica. Su premio ha venido en el último Gran

Premio, ya que Autisa le ha prestado una moto oficial para sustituir a Gil, lesionado. Pese a la falta de adaptación la llevó al undécimo lugar. En 1986 dispondrá de un chasis diseñado por Cobas con un motor Autisa.

**7 GRANDES PREMIOS DISPUTADOS**  
Mejor resultado: Un 11.º



**FERNANDO GONZALEZ DE NICOLAS**

Empezó a correr con Angel Nieto allá por 1965 cuando tenía dieciséis años, pero sus comienzos en serio fueron en 1970. Su mejor recuerdo se lo debe a don Paco Bultó, cuando le llamó para pilotar sus Bultaco, pero el peor, el que sentenciaría su carrera, data de 1973, cuando en un accidente de circulación cerca de Zaragoza salvó la vida por los pelos. Aun con todo, le extirparon el bazo y un riñón, a lo que la Federación Española respondió denegándole la licencia. «Esto fue lo que fastidió mi carrera», asegura, y por lo que tuvo que estar corriendo en

coches hasta que, por fin, en 1978 pudo volver a las motos. Al año siguiente, cuando corría de nuevo el Mundial de 125 con buenos resultados se volvió a «dar un palo fuerte» en Checoslovaquia. Su sino ha sido el de muchos españoles, el de suplir con valor y arrojo la falta de potencia de su máquina.

**8 GRANDES PREMIOS DISPUTADOS**  
Mejor resultado: un 10.º



**JORGE MARTINEZ «ASPAR»**

Este debía haber sido el año del piloto de Alcira. Se achaca toda la culpa a una bujía, pero él falló también en Yugoslavia y Francia, y la moto lo hizo además en Assen. Por otra parte, como ni Dorflinger ni su Krauser tropezaron, o si lo hicieron fue con mínimo perjuicio y logrando siempre entrar entre los tres primeros, está claro que no era este el año de Aspar ni de Derbi. Su pilotaje es muy seguro y rara es la vez que se va por

los suelos. Pese a los tropiezos citados, ha realizado grandes carreras como en el Jarama, Mugello o San Marino. Muy mal han de ir las cosas para que en 1986 no sea, por fin, Campeón del Mundo, con permiso de Angel Nieto. También correrá en 125.

**SUBCAMPEON DEL MUNDO**  
Mejores resultados: Tres 1.º, un 2.º y un 3.º. Siete grandes premios disputados.



**DANIEL MATEOS**

Este logroñés de treinta y un años que lleva más de diez corriendo, es campeón de España 1984 en 125 y tiene otros tres subcampeonatos. Participa con una Autisa, con ayuda de fábrica. En Barcelona, cuando iba hacia Italia para correr el Gran Premio de San Marino, le robaron equipo, herramientas y cerca de medio millón de pesetas en metálico. Sus

resultados han sido modestos sufriendo de la falta de desarrollo de su máquina. En el Jarama corrió en 125 y terminó en el puesto veinticuatro.

**3 GRANDES PREMIOS DISPUTADOS**  
Mejor resultado: un 24.º. Tres grandes premios disputados.



**JUAN RAMON BOLART**

Este piloto de Martorell ha ido forjando su experiencia internacional a la par que su moto, la Autisa. Ha aprendido a fuerza de reverses, pero cuando ha podido ha mostrado sus buenas maneras y los progresos han sido constantes. Si ha cometido fallos, su máquina, también en fase de desarrollo, le ha privado en algunas ocasiones de buenos resultados. Esta temporada ha sido una excelente inversión, tanto para él como para el equipo, que, partiendo de cero, se ha metido de lleno en la aventura del Mundial. Ha marcado puntos en el Campeonato y su mejor

resultado ha sido 6.º en Italia. La próxima temporada podría ser la consagración de esta firme promesa y sobre todo de Autisa, cuyo mérito en lanzarse a la aventura del Mundial es más que destacable, logrando que otra marca española esté presente en el Continental Circus para intentar repetir los éxitos de Bultaco y Derbi.

**13.º CLASIFICADO EN EL MUNDIAL**  
Mejores resultados: Un 6.º, un 8.º y un 10.º. Siete grandes premios disputados.



**DOMINGO GIL**

El piloto de Montbrío (Tarragona) tiene una dilatada experiencia en España, pues debutó en 1978, pero no es así en el extranjero. Ha ido aprendiendo a la par que su moto se ha ido poniendo a punto. Una caída en Assen, a la vista de la meta, truncó el que debía de haber sido su mejor resultado, y una lesión en una carrera de Campeonato de España le impidió estar presente en el último Gran Premio de la

temporada. Con ello es el 6.º puesto obtenido en Francia su mejor resultado. En 1986, con las motos más fiables y potentes y con la experiencia adquirida, los de Aurisa podrán tener un papel destacado en el Mundial.

**16.º CLASIFICADO EN EL MUNDIAL**  
Mejor resultado: Un 6.º. Siete grandes premios disputados.



**RAMON Y JOAQUIN GALI**

A los mandos de sus obsoletas Bultaco, que no llegaban a los 80 centímetros cúbicos, poco podían hacer estos privados. Sin embargo, la ocasión perdida fue la que desperdició Joaquín, cuando un tanto con calzador —vía una carta oficial de la Generalitat—, logró que le prestaran una de las Derbi oficiales y sólo

lo llevó hasta el undécimo lugar en Yugoslavia. Fue su último desplazamiento del año...

**7 GRANDES PREMIOS DISPUTADOS**  
Mejor resultado: un 11.º (Joaquín, en Yugoslavia)

# COMENZO LA AVENTURA



Juan Quintano y su copiloto Moraes, en el primer tramo de velocidad.



Los Pegaso de Carlos del Val y Salvador Caneillas, a la salida.



Carlos Mas intentará mejorar su actuación del año pasado.



**D**E noche cerrada, con frío, niebla y algo de nieve, tomaron la salida el 1 de enero los primeros participantes en este duro y maratónico rallye. Detrás quedaban los largos días de preparati-

vos, el camino hacia la concentración en la explanada frente al palacio de Versalles, las engorrosas verificaciones y la jovial y relajada prueba previa. Todo el mundo estaba ya preparado, excepto un Mercedes Unimog de asis-

tencia del equipo Lada Francia, que se quedó en la previa. A pesar de que aún faltaban bastantes horas para que amaneciera el primer día del año 1986, la multitud se agolpaba expectante y pasando un frío de mucho preocupar. Los

camiones, primeros en salir, ya estaban calentando motores, nerviosas las máquinas y las personas ante el panorama que les esperaba: 15.000 kilómetros son muchos, pero más si se considera el recorrido peculiar de esta prueba.

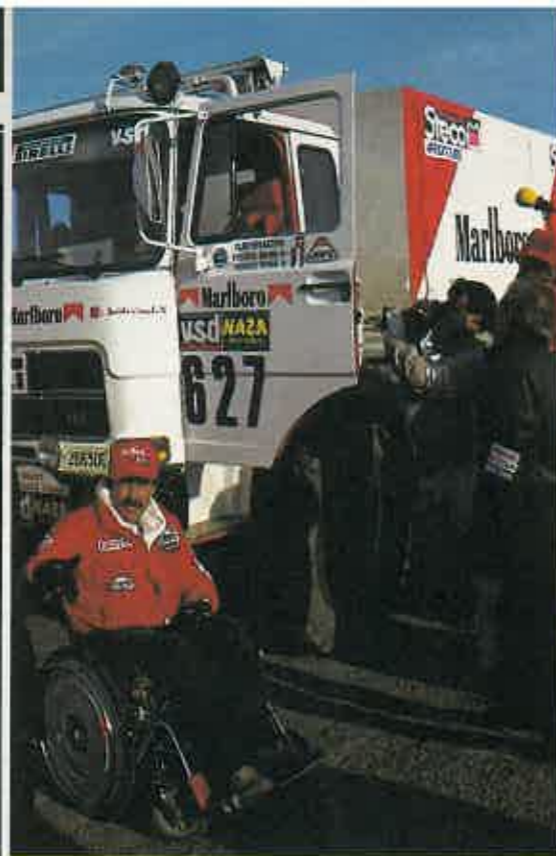
Debido al frío de los días pasados, eso de hacer arrancar a los pesados motores diesel no resultaba demasiado sencillo para algunos, que miraban con envidia la facilidad de la puesta en marcha de los cuatro camiones Pegaso ins-

critos en esta edición. Los mecánicos daban los últimos retoques, mientras todo el mundo se afanaba por concluir los últimos preparativos y se cargaban equipajes y objetos de todo tipo. La escena resultaba bastante inquietante.

tante. A las siete en punto de la mañana el primer coche de la organización partía lanzando cohetes y fuegos artificiales, mientras que los mastodontes de la ruta hacían temblar los muros del símbolo de la extinta monarquía francesa con el rugido de sus motores y el tronar de bocinas y sirenas.

Uno tras otro, los participantes se fueron poniendo en marcha hacia el puerto mediterráneo de Sette, entre el entusiasmo de la multitud. Era el comienzo de una larga caravana que aún tardaría horas en ponerse en marcha, y que cuando estas líneas vean la luz ya se encontrará en África. Lo que se planteaba como un paseo sobre carretera nacional y asfalto se estaba complicando por lo despacible de la meteorología y la previsión de hielo y nieve en algunos puntos. La cosa comenzaba dura.

Dieciocho horas para cubrir 1.100 kilómetros pueden parecer bastantes, pero no es el caso con carretera abierta y recorrido bastante enrevesado. Los de las motos, que salieron clareando, tenían ante sí un buen aperitivo. Aquí los



Regazzoni retorna a la competición con un camión.



Uno de los bichos raros es este Mercedes 300 E de seis ruedas.

que un esforzado galán empujaba el caballo de metal, poco partidario de ponerse en marcha, y el populacho aplaudía enfervorizado.

Ya con las motos ortodoxas fuera, les llegó el turno a los heterodoxos, léase sidecares y triciclos. Estos artefactos, afortunadamente pocos, precedían al plato fuerte: los coches. Los más estrafalarios inventos pugnan por alzarse con la victoria camino del prometido Dakar: desde un personaje que, sin copiloto, a los mandos de un renqueante Dos Caballos totalmente preparado, salió tosiendo hacia climas más cálidos, hasta los muy poderosos Porsches del equipo Rothmans, que con tres coches, dos de correr con Jaky Ickx como figura, y otro igualito para la asistencia, además de otras asistencias más o menos rápidas, se perfilan como el equipo más potente y deberían ser los ganadores. Esto lo sabía el público, y cuando salieron, en los primeros lugares, fue el delirio.

Antes ya habían salido algunos participantes, entre ellos unos yanquis dotados de un estrafalario Buggy con aspecto agresivo. Detrás vinieron todos los demás: Mitsubishi, Mercedes, Audi, Alfa, Lada, etcétera, algunos tan peculiares como una Dodge Tres Cuartos de cuando la guerra, un Mercedes de seis ruedas, un pequeño Panda y un R-5 carrozado en coupé dos plazas; incluso un artefacto, encaramado en grandes ruedas, que recordaba remotamente a un Jaguar.

A pesar de que la mañana avanzaba, las cosas no mejoraron con respecto al clima, y la previsión era pésima: lluvia y nieve en el camino. De esta manera, fueron saliendo los participantes españoles en las diferentes categorías de coches: primero el Mercedes de Quintano, luego sus asistencias, y más tarde Juan Porcar, asistencia de Carlos Mas.

A lo largo del recorrido se registró un accidente mortal, el del motociclista Yasuo Kaneko. Su Honda 1000 fue arrollada por un conductor ebrio y falleció en el encontronazo.

Una vez en Sette, máquinas y personas fueron embarcadas rumbo a Argel, donde el pasado día 3 comenzó el recorrido africano, que por mor del progreso de este país no se pondrá realmente duro hasta llegar a la zona sur de Tamanrasset.

José Luis de la Viña



La armada Porsche al completo. Ickx, Metzger y Kassmaul.



El tramo disputado en territorio francés servirá para marcar el orden de salida en África.

problemas para arrancar si que fueron importantes, no todas las máquinas estaban por la labor de ponerse en marcha a tan temprana hora, y los esforzados motoristas empujaban y daban patadas a buen ritmo. Los españoles no tuvieron esos problemas y estaban en orden de marcha en su momento, para ir saliendo entre una multitud de entusiastas espectadores que cubrían los primeros kilómetros del recorrido. Carlos Mas recibió elogios por parte del locutor de ambiente, al igual que el equipo Pegaso, y aplauso del numeroso público.

Después terminaron de salir los motoristas, entre ellos dos «fermosas» jovencitas. Una de ellas salió sin casco para lucir su blonda melena, mientras



Claude Lagniez espera suceder a Zaniroli.



Miss Francia despidió a este participante.



Los Mercedes de Quintano y Arilla, a la espera de tomar la salida.



RALLYSPRINT DE BARCELONA

LA ULTIMA PARA SERVIA

JOSE María Serviá ha cerrado la temporada automovilística ganando el II Rallysprint de Barcelona, que organizó el Real Automóvil Club de Cataluña. Un tramo secreto disputado por tres veces, una vez en un sentido y las dos restantes en el inverso, situado en Vallromanes, era el eje de la prueba. Excelente la calidad del piso y como único defecto señalemos que la estrechez del mismo impidió mayor lucimiento de los participantes ante el numeroso público congregado. En la primera pasada, la victoria se la adjudicó Bilo Oliveras con su Talbot-Lotus, pero, en la segunda, un toque con una cuneta le obligó al abandono. Así Serviá, con su Proto Seat conducción trasera, que había quedado a un segundo de Oliveras, tenía el camino expedito hacia la victoria, con la única salvedad de que no cometiese errores, ya que Pich (Porsche) y Rius (Seat) estaban al acecho. El pequeño de los Serviá no falló y la lucha entre sus seguidores fue muy intensa, ya que ambos empataron en la segunda y tercera pasada, con lo que la diferencia de un segundo que Pich había obtenido en la primera ascensión fue definitiva. Tras ellos, José M.ª Solé, José Teixidor, Jo-

sé Masdeu, José Domingo, etcétera..., completan la clasificación.

Texto y fotos: J. L. Aznar

J. M. Serviá (Seat), 8-07; 2.º, R. Pich (Porsche), 8,14; 3.º, A. Rius (Seat), 8-15; 4.º, J. M.ª Solé (Talbot Samba), 8-34; 5.º, J. Teixidor (Talbot Samba), 8-53; 6.º, J. Masdeu (Ford Fiesta), 8-53; 7.º, J. Domingo (Talbot Samba), 8-54; 8.º, J. Marcos (Ford Escort), 8-54...

NECROLOGICA

MURIO JEAN RONDEAU

CAUSA del fallo de la barrera de un paso a nivel, ha muerto el piloto y constructor francés, vencedor de las 24 Horas de Le Mans, Jean Rondeau. El hecho ocurrió el día 28 de diciembre. Rondeau regresaba a su domicilio en Le Mans cuando se encontró cerrado un paso a nivel. En un momento dado abrieron las barreras para volverse a cerrar casi inmediatamente, dejando aprisionado entre ellas al Porsche 944 del infortunado piloto justo cuando se acercaba a toda velocidad el expreso de París. El coche fue arrollado y estalló, lanzando el cuerpo de Rondeau, que había muerto en el acto, por los aires. Natural de Le Mans, había quedado marcado por los duelos entre Ferrari, las carreras a que asistió en su juventud. Compaginó su formación técnica con la

participación en pruebas de turismos, hasta que en 1976 consiguió el patrocinio de Inaltera para construir su primer coche con el que participar en la prueba. Cuatro años después, en 1980, ganaba la carrera, formando equipo con Jean Pierre Jaussaud, al volante de un coche de su construcción, equipado de un motor Ford.

Posteriormente, y en particular después de 1982, las cosas fueron mal y su pequeña factoría suspendió pagos. En la actualidad, construyendo monoplazas de Fórmula Ford, estaba logrando enderezar la situación y tenía la pretensión, aunque no consiguió el apoyo del Gobierno para construir un nuevo spot-prototipo, de volver a presentar un coche potencial ganador en las carreras de su ciudad natal.

Como se ve, no todos los pilotos mueren en la pista y una vez más un infortunado accidente de circulación se ha cobrado otra nueva víctima.



Programas Ford: Retrasos y adelantos

NO corren buenas noticias con respecto al programa RS 200. Aunque todo el equipo está preparado para poder entrar en competición —empezando por sus pilotos Stig Blomqvist y Kalle Grundel—, la fabricación de las 200 unidades necesarias para la homologación va muy retrasada. Se dice que sólo un 10 por 100 de los coches necesarios ha sido construido, por lo que parece difi-

cil que pueda estar homologado para participar en el Rallye de Suecia a mediados de febrero. Según noticias llegadas de Inglaterra, el debut podría retrasarse al Rally, de la Acrópolis, en Grecia, a primeros de junio.

En cambio, está muy adelantado el motor Ford de Fórmula 1, que va a ser probado por Jones y Tambay en las pistas de pruebas de la marca en EE.UU.



MONOPLAZAS

CONTINUA LA SAGA ANDRETTI

JEFF Andretti sigue los pasos de su hermano Michael y de su padre, Mario. En su primer año de competición ha ganado tres de las doce carreras que forman el Campeonato de Fórmula Super Vee (motores Volkswagen). De entre ellas, la final, resistiendo al campeón, Ken Johnson. Por su resultado ha sido designado debutante del año.

TURISMOS

VOLVO SERA PREPARADO POR RAS

ADEMAS de preparar el Volkswagen Golf de 16 válvulas con que Paco Romero y Emilio Villota participarán en el Campeonato de Europa de Turismos el año que viene, el equipo RAS Sport se encargará también de preparar los Volvo oficiales que partici-

200 con el que Robert Droogmans participará en el campeonato belga.

Volviendo a Volvo, la baja de Giancarlo Brancatelli, que ha sido fichado por Tom Walkinshaw para conducir los Rover y los Jaguar, ha sido cubierta por Johnny Cecotto.

SPORT PROTOTIPOS

WM TRAS LAS HUELLAS DE MATRA

EL Gobierno francés, a través del Ministerio de la Juventud y los Deportes, está impulsando la construcción de un coche ciento por ciento francés con el que participar en las 24 Horas de Le Mans.

Este apoyo se ha centrado sobre la escudería VW, que hace participar coches de su construcción equipados con motores Peugeot Turbo en la carrera. Este es un equipo modesto, constituido por aficionados de verdad, mu-



Los Volvo del 86 los preparará RAS.

parán en el certamen. Hasta ahora tal preparación había corrido a cargo de Eggenberger, pero este preparador ha llegado a un acuerdo con Ford para preparar y entrenar los Sierra Cosworth que participarán el año que viene en el certamen.

Volvo había contactado también a Schnitzer, pero al final se ha decidido por RAS.

RAS tiene a su cargo también la preparación y el mantenimiento del Ford RS

chos de los cuales trabajan en Peugeot. En este primer año el objetivo es participar únicamente en la prueba francesa.

Para 1986, el programa incluye una participación más constante en el Mundial de marcas. Peugeot, por su parte, ha decidido ayudar en este programa, aunque en forma muy oficiosa. Como se dice en otro lado, los primeros estudios de este coche habían sido encomendados a Rondeau.



Boxes

EL Rallye Costa Brava tendrá un recorrido semejante al del año pasado, con pruebas de velocidad en Montjuich y en las cercanías de Barcelona, en donde se dará la salida este año, el jueves día 20 de febrero. La prueba terminará el sábado por la tarde, a fin de evitar las congestiones de tráfico del fin de semana.

EL artífice de esta ampliación de su programa es el antiguo director deportivo de la escudería Tre Gazzelle, que ha seguido a Zanussi a Peugeot, en calidad de manager.

OTRO piloto que va a hacer el Campeonato de Europa es el sueco Per Eklund, que ha firmado un acuerdo con Austin Rover para conducir un MG Metro 6R4. Eklund correrá tres pruebas del Campeonato del Mundo —Suecia, 1.000 Lagos y RAC— más las del Campeonato de Europa. De momento, sólo parecen seguras tres pruebas en Italia. El resto del programa está por definir, pero parece probable una participación en España.

CON un MG Metro participará también Marc Duez. El piloto belga, además de hacer el campeonato de su país, correrá algunas pruebas del Mundial, entre las cuales está el Portugal. Precisamente para prepararlo participará en el Rallye Sopete, cuyo recorrido coincide con el de la etapa Povoia-Povoia. Duez estará presente en el Montecarlo para trabajar como «ouvreur» de Michele Mouton.

HANNU Mikkola no ha podido lograr su ob-

jetivo de reducir su actividad en 1986. Además de seis pruebas en el Campeonato del Mundo participará en el Campeonato Open Británico con un coche preparado por David Sutton.

UNO de los pilotos extranjeros que participarán en la prueba será el italiano Andrea Zanussi, que fue segundo en 1981. Zanussi ha conseguido patrocinadores para ampliar su programa con Peugeot Italia del Campeonato Ita-

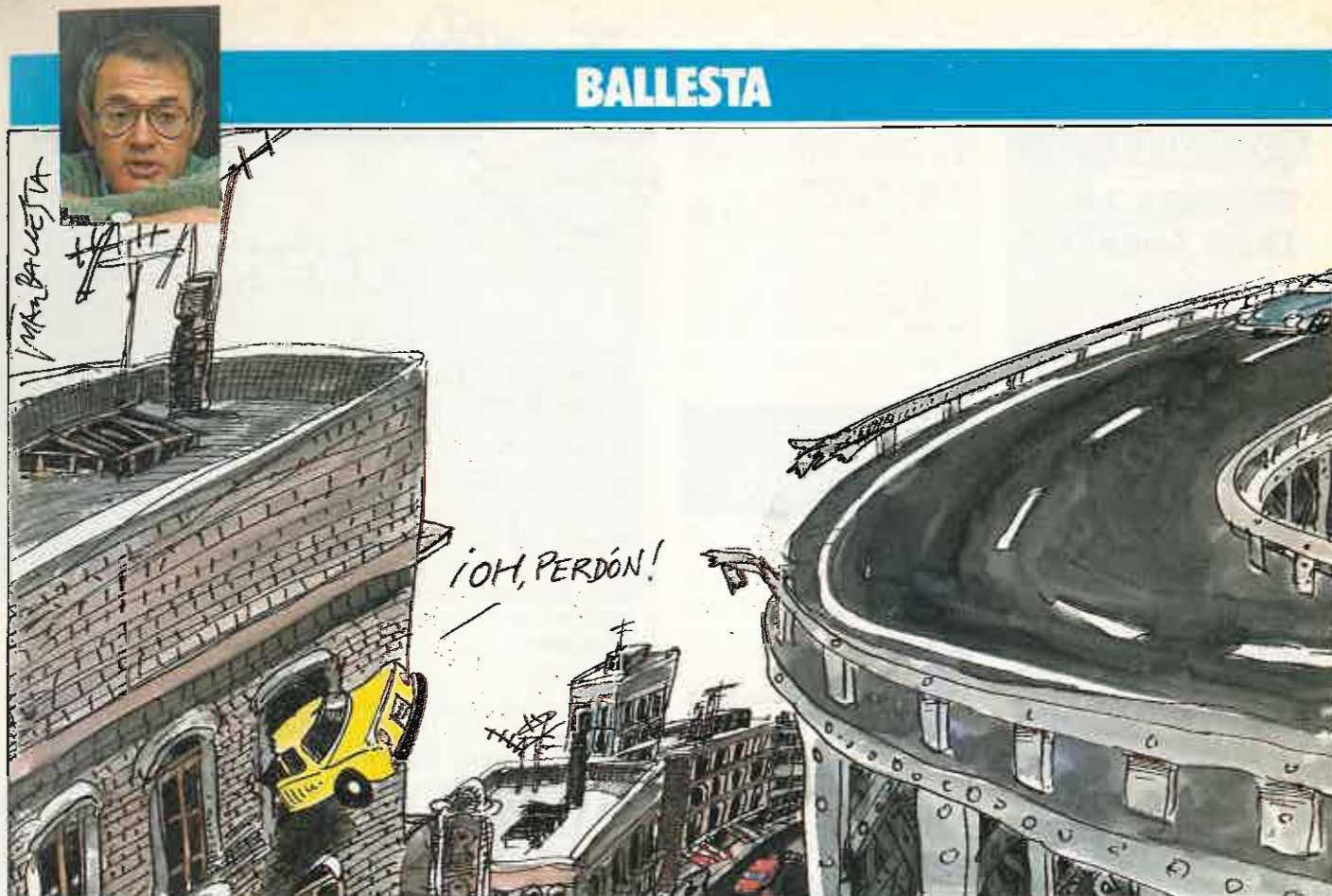


liano al Campeonato de Europa. Dispondrá de dos coches preparados en Oseilla por Mario Cavagnero.

CHARDONNET ha inscrito tres Autobianchi/Lancia Y.10 grupo N en el Rallye de Montecarlo. Sus pilotos serán Marianne Hoefner, Jean Louis Trintignant y el periodista Pierre Pagani.

EL importador francés de Alfa Romeo ha inscrito un 33 4x4 en el Rallye de Montecarlo en grupo N. Su piloto será Bertrand Balas, que el año pasado ganó este mismo grupo con un Sprint Veloce.

## BALLESTA



## Tarjetas Postales

**PLATJA d'Aro**, en la Costa Brava, cerca de S'Agaró y de Sant Feliu, es un caso digno de estudio.

Con unos ocho mil habitantes en invierno y más de cien mil en verano, constituye un ejemplo vivo de aglomeración artificial, producto puro del turismo y del verano. Tiene la fisonomía de estas pequeñas ciudades que el cine norteamericano nos ofrece, en la Florida, de vez en cuando devastadas por huracanes que llevan nombre de señorita, pronto reconstruidas y siempre iguales a sí mismas.

El comercio es su sistema arterial. Comercios grandes, modernos y reluctantes que acaban siendo más importantes que el verano mismo. De estos comercios surge un dinámico y rico estamento de hombres y mujeres que administran su pueblo o ciudad de forma admirable y la transforman en importante centro de compras y ventas, con o sin veraneantes. La proliferación de bancos, cuyo aspecto exterior en nada se diferencia del de las boutiques de moda o del de los grandes almacenes especializados en juguetería, da fe del movimiento de capitales.

El ambiente es cosmopolita, aún en invierno, cuando no hay extranjeros. Las tiendas llevan nombres foráneos, de consonancia sajona o italiana. Los



## Platja d'Aro

bares se llaman pubs. Los restaurantes son chinos, o vietnamitas, o libaneses o italianos. En todas partes te avisan de que se habla inglés, francés o alemán.

En invierno, todo parece un decorado para una obra de Tennessee Williams. Es un espacio elocuente, mucho más que el de los viejos barrios románticos o góticos. Es un espacio que nos habla de lo que hoy somos, de como vivimos. Ahí se manifiesta lo que deseamos, ahí se exhiben de forma concreta nuestros sueños de consumo, desde las más coquetas camisas italianas hasta las relucientes motos con tubos de escape como órganos catedralicios.

## Xavier Domingo

La erótica del lugar está en los escaparates y en los carteles que anuncian discotecas y barras americanas. Y es la erótica que excita nuestros sentidos. Vaqueros ajustados en piernas masculinas o femeninas. Culos muy marcados. Braguetas entreabiertas. Más que sexo, estridencia. No hay caricia, sino agresión. Y en definitiva, bastante ingenua, con la ingenuidad propia del exhibicionista, que de todos los perversos sexuales, es el que más se parece a un representante de comercio, dispuesto siempre a dar la lata enseñando el muestrario.

Los automovilistas de verano temen Platja d'Aro como la peste. Su travesía, en julio o agosto, puede representar de dos a tres horas de atasco y de recalentamiento de motores. La pequeña ciudad ha crecido alrededor de una carretera como las ciudades antiguas crecían alrededor de un río. Antes, el hito urbano era el castillo. Ahora es la gasolinera.

Por eso, ese tipo de localidades son tan fascinantes en invierno, cuando están vacías de la fauna para la cual nacieron y a la que están esperando, con la suave melodía de las cajas que se abren y se cierran y el encanto ambiguo de las cajeras y sus piernas eternamente cruzadas.

## SERIE PRODUCCION

38



### LADA 2121 TT

EL 2121 TT, más conocido como Lada Niva, es un todo-terreno de origen ruso, que está haciendo furor en toda Europa. En contraposición con los pesados motores diesel montados sobre bastidores de acero, el Niva tiene un motor de gasolina de 1600 c.c. montado sobre una carrocería monocasco, sin bastidor alguno. Otra peculiaridad técnica es su suspensión indepen-

diente delantera en vez del clásico eje rígido de este tipo de coches. El comportamiento del coche es muy sano tanto en carretera como fuera de ella, y tan sólo hay que lamentar que la dirección sea excesivamente dura y el acabado descuidado. Por lo demás, el vehículo está bien equipado y no resulta muy gastón, en comparación con lo que suelen consumir sus competidores.



Motor 16

Cartagena



## Una gran Empresa trabajando con energía.

Más de 6.000 personas, día a día, trabajan con energía en modernas instalaciones industriales, transformando el petróleo en materias útiles. Este es el comienzo.

De los complejos industriales de EMP (Empresa Nacional del Petróleo, S.A.) en Cartagena, La Coruña, Puertollano y Tarragona, salen materias primas que alimentan una gran parte de la industria petroquímica española y múltiples productos que llegan al consumidor final.

EMP (Empresa Nacional del Petróleo), está constantemente a nuestro lado: en las grandes ciudades, en el campo, en la industria, en el transporte colectivo y de mercancías, en nuestra casa, en nuestro automóvil, en los juguetes de nuestros hijos...

Gota a gota, el petróleo refinado por EMP (Empresa Nacional del Petróleo), posibilita nuestro desarrollo. EMP (Empresa Nacional del Petróleo) ha creado o participa en una serie de empresas afines, que están ahí, al servicio de todos, trabajando con energía.

Empresa Nacional del Petróleo, S.A. GRUPO INP



## CAMARADA NIVA



LADA

**MOTOR** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1570 c.c. (79 x 80 mm.) Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Carburador doble. Compresión: 8,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 92 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 78 CV a 5.400 rpm. Par máximo: 12 mkg a 3.400 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual de 4 marchas y reductora. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,0 km/h.; 2.ª, 12,3 km/h.; 3.ª, 19,0 km/h.; 4.ª, 25,9 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

**DIRECCION** Tipo: De tornillo. Vueltas de volante entre topes: 3,3. Diámetro de giro: 11,6 metros.

**FRENOS** Sistema: Disco delante, tambor detrás, servo.

**SUSPENSIONES** Tipo: Independiente delante y eje rígido detrás.

**RUEDAS** Llantas: De chapa, de 5 x 16 pulgadas. Neumáticos: 175 R 16.

**PESO** En orden de marcha: 1150 kgs.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Niva TT	1.569	78	126	11,5	13,6	81

Motor 16



Tarjetas Postales

**PLATJA d'Aro**, en la Costa Brava, cerca de S'Agaró y de Sant Feliu, es un caso digno de estudio.

Con unos ocho mil habitantes en invierno y más de cien mil en verano, constituye un ejemplo vivo de aglomeración artificial, producto puro del turismo y del veraneo. Tiene la fisonomía de estas pequeñas ciudades que el cine norteamericano nos ofrece, en la Florida, de vez en cuando devastadas por huracanes que llevan nombre de señorita, pronto reconstruidas y siempre iguales a sí mismas.

El comercio es su sistema arterial. Comercios grandes, modernos y relucientes que acaban siendo más importantes que el verano mismo. De estos comercios surge un dinámico y rico estamento de hombres y mujeres que administran su pueblo o ciudad de forma admirable y la transforman en importante centro de compras y ventas, con o sin veraneantes. La proliferación de bancos, cuyo aspecto exterior en nada se diferencia del de las boutiques de moda o del de los grandes almacenes especializados en juguetería, da fe del movimiento de capitales.

El ambiente es cosmopolita, aún en invierno, cuando no hay extranjeros. Las tiendas llevan nombres foráneos, de consonancia sajona o italiana. Los



## Platja d'Aro

bares se llaman pubs. Los restaurantes son chinos, o vietnamitas, o libaneses o italianos. En todas partes te avisan de que se habla inglés, francés o alemán.

En invierno, todo parece un decorado para una obra de Tennessee Williams. Es un espacio elocuente, mucho más que el de los viejos barrios románticos o góticos. Es un espacio que nos habla de lo que hoy somos, de como vivimos. Ahí se manifiesta lo que deseamos, ahí se exhiben de forma concreta nuestros sueños de consumo, desde las más coquetas camisas italianas hasta las relucientes motos con tubos de escape como órganos catedralicios.

La erótica del lugar está en los escaparates y en los carteles que anuncian discotecas y barras americanas. Y es la erótica que excita nuestros sentidos. Vaqueros ajustados en piernas masculinas o femeninas. Culos muy marcados. Braguetas entreabiertas. Más que sexo, estridencia. No hay caricia, sino agresión. Y en definitiva, bastante ingenua, con la ingenuidad propia del exhibicionista, que de todos los perversos sexuales, es el que más se parece a un representante de comercio, dispuesto siempre a dar la lata enseñando el muestrario.

Los automovilistas de verano temen Platja d'Aro como la peste. Su travesía, en julio o agosto, puede representar de dos a tres horas de atasco y de recalentamiento de motores. La pequeña ciudad ha crecido alrededor de una carretera como las ciudades antiguas crecían alrededor de un río. Antes, el hito urbano era el castillo. Ahora es la gasolinera.

Por eso, ese tipo de localidades son tan fascinantes en invierno, cuando están vacías de la fauna para la cual nacieron y a la que están esperando, con la suave melodía de las cajas que se abren y se cierran y el encanto ambiguo de las cajeras y sus piernas eternamente cruzadas.

La Coruña



Tarragona



Madrid



Puertollano



Cartagena



## Una gran Empresa trabajando con energía.

Más de 6.000 personas, día a día, trabajan con energía en modernas instalaciones industriales, transformando el petróleo en materias útiles. Este es el comienzo.

De los complejos industriales de EMP (Empresa Nacional del Petróleo, S.A.) en Cartagena, La Coruña, Puertollano y Tarragona, salen materias primas que alimentan una gran parte de la industria petroquímica española y múltiples productos que llegan al consumidor final.

EMP (Empresa Nacional del Petróleo), está constantemente a nuestro lado: en las grandes ciudades, en el campo, en la industria, en el transporte colectivo y de mercancías, en nuestra casa, en nuestro automóvil, en los juguetes de nuestros hijos...

Gota a gota, el petróleo refinado por EMP (Empresa Nacional del Petróleo), posibilita nuestro desarrollo. EMP (Empresa Nacional del Petróleo) ha creado o participa en una serie de empresas afines, que están ahí, al servicio de todos, trabajando con energía.

Empresa Nacional del Petróleo, S.A. GRUPO INRA



Un símbolo para todos.



# 1985.

## OTRO AÑO PARA LANCIA.

### LANCIA 037. CAMPEON DE ESPAÑA DE RALLYES.

GRUPC BARRO

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

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

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

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

También en el coche que tu puedes adquirir.



la diferencia de viajar en LANCIA



PARIS-DAKAR: COMENZO LA AVENTURA

# Motor 16

SEMANAL

GRUPO

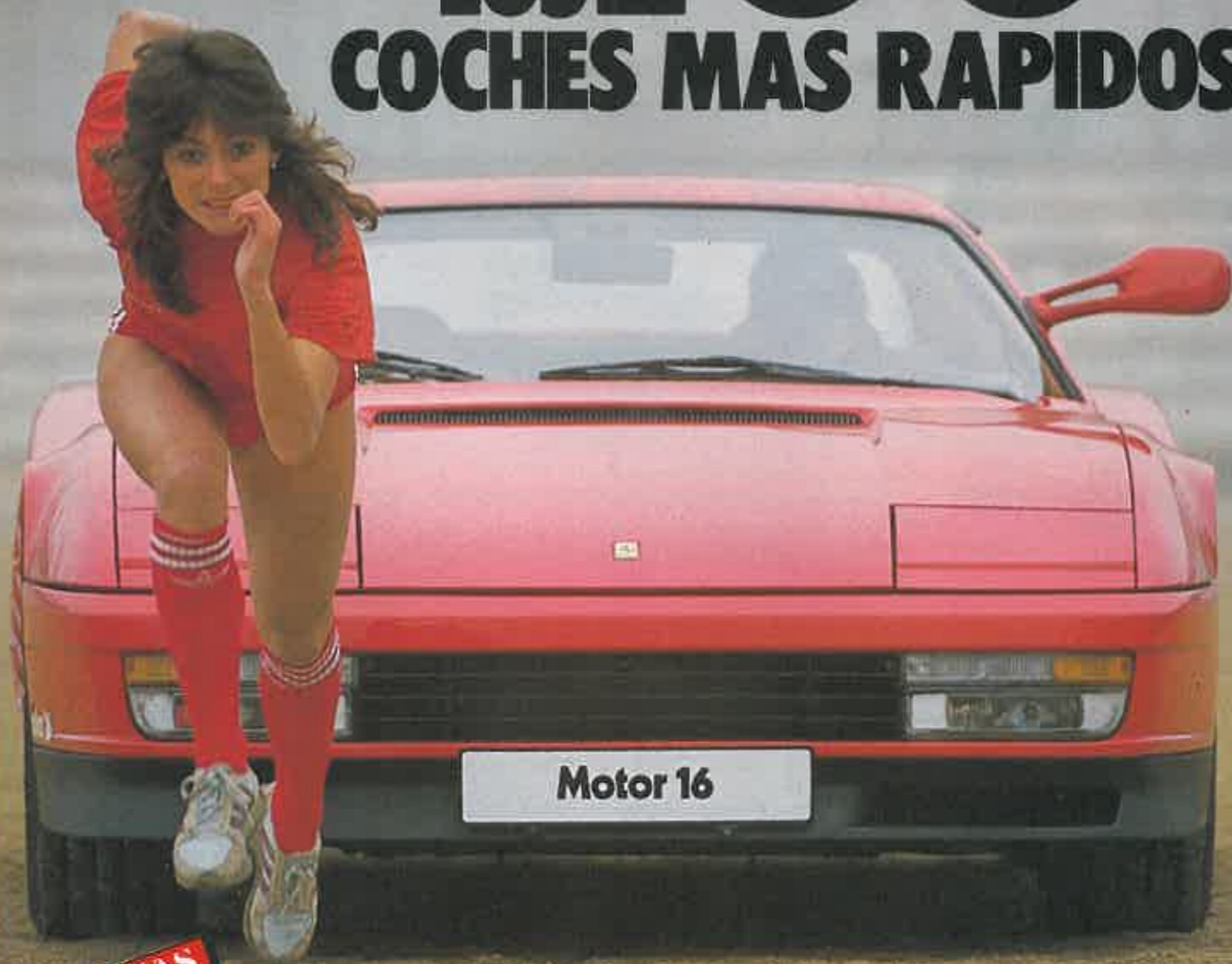
11 de enero 1986

Núm. 116 • 200 ptas.

LOS PRECIOS DEL 86

DE 200 A 305 KM/H

# 100 LOS COCHES MAS RAPIDOS



COMPARATIVAS

FAMILIARES: CX 25 TRD / PEUGEOT 505 GTD T

CIUDADANOS: AUTOBIANCHI Y-10 FIRE / INNOCENTI