

TODOS
LOS COCHES
NUEVO
COSTO
POR KM.

PRUEBA A FONDO DEL BMW 324 DIESEL

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

18 de enero 1986

Núm. 117 • 200 ptas.

FRENTE A PEUGEOT 205 Y CITROËN VISA

SUPER CINCO DIESEL

COMPARATIVA



PARIS
DAKAR



LA GUERRA DEL DESIERTO

Las baterías Caterpillar sin mantenimiento tienen puntos POSITIVOS...

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

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

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

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

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

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

y puntos NEGATIVOS

Estos están en el polo opuesto.

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

Cambie a lo mejor



Distribuidor en España **FINANZAUTO**
Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 00 13 - Madrid-33

PSQ 182/1

Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.

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

PRECIO POR KILOMETRO
TODOS LOS MODELOS. PAG. 11



JAGUAR SOVEREIGN

JAGUAR es una de esas marcas míticas que encontramos en la historia del automóvil. El modelo Sovereign, potente, confortable y refinado, es la berlina señorial de la gama, con un alto nivel de confort y un equipo muy completo, además de impecablemente terminado. Hay dos tipos de motores, uno de 6 cilindros en línea y 4.235 c.c., y otro de 12

cilindros colocados en V, de más de cinco litros de cilindrada y que desarrolla 295 caballos de potencia. Este último consigue unas prestaciones de primer orden, supera los 230 kilómetros hora, aunque a costa de consumir bastante gasolina. De todas formas, el Jaguar Sovereign está pensado, sobre todo, para viajar tranquilo, rodeado de lujo.



Motor 16

Joan Majó y Henry Ford II

se ha constituido en una de las naciones productoras de autos, con una poderosa industria eficiente entorno de servicio. Palabra de ministro titular de Industria, Joan Majó de la entrega del trofeo Europa al Ford Scorpio, es una declaración de amor a las puercas. Es, sencillamente, el resultado de la labor de los profesionales de esta difícil y atractiva profesión. Este reconocimiento, además, es un mensaje que nos llena de satisfacción, por el responsable de la industria, que nuestra industria en el desierto, bajo sí es tenido en cuenta.



Joan Majó



Henry Ford II

En otras ocasiones, desde estas mismas páginas, hemos reconocido la sensibilidad de Joan Majó en el tema del automóvil. En su todavía breve etapa al frente del Ministerio de Industria ha dado muestras fehacientes de que el tema le preocupaba. Y los frutos no han tardado en llegar, como lo han demostrado los acuerdos con el grupo francés PSA y con el alemán Volkswagen. Si a este sobresaliente interés por parte de la Administración española se uniera un aumento en la demanda de los diferentes productos, lo demás vendría por añadidura. De esta forma, los fabricantes terminarían de una vez por todas de atravesar el interminable túnel de la crisis. El 86, en principio, puede ser ese año mágico con el que soñamos todos.

Ahora precisamente se van a cumplir cien años de la invención del automóvil. Aquellos viejos cacharros, que dieron paso a lustros de gloria y esplendor y que, como dijo Henry Ford II la semana pasada, refiriéndose a su Scorpio, «no han hecho más que empezar a cumplir con su deber. El deber de ampliar los horizontes personales, de contribuir al éxito de los negocios, a que la gente se una y a contribuir a aumentar ese sentimiento esencial de libertad que nos invade, cada vez más, cuando nos sentamos al volante y vamos a donde queremos ir». Esta es la grandeza del automóvil. Una grandeza centenaria que debemos mantener entre todos.

Félix Lázaro
Motor 16 / 3

(Pruebas): Carmén Rico-Odoy; 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 Martín 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. Director Administrativo: 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.

27	Nueva serie 7 de BMW
30	FRENTE A FRENTE Diesel: 205, R-5 y Visa
37	A FONDO BMW 324 Diesel
43	COMPRAR Y VENDER
48	CUENTENOS SU CASO
52	ECONOMIA Estaciones de servicio
59	DEPORTE A todo gas
60	Rallye París-Dakar
66	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS



LA EROTICA DEL PODER

XJ.12 H.E.



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 12, en V a 60 grados. Cilindrada: 5.345 c.c. (90x70 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza por fila de cilindros, accionado por cadena. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 12,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 91 litros. Potencia máxima: 295 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 44 mkg. a 3.250 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Automática de 3 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 17,5 km/h.; 2.ª, 29,39 km/h.; 3.ª, 43,5 km/h.

DIRECCION Tipo: De cremallera, servoasistida. Diámetro de giro: 13,4 metros.

FRENOS Sistema: Discos autoventilados delante, discos detrás, con servo.

SUSENSIONES Tipo: Cuatro ruedas independientes.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6x15 pulgadas. Neumáticos: 215/70 VR 15.

PESOS En orden de marcha: 1.930 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
Jaguar Sovereign 4.2	4.235	205	209	11,5	14,42	—
Jaguar Sovereign HE	5.343	295	230	17,4	20,68	20

Motor 16

Distribuidor en España



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

PSQ 182/1

Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.

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

Las baterías Cat sin mantenimiento tienen puntos POSITIVOS..

Son sin mantenimiento no necesitan ninguna atención añadir agua durante toda su vida.

Se conservan limpias, en los terminales. Por esta razón, el riesgo de contaminación por electrolitos — desaparece.

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

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

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

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

ESTA SEMANA

PRECIO POR KILOMETRO DE TODOS LOS MODELOS. PAG. 17

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



6 AL VOLANTE	Mazda RX-7 Turbo
17 ACTUALIDAD	Autorradios robados
19 MERCADO	Ofertas de la semana
20	Precios coches nuevos
22	Precios coches usados
23	Precios motos
25 LO ULTIMO	Audi GT Cabrio
26	Buick Wildcat
27	Nueva serie 7 de BMW
30 FRENTE A FRENTE	Diesel: 205, R-5 y Visa



37 A FONDO	BMW 324 Diesel
43 COMPRAR Y VENDER	
48 CUENTENOS SU CASO	
52 ECONOMIA	Estaciones de servicio
59 DEPORTE	A todo gas



60	Rallye Paris-Dakar
66	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS

Joan Majó y Henry Ford II

ESPAÑA se ha constituido en una de las grandes naciones productoras de automóviles, con una poderosa industria y un eficiente entorno de servicios, en el que ocupa lugar destacado y principal la prensa especializada. Palabra de ministro. Esta frase del titular de Industria, Joan Majó, con motivo de la entrega del trofeo Coche del Año en Europa al Ford Scorpio, es mucho más que una declaración de amor a las publicaciones del motor. Es, sencillamente, el reconocimiento a la labor de los profesionales de la información en esta difícil y atractiva parcela de la automoción. Este reconocimiento, además, incluye un mensaje que nos llena de satisfacción, como es el saber, por boca del primer responsable de la industria nacional, que nuestra voz no clama en el desierto, que nuestro trabajo sí es tenido en cuenta.



Joan Majó



Henry Ford II

En otras ocasiones, desde estas mismas páginas, hemos reconocido la sensibilidad de Joan Majó en el tema del automóvil. En su todavía breve etapa al frente del Ministerio de Industria ha dado muestras fehacientes de que el tema le preocupaba. Y los frutos no han tardado en llegar, como lo han demostrado los acuerdos con el grupo francés PSA y con el alemán Volkswagen. Si a este sobresaliente interés por parte de la Administración española se uniera un aumento en la demanda de los diferentes productos, lo demás vendría por añadidura. De esta forma, los fabricantes terminarían de una vez por todas de atravesar el interminable túnel de la crisis. El 86, en principio, puede ser ese año mágico con el que soñamos todos.

Ahora precisamente se van a cumplir cien años de la invención del automóvil. Aquellos viejos cacharros, que dieron paso a lustros de gloria y esplendor y que, como dijo Henry Ford II la semana pasada, refiriéndose a su Scorpio, «no han hecho más que empezar a cumplir con su deber. El deber de ampliar los horizontes personales, de contribuir al éxito de los negocios, a que la gente se una y a contribuir a aumentar ese sentimiento esencial de libertad que nos invade, cada vez más, cuando nos sentamos al volante y vamos a donde queremos ir». Esta es la grandeza del automóvil. Una grandeza centenaria que debemos mantener entre todos.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

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

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); 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 Picione (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 myre 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 Cervás, 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.



Bocinazos

Si se quiere a toda costa controlar la subida de los precios, ¿por qué se autoriza una importante elevación de las tasas de matriculación?

¿Cuándo se ampliará en un tercer carril los primeros kilómetros de la N-1?

¿No deberían prohibirse las luces rojas y verdes de las discotecas y clubes de carretera?

¿Cómo es posible que unos concesionarios estén aplicando el 12 por 100 de IVA en el transporte y otros el 33?

¿Por qué la mayoría de los guardias urbanos abandonan sus puestos de trabajo en cuanto llueve?

¿Quién es el responsable de que muchos pilotos españoles hayan corrido este año sin cobertura de seguro y sin enterarse?

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



BISCUTER

NADA, QUE NO ANDA

EL «proyecto» del nuevo Biscuter está totalmente

paralizado. Tal y como ha venido anunciando MOTOR16 desde que se comenzara a hablar de este proyecto, la ausencia de planes concretos y, ahora, la pugna entre los accionistas están dando al traste con la posibilidad de que este pe-

queño vehículo salga al mercado. Esa pugna se centra en que el grupo que tiene la patente del vehículo no dispone de fondos para llevarla a cabo, y el grupo que tiene el dinero (?) no consigue que la empresa sea titular de esa patente. Mientras Juan Andreu, cabeza visible del primer grupo, y Juan Salvador, del segundo, se tiran los trastos a la cabeza, en La Palma del Condado ven que de Biscuter... nada de nada.



USA

AMERICANOS COMPRADORES

LA producción de automóviles en Estados Unidos alcanzó en el pasado 1985 la cifra más alta de los últimos seis años, al situarse en 8.040.000 unidades, lo que supone además un aumento del 5,3 por 100 respecto a 1984. Las ventas de turismos nuevos progresaron un 6,3 por 100, para sobrepasar los once millones de unidades. Los siete fabricantes norteamericanos se repartieron así el mercado: General Motors, un 56,2 por 100; Ford, un 25 por 100; Chrysler, un 14 por 100; American Honda Motors, el 1,8; American Motors, un 1,5 por 100; VW de América, un 0,9, y Nissan Motor USA, el 0,5 por 100 del total.

SEGUROS

MÁS COMPAÑÍAS LIQUIDADAS

CINCO nuevas compañías de seguros han venido a

unirse a la lista de veintidós que, por orden del Ministerio de Economía, figuran en la comisión liquidadora de entidades aseguradoras. Con estas cinco —Eurofensa, Grupo de Seguros Principado, Las Quince Regiones, La Providence y Esmerre— han quedado sin cobertura un total aproximado de 10.000 pólizas del ramo de automóviles, ramo en el que operaban en pequeña proporción. Como en

otros casos, se han dado tarifas inferiores a las normales, liquidez inexistente y no acreditación de sus deudas con los asegurados.



MADRID

CARRETERAS URGENTES

EL Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid ha decretado la urgente ejecución de las obras incluidas en los programas de inversiones para carreteras durante 1986, que ascienden a 4.500 millones de pesetas. Con es-



ta medida se pretende agilizar los trámites de ejecución de las obras previstas para este año en su Plan de Carreteras, con lo cual se podrá comenzar de inmediato la tramitación de expropiaciones, licitaciones y contratación.

MOTOR IBERICA

NISSAN, A TODO GAS

EL próximo día 24, los accionistas de Motor Ibérica van a aprobar en junta extraordinaria una nueva ampliación de capital, por valor de 13.028 millones de pesetas, pasando a ser el capital total de 35.100 millones. Con esta ampliación, que persigue reforzar el saneamiento financiero y económico de la sociedad de cara a la CEE, la multinacional japonesa Nissan, que ahora cuenta con el 85 por 100, puede colocar su participación alrededor del 95 por 100. Durante 1985, Motor Ibérica registró unos ingresos de 65.000 millones de pesetas (con un aumento del 26 por 100), aunque su cuenta de resultados sigue ofreciendo números rojos. En el futuro es posible que sus actuales furgonetas Ebro sean sustituidas por furgonetas japonesas.

COCHE

DEL AÑO

HENRY FORD Y EL SCORPIO

HENRY Ford recibió el trofeo de Coche del Año en Europa 1986, que ha ganado el Scorpio, de manos de Paul Frere —a la derecha en la foto—, presiden-

ARTE

COCHES CON FACHADA

CADA día son más numerosos los artistas que toman como objeto de su arte el automóvil. En esta corriente está el norteamericano Dustin Shuler, que utiliza carrocerías de vehículos para crear sus esculturas «como si de la piel de un animal se tratase», dice el autor. Las obras de Shuler están repartidas por todos los Estados americanos en museos de arte y fachadas de edificios públicos relacionados con el mundo del motor, como este Fiat Spyder de 1971, encargado especialmente por la ciudad de San Francisco.



te del jurado de 56 periodistas europeos —entre ellos cinco españoles— que lo votaron. Este año el acto de entrega tuvo lugar en Madrid y contó con la asistencia del ministro de Industria, Joan Majó.

Con anterioridad al acto de entrega tuvo lugar la anual reunión del jurado, en la que Paul Frere presentó su dimisión como presiden-



te, al haber cumplido ya los sesenta y cinco años de edad. Para reemplazarle fue elegido el francés Edourad

Seidler, que hasta ahora era vicepresidente, cargo para el que a su vez fue designado el sueco Stig Berglund.

Verde y Rojo

Durante todo el año 86 permanecerá en nuestra particular «cárcel de papel» el director general de Tráfico, José Luis Martín Palacín, por su genialidad al achacar el elevado número de víctimas en las carreteras, durante las pasadas fiestas navideñas, al descenso del precio de la gasolina. Está claro que si el litro subiera a 1.000 pesetas, apenas circularían los coches. Y si no se hubieran inventado los coches no habría accidentes.

Al semanario «Autopista», que ha logrado integrarse entre las publicaciones or-

ganizadoras del prestigioso galardón «Coche del Año en Europa», correspondiéndole la entrega del trofeo al Ford Scorpio. La presencia en España del mismísimo Henri Ford fue la guinda de este importante acto.

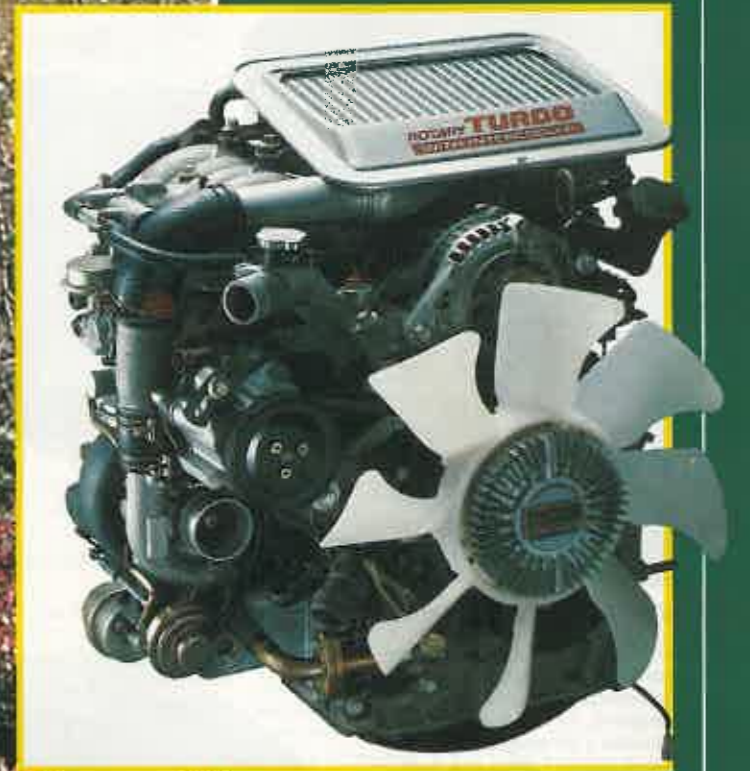
De todas las marcas establecidas en España, sólo Ford se ha empeñado en mantener invariables los precios de sus coches nacionales, con lo que sube el precio final. Esta postura, contraria a todos sus competidores, se merece un fuerte tirón de orejas.

La semana pasada piropeamos a Alfa Romeo por su decidida reducción de precios y ahora le toca el turno a Fiat. Por lo visto, la industria italiana está decidida a evitar la germanización y afrancesamiento de nuestro mercado. Bienvenidas sean las rebajas.

AL VOLANTE

MAZDA RX-7 TURBO

TERROR DE PORSCHE



EL nuevo Mazda es un coche ideal para aquellos usuarios que buscan un deportivo veloz, de altas prestaciones y con un precio razonable. Sin llegar al nivel de un Porsche, la sensación que se siente al manejarlo es muy similar. Con sus 185 caballos de potencia, el Mazda acelera estupendamente, sea cual sea la velocidad a la que se circula y, en la práctica, no hay diferencia en las respuestas al pisotón en el acelerador, tanto si se va a 90 como si se va a 160 kilómetros por hora.

Estas prestaciones tan elevadas repercuten de forma negativa en el consumo de combustible. Los frenos, por su parte, son algo duros. La capacidad del maletero es reducida, pero se puede aprovechar el espacio destinado a los dos pasajeros de atrás, que como en todo biplaza es bastante precario.

La terminación del conjunto es excelente, como es norma en todos los vehículos japoneses, y destaca el tablero frontal, que lleva una consola central con radio programable, magnetófono y un ecualizador.





MAZDA RX-7 TURBO

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de rotores: 2 en línea. Cilindrada: 654 x 2 c.c. Alimentación: Inyección electrónica con turbocompresor. Compresión: 8,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 63 litros. Potencia máxima: 185 CV a 6.500 rpm. Par máximo: 25,0 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera.

FRENOS Sistema: Discos autoventilados en las cuatro ruedas, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 205/60 R 89 H.

PESO En orden de marcha: 1.240 kg.

El Mazda se agarra a la carretera de una forma impresionante y su estabilidad es, también, fuera de serie, lo que permite conducir a más de doscientos kilómetros por hora con bastante tranquilidad. La potencia suministrada por el motor rotativo apoyado por el turbocompresor es instantánea, y esta virtud hace posible alcanzar velocidades elevadas sin mayores esfuerzos.

La persona que no haya manejado nunca un coche con motor rotativo tendrá muchas preguntas con respecto a esta mecánica. El motor se comporta perfectamente tanto a altas revoluciones como cuando funciona casi al ralentí y no presenta ninguna desventaja con respecto a los motores convencionales. Mazda ha solucionado la falta de potencia atribuida a estos motores a bajos niveles de marcha con un sistema especial, la división en dos conductos de la tobera de los gases de escape. Uno

de estos conductos permanece siempre abierto, lo que permite que los gases pasen más deprisa cuando el motor funciona a bajas revoluciones.

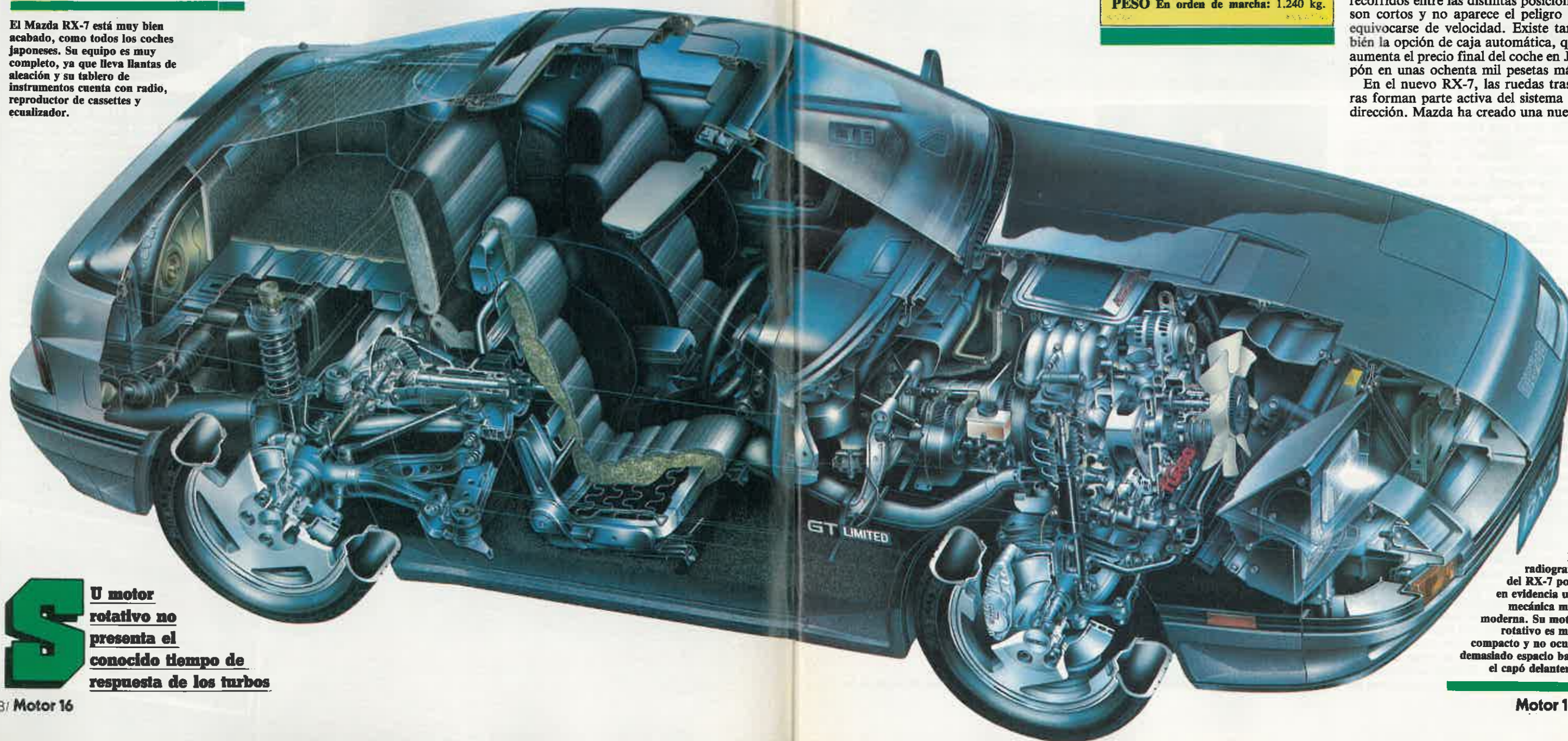
El motor del Mazda RX-7 no presenta el conocido tiempo de respuesta de los turbos, y la activación del segundo conducto de la tobera cuando se aumenta la marcha del motor o cuando aumenta el volumen de aire aspirado al presionar el acelerador a fondo permite disponer de toda la fuerza de la mecánica de forma instantánea. Los 185 caballos valen lo que pesan y el coche llega al tope máximo de revoluciones, con toda facilidad, lo que hace más sencilla la conducción deportiva.

La caja de cambio de cinco marchas es un poco dura si se la compara con la utilizada por los coches de ciudad. El cambio entre primera y segunda es un poco incómodo y roba algunos segundos cuando se desea ir deprisa. Los recorridos entre las distintas posiciones son cortos y no aparece el peligro de equivocarse de velocidad. Existe también la opción de caja automática, que aumenta el precio final del coche en Japón en unas ochenta mil pesetas más.

En el nuevo RX-7, las ruedas traseras forman parte activa del sistema de dirección. Mazda ha creado una nueva



El Mazda RX-7 está muy bien acabado, como todos los coches japoneses. Su equipo es muy completo, ya que lleva llantas de aleación y su tablero de instrumentos cuenta con radio, reproductor de cassettes y ecualizador.



La radiografía del RX-7 pone en evidencia una mecánica muy moderna. Su motor rotativo es muy compacto y no ocupa demasiado espacio bajo el capó delantero.

Su motor rotativo no presenta el conocido tiempo de respuesta de los turbos



geometría para su sistema de suspensión, igual que Honda y Nissan.

La solución puesta a punto por este fabricante japonés sirve para controlar la convergencia y la divergencia de las ruedas traseras, tanto al trazar las curvas como en aceleraciones o frenazos bruscos. Es un sistema muy peculiar.

A la entrada de una curva, las ruedas traseras pasan de su posición recta o neutra a una pequeña divergencia, y ya en la mitad de la curva cambian de nuevo a una posición convergente, que garantiza la estabilidad del vehículo.

Este nuevo sistema, conocido como *convergencia retardada*, funciona bastante bien en la práctica, ya que el RX-7 logra un compromiso muy satisfactorio en el capítulo de estabilidad. Se puede entrar en las curvas a toda velocidad y acelerar cuando se está a la mitad, sin que aparezcan problemas de coletazos. El RX-7 tiene, además, un sistema de ajuste automático de la suspensión (SAAS), que permite al conductor elegir entre «suspensión normal» o «suspensión deportiva». Este sistema ajusta el tarado de los amortiguadores en función de las condiciones de marcha, ese ajuste se hace por medio de sensores especiales y de un microprocesador, lo que evita que el coche se vaya de morro o se incline peligrosamente hacia los lados.

El Mazda es un coche potente y seguro que da confianza a la persona que lo maneja, incluso a alta velocidad. La estabilidad está bien lograda y el agarre es suficiente. El coche no abandona la línea recta ni cuando se separan las manos del volante. El comportamiento es excelente en carreteras de montaña, pe-



El Mazda es un coupé aerodinámico. Sus rasgos son parecidos al Porsche 924

ro hay que huir de los baches grandes, ya que la altura libre al suelo es mínima y se puede dañar la parte inferior del coche.

A pesar de tener cuatro frenos de disco, todos ventilados, los frenos no se comportan en el RX-7 como sería de esperar. El tacto del pedal es un poco duro y hace falta cierta fuerza para frenar con rapidez. Junto con el consumo,

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	226,7
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	15,2
De 0 a 100 km/h.	6,3
RECUPERACION (seg.)	
De 80 a 100 km/h. en 4.ª	3,4

éste es el punto más flojo de un vehículo que gusta por dónde se mire.

El Mazda RX-7 Savanna cuesta en Japón unos dos millones trescientas mil pesetas y como no hay planes de venderlo en España, aquel que quiera manejarlo habrá de ingeniárselas para importarlo desde Alemania. El Mazda es una alternativa que no defraudará a quienes gustan de la velocidad, se sienten fascinados por los Porsche 944 y no disponen del suficiente dinero para comprarlos.

La carrocería del RX-7 es muy redondeada y el coeficiente aerodinámico (Cx) no llega a 0,32. El ruido del viento en marcha es mínimo y la sonoridad en el interior es reducida, incluso cuando se acelera a fondo.

La amplitud de las puertas y su buen ángulo de apertura permiten acceder al interior con bastante comodidad.

Los asientos son cómodos, pero no tiene ni reglaje lumbar ni de altura. El volante es regulable y la posición del conductor es casi ideal. Ningún conductor encontrará dificultades en adaptarse al manejo de este deportivo. La visión del morro desde la posición de conducción permite calcular sin mayores inconvenientes los límites del vehículo. Los instrumentos del cuadro son grandes, visibles y su luminosidad puede controlarse fácilmente.

El acabado es de gran calidad, como es típico en los coches japoneses, aunque al tratarse de un deportivo le faltan algunos detalles de confort que sí aparecen en berlinas familiares del mismo nivel de precio.

Daniel Monteverde

PARA TODOS LOS MODELOS QUE SE VENDEN EN ESPAÑA EL PRECIO POR KM.

La entrada en vigor de la nueva fiscalidad (IVA y supresión del IGTE), así como los nuevos precios de los combustibles, transporte, impuestos, seguros e incluso neumáticos, justifican la publicación pormenorizada de las extensas tablas de coste por kilómetro. La coincidencia con el inicio del año y su importancia para la elaboración de los presupuestos hace también oportuna esta publicación.

En las tablas elaboradas por MOTOR16 intervienen tres tipos de gastos: financieros, de mantenimiento y de rodaje.

En las tres primeras columnas se ofrecen los valores del kilómetro en función del recorrido anual (10.000, 15.000, 20.000, 30.000 y 50.000 kms.) y de la antigüedad del coche: en su primero, segundo o tercer año posterior a su adquisición. En la cuarta columna, los valores que se ofrecen obedecen únicamente a los gastos de gasolina y mantenimiento.

Los gastos financieros suman la depreciación y el interés del capital. La depreciación es variable en función del tiempo: 17, 32, 44 y 55 por 100 para cada uno de los primeros

cuatro años, según la estimada en el Ministerio de Economía para las valoraciones de usados. En cuanto al interés, se aplica un 8,5 por 100 sobre el valor de adquisición (total, impuestos incluidos).

En los gastos de mantenimiento se suma el valor de las reparaciones y el de mantenimiento propiamente dicho. Las reparaciones se calculan según un baremo que tiene en cuenta el recorrido anual y el año de vida del coche. Oscila entre 0 para el primer año y 10.000 kilómetros (se supone que está cubierto por la garantía), hasta un 2 por 100 del valor del coche en el primer año; un 5 por 100 en el segundo, y un 8 por 100 en el tercero, con 50.000 kilómetros anuales.

Por último, en el mantenimiento se recogen los valores de un cambio de aceite cada 4.000 kilómetros, neumáticos (duración variable según el tipo de neumático y el coche), amortiguadores (duración 50.000 kilómetros), pastillas de frenos (duración 25.000 kilómetros), lavados (tres al año), lavado de motor (uno al año) y 5.000 pesetas más de gastos varios sin justificar: multas, peajes, etcétera.



RENAULT 11, EL LIDER

Casi doblando al segundo clasificado, el mediano de Renault ha sido el coche más vendido en España en el pasado año, constituyendo un éxito que posiblemente ni siquiera soñasen sus vendedores. Como es tradicional en la marca, ofrece una buena terminación, con una sencillez de concepción apreciable. A todo ello se suma un buen confort y un moderado gasto de explotación. Las versiones diesel ofrecen también una buena relación prestaciones-coste.



SEAT MALAGA, REVUENDE

Hacia muchos años que Seat no tenía un éxito de ventas como ha supuesto el Málaga. Su éxito entre profesionales de la automoción, como los taxistas, pone de manifiesto su excelente compromiso entre calidad, fiabilidad mecánica y economía de uso. Una habitabilidad excelente y un diseño de indudable buen gusto ayudan a que el Málaga no sólo se venda bien en España, sino que esté alcanzando cifras muy considerables de ventas en los mercados europeos.



PVP	MODELO	1 AÑO (kilometraje anual)					2 AÑOS (kilometraje anual)					3 AÑOS (kilometraje anual)					GASTOS SOLO RODAJE (kilómetros anual)				
		10.000	15.000	20.000	30.000	50.000	10.000	15.000	20.000	30.000	50.000	10.000	15.000	20.000	30.000	50.000	10.000	15.000	20.000	30.000	50.000
		2 865 010	Thema 2.000 LE	87,63	62,72	50,27	37,82	27,86	63,62	59,57	47,55	35,53	26,02	79,46	66,64	48,23	33,87	24,85	10,75	10,32	10,40
3 341 150	Thema 2.000 LE T*	103,48	74,54	60,09	46,59	34,01	98,80	70,86	56,89	42,92	31,88	93,96	67,44	54,19	40,99	30,63	13,98	13,76	13,65	13,54	13,45
3 516 450	Thema 6V	108,44	77,93	62,67	47,42	35,21	103,51	74,06	59,33	44,60	32,96	98,42	70,46	56,49	42,97	31,65	14,06	13,84	13,72	13,61	13,53
3 296 775	Thema Turbo 4	94,14	68,38	52,90	38,62	27,52	88,65	62,85	49,46	36,06	25,47	85,00	59,58	46,86	34,21	24,27	8,21	8,02	7,99	7,84	7,77
MASERATI																					
7 221 165	Turbo 275 E 2P	208,02	146,06	115,11	84,14	56,36	197,91	138,14	108,25	79,36	54,74	187,44	120,75	102,41	74,10	52,85	15,48	15,30	15,22	15,14	15,06
7 341 692	Turbo 425 4P*	218,69	147,73	116,23	84,77	56,58	206,41	139,65	109,27	79,89	54,88	189,77	122,15	103,34	74,85	52,14	14,94	14,78	14,70	14,63	14,56
14 334 488	Quattroporte	397,30	274,96	213,79	152,62	103,98	373,23	259,19	200,17	141,15	94,51	256,43	164,54	128,58	93,87	69,16	16,24	16,14	16,06	16,00	15,91
MERCEDES BENZ																					
3 279 265	190	88,38	70,81	55,82	41,64	30,79	93,79	66,40	52,71	39,97	29,19	98,94	68,66	54,66	37,12	26,95	10,83	10,35	10,20	10,17	10,16
4 032 750	190 E 5V*	119,44	84,89	67,23	49,67	35,80	113,80	80,20	63,40	46,80	33,32	107,95	76,07	60,14	44,27	31,61	11,62	11,41	11,30	11,20	11,11
6 874 390	190 E 2.3/16	194,24	135,20	105,85	79,43	52,84	184,61	127,76	99,33	70,90	48,44	174,65	120,73	93,77	66,93	49,87	11,11	10,85	10,66	10,78	10,72
3 375 184	190 D*	87,34	68,31	52,82	39,74	27,98	92,81	64,68	50,61	36,54	25,42	97,92	61,23	47,88	34,59	24,16	7,14	7,00	6,93	6,86	6,81
3 827 225	190 D 2.5	109,95	78,35	60,42	45,51	33,70	104,50	72,72	56,79	40,85	28,25	99,05	66,81	53,69	38,64	26,82	7,58	7,41	7,32	7,24	7,17
3 687 625	230	105,78	75,05	57,22	42,35	31,71	104,58	74,92	58,73	43,45	31,37	99,26	70,27	55,77	41,33	30,00	11,57	11,40	11,31	11,22	11,16
4 087 950	230 E*	121,17	85,89	68,25	50,67	36,50	115,44	81,39	64,36	47,34	33,88	109,62	77,21	61,06	44,98	32,36	11,88	11,67	11,58	11,46	11,37
5 094 500	300 E*	149,36	103,40	82,43	61,50	43,94	142,17	99,80	76,61	57,43	40,68	134,78	94,59	74,40	54,48	38,76	13,10	12,90	12,81	12,71	12,63
4 184 995	260 D*	105,74	74,58	55,55	41,67	31,23	113,88	79,08	61,88	44,28	30,52	107,81	74,80	58,29	41,88	28,96	7,88	7,71	7,63	7,55	7,48
4 687 675	300 D*	131,20	91,64	71,78	51,92	36,63	124,91	88,57	67,40	48,23	33,08	118,23	81,86	63,88	45,87	31,36	8,07	7,91	7,83	7,75	7,68
6 065 480	380 SE	175,81	123,56	97,51	71,54	50,69	167,32	117,00	91,85	66,69	46,81	158,82	118,80	89,94	63,18	44,84	13,88	13,70	13,61	13,53	13,46
7 786 770	426 SE	223,28	156,41	120,07	89,67	62,56	212,36	147,90	115,67	83,45	57,97	201,87	139,84	109,38	78,95	56,07	15,72	15,61	15,41	15,31	15,22
8 430 480	500 SE	250,33	186,87	139,56	94,40	65,52	227,13	157,40	122,54	87,68	60,12	214,90	148,78	115,72	82,80	56,97	14,33	14,13	14,03	13,94	13,86
10 944 190	420 SEC	307,11	213,50	160,14	114,95	82,82	281,79	201,48	156,34	111,19	75,51	275,92	180,30	147,50	104,87	71,43	15,89	15,74	15,56	15,48	15,42
11 633 130	500 SEC	323,80	224,26	174,56	124,95	85,18	307,51	211,58	163,61	115,64	77,74	290,84	199,69	154,21	108,92	73,39	14,33	14,18	14,14	14,04	13,98
7 348 550	300 SL	209,92	140,80	111,29	82,78	58,51	189,63	130,72	106,31	77,90	53,86	188,88	131,20	102,37	73,65	51,12	13,68	13,73	13,65	13,67	13,60
10 358 330	500 SL	289,85	204,46	151,75	112,67	77,43	275,55	190,07	147,32	104,58	70,80	260,54	178,48	138,95	98,69	66,94	14,81	14,25	14,17	14,09	14,02
NISSAN																					
2 474 584	Patrol Carta Baja*	76,48	54,96	44,20	33,45	24,84	73,90	52,23	41,85	31,47	23,26	69,81	49,79	39,85	30,84	22,34	9,93	9,78	9,70	9,62	9,56
3 004 335	Patrol Wagon 5.0	94,31	67,61	54,11	40,71	29,99	89,89	64,11	51,18	38,24	28,01	95,62	68,95	48,68	36,45	26,88	11,38	11,19	11,10	11,01	10,94
1 799 769	Vanette 6 plazas*	56,31	40,53	32,94	24,75	18,43	53,79	38,55	30,93	23,31	17,20	51,18	36,71	29,47	22,21	16,81	7,96	7,50	7,42	7,33	7,27
OPEL																					
803 428	Corsa City 7 639*	30,47	23,98	19,79	16,23	13,36	29,34	22,46	19,63	15,98	12,87	28,18	21,64	18,28	14,12	12,57	8,76	8,61	8,54	8,46	8,40
943 359	Corsa LS 1.2 5V 3P	35,84	28,50	21,53	17,16	13,83	32,52	24,46	20,44	16,41	13,22	24,16	20,30	16,87	13,82	12,17	8,42	8,24	8,15	8,07	7,99
926 281	Corsa GL 1.2 4V 3P	37,09	29,17	21,10	16,00	12,72	32,09	24,17	20,22	16,26	13,13	26,76	20,23	16,47	13,72	12,08	8,86	8,68	8,59	8,50	8,43
1 058 179	Corsa GLS 1.3 5V 3P	37,32	28,90	23,35	18,69	14,97	35,83	26,84	22,34	17,85	14,29	34,30	25,16	21,49	17,25	15,09	9,86	9,68	9,59	9,50	9,43
955 417	Corsa TR LS 1.2 4V AP	34,33	26,85	21,61	17,45	14,07	32,99	24,84	20,76	16,69	13,46	31,61	23,82	19,96	15,13	12,11	8,00	8,42	8,33	8,24	8,17
988 287	Corsa TR LS 1.3 5V 2P*	34,93	26,36	22,11	17,83	14,41	33,56	25,32	21,19	17,06	13,80	31,17	23,38	20,41	15,90	12,49	8,89	8,68	8,59	8,50	8,43
1 092 582	Corsa TR GLS 1.3 5V AP*	36,23	28,52	23,82	19,02	15,18	36,70	27,42	22,76	18,16	14,48	36,11	28,30	21,90	17,81	14,07	9,86	9,68	9,59	9,51	9,43
1 594 166	Kadett GL 1.6*	55,01	39,11	32,12	25,22	18,66	50,78	37,36	30,65	23,94	18,84	48,47	35,73	29,58	23,02	18,04	10,35	10,14	10,04	9,94	9,86
1 915 419	Kadett GSI 1.6*	62,72	45,60	37,29	29,98	22,33	59,54	43,49	35,47	27,44	21,10	55,75	41,63	33,62	26,34	20,39	11,05	10,85	10,75	10,64	10,56
1 679 072	Kadett 1.6 BLD*	51,89	37,35	30,06	22,77	16,94	49,58	35,50	28,46	21,43	15,86	47,14	33,79	27,11	20,46	15,24	7,82	8,06	8,17	8,08	8,02
1 844 447	Ascona LS 1.6 4P	58,13	42,11	35,10	27,06	20,68	56,55	41,08	33,34	25,61	19,50	53,97	38,19	31,85	24,54	18,91	8,84	8,63	8,53	8,43	8,36
1 756 398	Ascona GLS 1.6 4P	66,19	47,57	39,98	30,25	22,14	54,34	39,69	32,21	24,84	19,81	51,79	37,70	30,79	23,95	18,36	9,84	9,63	9,53	9,43	9,34
2 019 117	Ascona GLS 1.6 5P*	66,22	47,81	39,96	30,31	22,31	62,49	45,99	37,15	28,70	22,82	59,96	43,85	36,51	27,52	21,26	11,49	11,20	11,10	11,00	10,92
1 851 394	Ascona GT 1.6 2P*	61,78	45,92	37,35	29,25	22,75	59,18	43,48	35,63	27,77	21,57	56,93	41,62	34,13	26,70	20,68	11,76	11,56	11,45	11,35	11,27
1 782 984	Ascona LS Diesel 4P*	51,53	38,10	30,38	22,87	16,90	51,03	36,14	28,69	21,24	15,36	48,44	34,31	27,25	20,21	14,89	6,66	6,73	6,65	6,56	6,54
1 952 786	Nuvla Coupe GSI	62,33	45,41	36,65	28,29	21,44	59,80	43,76	35,00	26,73	20,20	58,97	43,27	36,42	28,60	21,60	11,47	11,26	11,16	11,06	10,98
2 393 748	Nuvla Coupe 200*	77,97	57,61	46,39	35,15	27,81	74,52	54,38	44,31	34,24	26,28	71,09	51,53	42,37	32,56	25,38	13,48	13,29	13,19	13,10	13,02
1 917 836	Rekord LS 2.0 S	64,04	47,22	38,81	30,40	23,67	61,36	45,11	36,99	28,86	22,44	58,56	42,15	34,44	27,19	21,72	12,27	12,06	11,96	11,85	11,78
2 333 282	Rekord CB 2.2*	74,33	54,18	44,21	35,84	28,48	71,26	51,26	41,83	30,94	22,33	70,24	50,97	39,75	29,44	21,36	8,32	8,17	8,09	8,02	7,96
2 310 752	Rekord Diesel	69,43	48,21	39,16	29,10	21,85	66,19	46,67	36,96	27,25	19,57	62,75	44,31	35,99	26,81	19,71	7,14	6,99	6,91	6,83	6,77
2 412 285	Rekord LS 2.3 TD*	75,20	52,72	41,73	31,24	22,82	69,82	49,57	38,44	29,31	21,31	66,05	47,20	37,48	27,92	20,41	8,32	8,17	8,09	8,01	7,96
2 598 763	Rekord CB 2.3 TD*	76,14	55,56	44,20	33,69	24,92	74,50	52,72	41,83	30,94	22,33	70,24	50,97	39,75	29,44	21,36	8,32	8,17			

FORD SCORPIO, TRIUNFO

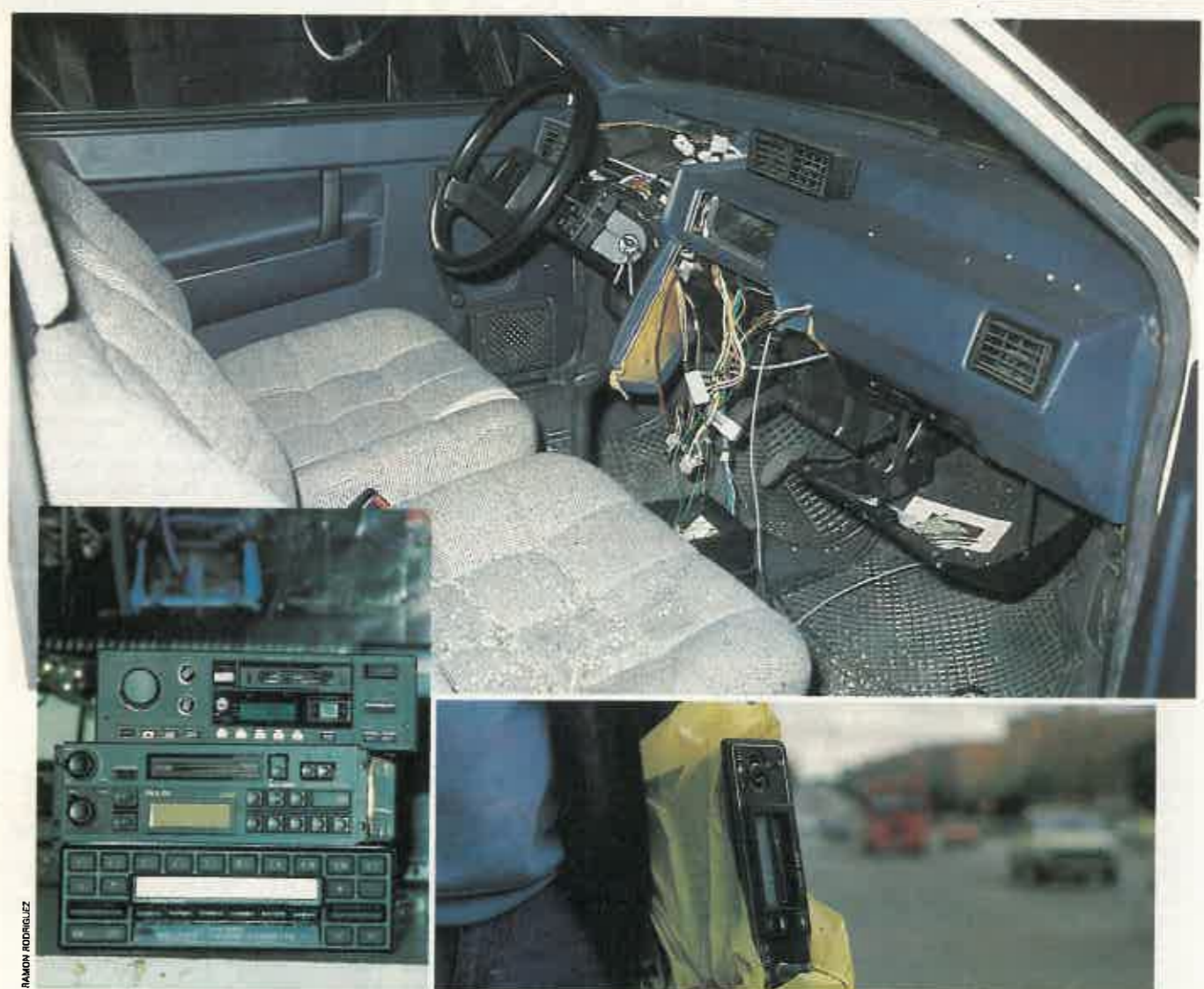


El Ford Scorpio estrena estos días el bien ganado título de «coche del año en Europa», y a eso no se llega por casualidad. El buque insignia de Ford es indudablemente un éxito de concepción y más barato que lo que otras firmas sólo pueden vender por muchísimo más dinero. En su primer medio año de vida en el mercado se ha encaramado a los primeros puestos de venta entre modelos de importación, lo que marca un hito en su categoría.



Table with columns: PVP, MODELO, 1 AÑO (kilometraje anual), 2 AÑOS (kilometraje anual), 3 AÑOS (kilometraje anual), GASTOS SÓLDI ROSAJE (kilómetros anual). Rows include SAAB, SEAT, SUZUKI, TALBOT, VOLKSWAGEN, and VOLVO models with their respective prices and costs over time.

ACTUALIDAD



AUTORRADIOS ROBADOS

LOS CACOS NO RESPETARON LA NAVIDAD

SEGUN el reciente informe elaborado por MOTOR16 sobre el robo de autorradios, en España habitualmente cada minuto se sustrae uno de estos aparatos. Pero el problema ha tomado visos verdaderamente espectaculares durante las pasadas fiestas navideñas, durante las cuales el porcentaje de robos en el interior de vehículos se ha visto casi multiplicado por dos, aunque por desgracia no todos las víctimas denuncian los robos. Durante estos días en que la gente se mueve más, saca el coche con mayor frecuencia e incluso esconde en su vehículo los regalos navideños para que sean una sorpresa, los ladrones de autorradios han tenido una fuerte competencia en los «chorizos» habituales y bandas organizadas, que han actuado como una plaga «limpiando» incluso garajes enteros. Los amigos de lo ajeno no solamente se han conformado con los autorradios, sino que también han arramblado con ruedas, cuadros, consolas y todo aquello factible de sacar unos duros. Como consecuencia de esto, los propietarios han tenido que enfrentarse a un doble problema: por un lado, el valor de los objetos robados, y, por otro, los destrozos casi vandálicos que han sufrido sus vehículos, porque estos días pasados, quizá por flotar en el am...

Modelos con motor diesel.



HIPOCRITAS

EL nuevo año nos habrá hecho más europeos, pero por desgracia muchas cosas seguirán igual. Alrededor de la mesa de trabajo se repiten los mismos comentarios, sobre los robos de autorradios en los coches, que en las fiestas navideñas han crecido de una forma salvaje. El récord de curiosidad de los ejemplos oídos ha sido el del lector que comentó que entre el fin de año y Reyes le robaron el radio cassette a cinco miembros de su familia, algunos con destrozos importantes.

También han llegado estos días a mi mesa las quejas de algunos establecimientos que citamos en nuestro reportaje, donde se revendían los autorradios robados. Afortunadamente, las pruebas son concluyentes. Son todos los que están, aunque no están todos los que son y muchos se han quedado en nuestro dossier, en una lista que aumenta día a día. Por cierto que entre las últimas aportaciones hay dos revendedores curiosos: uno situado a menos de cincuenta metros de una Comisaría de Policía madrileña y otro lo regenta un celador de un importante centro sanitario de Madrid y es conocido por todo el personal médico y administrativo del hospital. Ambos puntos están próximos y en el mismo barrio. Es conveniente recordar que, precisamente, los aparca-

mientos de estos centros sanitarios son uno de los lugares más habitualmente frecuentados por los cacos. En MOTOR16 estamos satisfechos por la repercusión de nuestro reportaje-denuncia sobre esta lacra social, pero personalmente lamento que la hipocresía siga siendo la «virtud» dominante entre muchos españoles. Quizá, después de muchas semanas tratando con todos los implicados en el robo de autorradios, incluidos ladrones, esté afectado por el famoso síndrome de Estocolmo, pero lo cierto es que en estos momentos empiezo a comprender mejor y ser más benevolente con los cacos que con quienes compran el cuerpo del delito. La actitud hipócrita de los segundos ha sido un perfecto caldo de cultivo de esta reacción, de tal modo que ahora se podría cambiar el encabezamiento del reportaje antes citado y decir: «Los españoles colaboramos con los ladrones comprando cada año medio millón de radios robadas.» La realidad es así de dura: mientras el caco, en el mejor de los casos, obtiene 5.000 pesetas por el producto de su delito, el comprador-delincuente se beneficia en muchos casos en hasta 80.000, sin que por ello deje de indignarse por la ola de delincuencia.

Francisco del Brío

biente un aire de fiesta o por tener demasiados coches para robar, los cacos no se han andado con remilgos y han destrozado, muchas veces innecesariamente, coches enteros porque sonaba una alarma o porque el aparato no salía con facilidad. Eso le ocurrió a L. M. N., cuyo Ibiza estaba aparcado en el garaje de su casa como todos los días con un Becker México en la consola. Que el aparato estuviera magníficamente anclado sólo sirvió para que le destrozaran el coche y, además del autorradio, se llevaron la consola e incluso el cuadro. Esa misma noche, el 28



Lo peor en muchos casos no es la radio robada, sino el destrozo causado.

de diciembre por la noche, y en ese mismo garaje la banda desvalijó 25 vehículos, dejando algunos incluso sin ruedas. En total, el botín llenó hasta los topes una furgoneta 4L y el coche de uno de los vecinos que también se llevaron.

Los casos han sido muchos y los ha habido para todos los gustos. Como el de J. M. C., quien el día de Navidad se quedó sin la Blaupunkt de su BMW, valorada en más de cien mil pesetas. Después montó una más barata que substituyó a primeros de año en Alemania por otra Blaupunkt, que le volvieron a quitar el 7 de enero en la calle Velázquez, mientras se bajó del coche para preguntar a un portero. Durante estos días también la familia de uno de sus compañeros de trabajo fue objeto de los cacos. Del 31 de diciembre al 2 de enero le robaron la radio a él, a su padre y a su cuñado. Pero el problema de esta plaga que sufren los automovilistas está, volvemos a repetir, en que siempre hay gente dispuesta a comprar lo que otros roban, aunque para justi-

L a noche de los inocentes veinticinco coches fueron desvalijados en el mismo garaje

ficarse aseguren que ya les han quitado cinco aparatos y están hartos. Esto al menos declaraba un madrileño que, cogido «in fraganti» cuando intentaba montar en su Mercedes un Becket México robado, se negaba a devolver la radio y perder las 25.000 pesetas que había pagado por ella, incluso en presencia del auténtico dueño y de la Policía.

Pese a que la mayor parte de la gente, por desidia o por pensar que no sirve para nada, no denuncia los robos, las casas que se dedican a reponer cristales en los coches y los concesionarios de las marcas confirman el espectacular aumento de las sustracciones por el incremento de trabajo que han tenido durante las pasadas fiestas. Porque uno de los dramas de los últimos días del pasado año era encontrar un taller para reponer el cristal roto por los ladrones. Todas las recomendaciones eran pocas.

M. J. B.

OFERTAS DE LA SEMANA

LOS PRECIOS DE MOTOR 16

Aunque en ocasiones hemos mencionado ya el modo en que elaboramos los precios, la introducción de importantes cambios en nuestras listas justifica el que insistamos en los conceptos que engloban nuestros precios.

El precio total es la suma del PFF más los impuestos (IVA), con transporte, gastos de matriculación, impuesto municipal y seguro obligatorio. Si no se especifica lo contrario, en estos precios no se incluye ningún extra. Con frecuencia, los modelos básicos (sin extras) no están disponibles entre los importadores.

Los consumos en litros/100 kilómetros son los obtenidos en nuestras pruebas, siempre que el modelo figure marcado con un asterisco (*). Si no está marcado, se dan los valores de fábrica. Pero hay que tener presente que se hace un consumo ponderado en el que el 60 por 100 del recorrido es urbano, el 30 por 100 en carretera y el 10 por 100 en autopista.

El costo por kilómetro recoge el gasto en combustible, neumáticos y mantenimiento. No se incluyen los gastos financieros, ni intereses ni gastos de reparaciones.



LOS OTROS «IVAS»

Con la llegada de un año nuevo no sólo la implantación del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) ha modificado el precio de venta de los automóviles. Otros componentes también han subido, como las tasas de matriculación, que la Dirección General de Tráfico cobra por cada vehículo dado de alta, o los impuestos municipales. Todos estos precios, incluidos en el PVP que publicamos en nuestras páginas, han quedado de la forma siguiente:

	1985	1986
Tasas de Tráfico	2.750	3.000
Placas de matriculación	1.500	1.735
IMPUESTO MUNICIPAL (Madrid)		
Hasta 7,99 CV fiscales	1.300	1.400
Entre 8 y 11,99 CV	3.900	4.200
Entre 12 y 15,99 CV	9.150	9.600
Más de 16 CV fiscales	11.450	12.000

OTRAS OFERTAS

- Madrid. *Tayre*. Príncipe de Vergara, n.º 253. Teléfono (91) 457 76 33.
- ALFA ROMEO 1.9 «SPRINT». Color rojo. Año 1952. PVP: 1.800.000 pesetas.
- LOTUS EUROPA «S». Color rojo. Año 1973. PVP: 1.500.000 pesetas.
- Madrid. *Hispano Alemán*. Paseo de la Castellana, n.º 244. Teléfono (91) 733 94 62.
- SAAB 900 TURBO. Color plata. Año 1981. PVP: 1.450.000 pesetas.
- BMW 528i. Color verde. Año 1982. PVP: 3.000.000 de pesetas.
- Madrid. *Touristauto*. Victor de la Serna, n.º 39. Teléfono (91) 457 02 00.
- VOLVO 244.GL. Color verde metalizado. Año 1982. PVP: 1.750.000 pesetas.
- Madrid. *Saira*. Canillas, n.º 79. Teléfono (91) 413 03 01.
- FORD MUSTANG DESCAPOTABLE. Color azul. Año 1966. PVP: 650.000 pesetas.
- ALFA ROMEO GIULIETTA BERLINA. Color rojo. Año 1957. PVP: 525.000 pesetas.
- Madrid. *Novauto*. Paseo de la Castellana, n.º 230. Teléfono (91) 733 77 07.
- FORD SIERRA AUTOMATICO. Color blanco. Año 1984. PVP: 1.250.000 pesetas.
- Madrid. *Goyoaga*. Felipe II, n.º 34. Teléfono (91) 431 77 49.
- CHEVROLET CORVETTE. MODELO 75. Color amarillo. Año 1975. PVP: 3.500.000 pesetas.
- Madrid. *Majauto*. Carretera Pozuelo-Majadahonda. Teléfono (91) 638 66 77.
- FORD SIERRA 2.3 GHIA. Color gris plata. Matrícula: V-BF. PVP: 1.600.000 pesetas.
- FORD SIERRA 2.3 DIESEL. Color gris plata. Matrícula: M-FH. PVP: 1.375.000 pesetas.
- Madrid. *Autotodo*. Teléfono (91) 274 78 04.
- OPEL SENATOR 3.0 E AUTOMATICO. Aire acondicionado. Año 1983. 2.200.000 pesetas.
- Madrid. SEAT PANDA BLACK. 25.000 km. Teléfono (91) 637 03 32. (Sr. Orovitch).

PRECIOS
Mercado

Modelo	Cilindros	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.	Modelo	Cilindros	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.	Modelo	Cilindros	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
GUZZI					JAWA					DG 11 4 Tiempos				
V-50 H	490,2	47	—	607.973	290	243,5	72	—	220.000	MZ	—	—	—	—
V-50 Monza	490,2	48	—	643.898	KAWASAKI					ETZ 250*	242	21	130	250.000
V-65	643,4	52	—	885.085	KZ 540*	553	52	170	1.580.210	MONTESA				
V-65 Custom*	643,4	52	164	680.189	KZ 550 S	553	55	—	886.580	Cota 242	247	—	—	278.700
V-65 Lario	643,4	58	—	846.406	KLH 600 E	561	45	—	883.750	Cota 330	327,8	—	—	277.400
V-65 TT	643,4	—	—	780.000	GPZ 600 R	564	45	—	880.750	Cota 330 Trial	327,8	—	—	280.600
850 T-5*	844	67	188	923.207	GPZ 900 R	900	115	—	1.149.750	Enduro 80 H7	74,6	—	72	175.300
850 La Mota H	844	76	—	1.005.359	KTM					Enduro 250 H7	246,3	—	110	245.500
1000 SP	948,8	67	—	980.090	GS 125 End.	123,8	31,5	—	405.500	Enduro 360 H7	348,6	—	130	294.700
1000 California II	948,8	71	—	1.099.580	MK 125	123,8	35	—	402.500	Insula 125	124,8	70	100	187.300
La Mota 1000*	949	82	225	1.170.000	GS 210 End.	239,8	44	—	454.000	Insula 175	174,7	73	100	197.000
HONDA					LAMBRETTA					MORINI				
PX-50	48	—	—	103.800	125 Electr.	123	8	—	158.000	125 Mono	123,5	12	—	268.000
PX-50R (Ar. elec.)	48	—	—	134.800	200 Linear	198	9,7	—	181.000	250 Z-C	238,5	25	138	338.000
NBX 75	74,5	12	—	267.000	200 Electr.	198	9,7	—	189.500	350 K-2	344,1	39	100	595.000
Scopy SH-80*	79,6	8	—	188.800	LAVERDA					MZ				
GS-125	124	12	—	258.800	1000 RGS	881	84	—	895.000	ETZ 250*	243	21	130	250.000
XL-200 R	186	18	—	374.900	MERLIN					OSSA				
XL-200 Pile-D	186	18	—	398.800	DG 7 125	124,6	—	—	297.209	250 Trial	250	—	130	208.000
VF-500 F	490	70	—	878.000	DG 7 212	212	—	—	298.800	350 Trial	303	—	—	253.874
VF-500 F2	490	70	—	869.000	DG 3 R	—	—	—	360.000	250 Desert	244,2	—	—	248.400
XL600 LM P. D.*	509	44	—	848.000	CRESTA	346,8	—	—	340.000	250 TE	244,2	—	—	207.300
CBX-750 F	747	81	211	1.089.000	HUSQVARNA					PUCH				
VF-750 F	748	88	212	1.060.000	125 XC	124	—	—	435.700	X-10	48,8	—	—	79.400
VF-1000 R*	888	130	253	1.569.000	250 XC	246	—	—	475.400	Maz	48,8	—	—	96.400
HUSQVARNA					500 XC	488	—	—	497.000	Maz PA	48,8	—	—	100.900
125 XC	124	—	—	435.700	125 WR (End.)	124	—	—	447.300	Maz Pz Negro	48,8	—	—	102.400
250 XC	246	—	—	475.400	249 WR (End.)	238,4	—	—	456.000	Monza L	48,8	—	—	130.400
500 XC	488	—	—	497.000	400 WR (End.)	386,6	—	—	527.000					
125 WR (End.)	124	—	—	447.300	125 CR (Cross)	124	—	—	428.800					
249 WR (End.)	238,4	—	—	456.000	DG 3 R	—	—	—	478.800					
400 WR (End.)	386,6	—	—	527.000	250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.800					
125 CR (Cross)	124	—	—	428.800	600 CR (Cross)	488	—	—	494.500					
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.800										
600 CR (Cross)	488	—	—	494.500										

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

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

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



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

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

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

D. Dirección

Localidad C.P. Provincia

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

Lo ÚLTIMO

AUDI GT CABRIO PARA DESCUBRIRSE

ES difícil quitar el techo de un coche para convertirlo de buenas a primeras en un descapotable. Quitar el techo es una operación difícil a la que se arriesgan pocos constructores, ya que después no es fácil conseguir un buen nivel de rigidez en el chasis sin aumentar el peso del coche excesivamente. El Audi GT Cabrio de estas fotografías es una realización de la firma americana ASC, que ha lanzado este convertible con el beneplácito de Audi, una firma que está muy interesada en conocer el grado de aceptación de un modelo con un estilo tan personal, pero que no se atrevía a realizar el experimento por sí misma.

La del vehículo básico; los diseñadores de ASC se han esforzado en conseguir una imagen más deportiva del conjunto, al tiempo que mejoraban la aerodinámica, mucho mejor que la exhibida por la versión con carrocería cerrada.

El Audi GT Cabrio tiene una estética muy diferente a la del vehículo básico; los diseñadores de ASC se han esforzado en conseguir una imagen más deportiva del conjunto, al tiempo que mejoraban la aerodinámica, mucho mejor que la exhibida por la versión con carrocería cerrada.



GT Cabrio tiene ahora un toque futurista, ya que todos los instrumentos son de tipo digital. El nuevo Audi recibe un motor de cinco cilindros en línea con 2,2 litros de cubi-caje, que en su versión especial USA, una versión bastante descafeinada e higienizada, sólo da 110 caballos de potencia, pero, eso sí, con unos gases de escape limpios e impolutos.



El Audi GT Cabrio es el resultado conseguido por la firma americana ASC tras un profundo trabajo en el Audi GT. El nuevo Cabrio tiene una forma más deportiva y aerodinámica que la mostrada por el modelo inicial y puede venderse con bastante éxito en los Estados Unidos.

BUICK WILDCAT DEPORTIVO DEL 2000

BUICK ya está en el año 2000; sus técnicos en motores, sus diseñadores de exteriores e interiores y los especialistas en cuadros de mandos han dado vida al prototipo que debe mostrar el estilo de ese coche que saldrá a la luz en el inicio del milenio; el Buick Wildcat, el deportivo del mañana ya es una realidad que ha salido de los talleres de la firma americana con la intención de abrir el camino a nuevos deportivos con carrocería biplaza.

Hace dos años, cuando los estilistas más avanzados del grupo Buick General Motors se pusieron a trabajar en el proyecto Wildcat, apareció una idea básica: dar valor a los elementos mecánicos, conceder relevancia a los órganos que normalmente quedan ocultos por los capós; era la misma idea que se utilizó en el Peugeot Quasar, y que ahora ha vuelto a tomar carta de naturaleza en este modelo espectacular.

El Wildcat es un modelo biplaza que luce un inmenso motor de seis cilindros en V en su parte central. El motor va justo detrás del espacio reservado a conductor y acompañante y está al descubierto, por lo que deja al



El cuadro de mandos del Buick es un monumento electrónico. Todos los datos importantes aparecen en el centro del volante.

aire dos impresionantes culatas de cuatro válvulas por cilindro con doble árbol de levas. Esta pieza de arquitectura con casi cuatro litros de cilindrada tiene dinamita en sus entrañas, ya que da

más de doscientos treinta caballos de potencia.

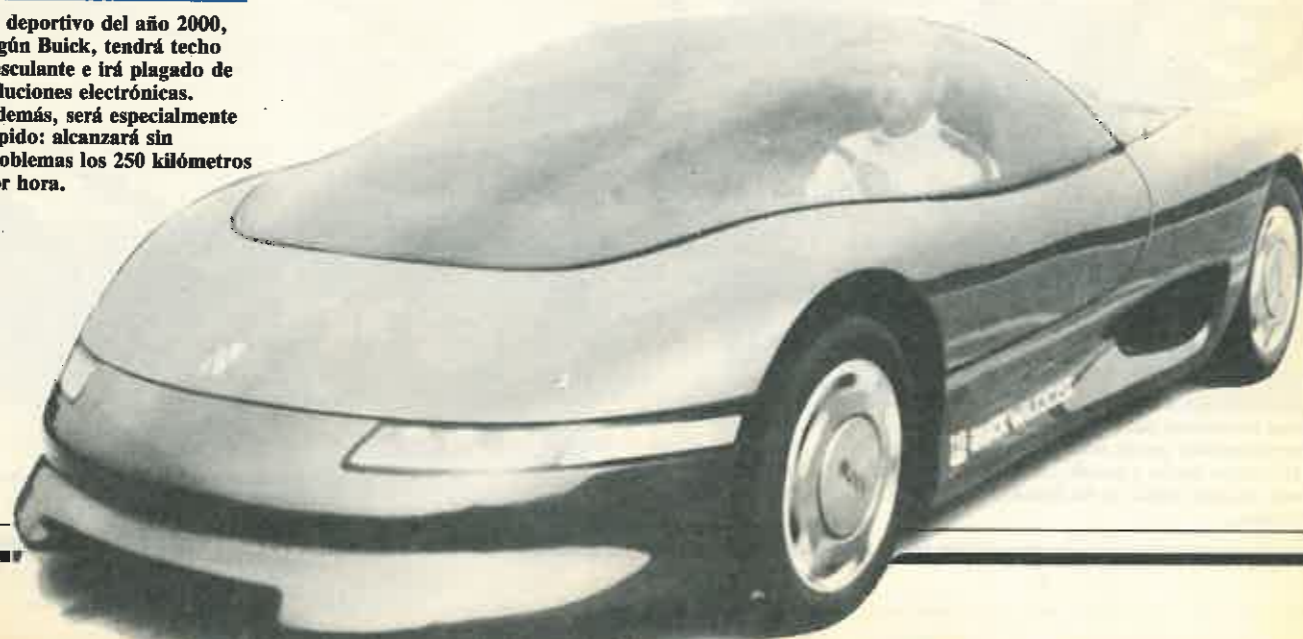
El prototipo de Buick llama la atención por su culto a la electrónica: el sistema de tracción, el sistema antibloqueo de frenos, los siste-

mas de inyección y encendido del motor recurren a los mejores dispositivos creados por las correspondientes divisiones de Buick.

La cabina del Wildcat es lo más parecido a un avión de caza ya que es transparente en su totalidad, tiene una forma muy redondeada y, además, se mueve hacia delante para que puedan entrar o salir el pasajero y su acompañante.

Todas las informaciones de cuadro se dan por medio de cristales líquidos y aparecen en la parte central del volante, según un esquema lanzado hace ya algunos años por el maestro italiano Giugiaro, un visionario que crea escuela en todos sus trabajos.

El deportivo del año 2000, según Buick, tendrá techo basculante e irá plagado de soluciones electrónicas. Además, será especialmente rápido: alcanzará sin problemas los 250 kilómetros por hora.



FOTOS ESPIA



HIDDEN IMAGE

BMW SERIE 7 EN LA RECTA FINAL

LOS nuevos BMW serie 7 están ya en la recta final de lanzamiento. Después de haber realizado las pruebas bajo temperaturas polares, unas pruebas que se realizaron por tierras de Canadá y

de las que MOTOR16 dio noticia en marzo del pasado año, ahora se están llevando a cabo los últimos experimentos en zonas cálidas, para lo que se han elegido las tierras de California. Los

futuros serie 7, más aerodinámicos, más rápidos y más espectaculares, saldrán a la luz a primeros del otoño próximo y llegarán al usuario español durante los primeros compases del 87.

Las carrocerías de los futuros BMW serán el distintivo clave entre los modelos actuales y los que llegarán durante el próximo año; las formas de todo el conjunto van a ser más redondeadas,



HIDDEN IMAGE

**CITROËN BX:
AUTOMÁTICO
EN DIESEL**

La gama francesa del Citroën BX se ha enriquecido con una versión más: la diesel con cambio automático. Se trata de la misma caja ZF de cuatro relaciones que equipa al BX automático de gasolina, caracterizada por la transmisión totalmente mecánica de la cuarta velocidad, lo que anula las pérdidas por resbalamiento. Ya en tercera, la caja trabaja según el principio de la división de potencia, es decir que la potencia motriz transmitida a la caja es hidráulica en un 40 por 100 y mecánica en un 60 por 100. En cuarta la transmisión de toda la potencia es mecánica. De esta manera se consiguen unas brillantes prestaciones, pues con el motor de 1.905 centímetros cúbicos y 65 caballos de potencia, la velocidad máxima es de 156 kilómetros por hora (157 con cambio manual). Los consumos se mantienen en unas cotas muy favorables: 5/6, 7/6,5 litros a 90/120 ciclo urbano. Como referencia, el BX diesel de cambio manual tiene unos consumos homologados de 4,7/6,2/6,5. Muy destacable, por tanto, el hecho de que el consumo urbano no haya sufrido alteraciones, lo que da a este nuevo modelo un interés suplementario para los usuarios que más emplean el coche en la ciudad.



HANS G. LEHMANN



Las motorizaciones serán en principio las del 735i con algunas modificaciones, más adelante aparecerá un 12 cilindros en V a 60° y 4,5 litros de cilindrada que rendirá 275 caballos.

mucho más fluidas, y el coeficiente de resistencia a la penetración en el aire (Cx) bajará hasta las proximidades de 0,30, un valor que hoy en día es coto privado de los familiares de estilo más avanzado. La diferencia radical estará en el frontal, donde la combinación de unos faros especiales, con un tamaño mínimo, y de un capó motor muy descendente, darán al conjunto ese tono aerodinámico que ahora mismo no tienen los serie 7.

Los faros, de formato mínimo, estudiados y producidos por la firma Hella, van a ser uno de los elementos revolucionarios de los nuevos serie 7; los próximos modelos tendrán una potencia lumínica igual o superior a la de los modelos actuales.

La mecánica de los futuros BMW serie 7 heredará buena parte de los dispositivos electrónicos que ahora mismo distinguen a los «buques insignia» de la marca alemana. En los serie 7 del próximo año aparecerá el sistema antibloqueo de frenos, el ABS, que ya viene en serie en los 735 y 745 i; aparecerá el sistema de regulación de altura del coche que actúa de forma automática sobre el eje trasero y dismi-

nuye la altura del conjunto cuando se circula a más de 120 kilómetros por hora, una exclusiva hasta ahora reservada sólo al modelo más potente, el 745 i; y aparecerán también los sistemas electrónicos de mandos para el motor, los sistemas Motronic II, los de la última generación, que mandan tanto la inyección como el encendido y se utilizan con

éxito en los motores BMW de Fórmula Uno y en las carreras de coches de turismo.

También está previsto el lanzamiento de una versión con cuatro ruedas motrices que debe incorporar los detalles distintivos vistos ya en el BMW 325i 4x4, el modelo Allrad; el reparto de potencia entre ambos ejes se hará de forma asimétrica, y

gracias a los diferenciales de tipo viscoso se pasará al eje delantero el 37 por 100 del empuje proporcionado por el motor; mientras que el 63 por 100 restante se dirigirá a las ruedas traseras.

Todas estas novedades van a reforzarse con una nueva familia de motores, una familia que dará a la serie 7 ese carácter deportivo que siempre ha distinguido a

EL BUQUE INSIGNIA

La actual Serie 7 inició su carrera comercial en 1980. Durante estos años ha sido el modelo de representación de la marca y sus ventas han conocido dos fases claramente diferenciadas. La primera, hasta 1982, representando en torno a un 9 por 100 de la producción total de BMW. Los dos años siguientes, el porcentaje disminuye al 7,4 y al 7,3 por 100, marcando una ligera recesión. Sin embargo, las propias ventas de los Serie 7 se han mantenido siempre en torno a las treinta mil unidades: 33.000 en el 80, 29.000 en el 81 y 31.000 en los otros tres años.



PARSONS INTERNATIONAL

FRENTE A FRENTE

DESAFIO DIESEL: SUPERCINCO CONTRA PEUGEOT 205 Y VISA SUPERTACAÑONES

FASA-Renault acaba de lanzar la versión Diesel Supercinco, con la que prácticamente se completa la gama. A diferencia de sus hermanos de gasolina, los Supercinco Diesel se ofrecen en las dos versiones de carrocería —tres y cinco puertas— y un único nivel de acabado, equivalente al del GTL, que da lugar a la denominación GTD.

La aparición de esta variante imponía hacer rápidamente una prueba comparativa con sus competidores. Dado que la unidad escogida —porque pensamos que es la más versátil y la que más puede interesar a quienes escojan la mecánica diesel— es la cinco puer-

tas, sus competidores directos son el Peugeot 205 Diesel y el Citroën Visa Diesel. Los tres coches tienen unas dimensiones exteriores semejantes, cinco puertas y motores de alrededor de 1.700 centímetros cúbicos, salvo el Supercinco, que cubica algo menos. Y los tres se fabrican en España. Por dimensiones y número de puertas, en este grupo podría estar también el Fiat Uno Diesel, pero su minúsculo motor de 1.300 centímetros cúbicos lo coloca en un escalón inferior, a la espera de la versión turbodiesel. En cambio, por no ofrecer más opción que una carrocería de tres puertas, se quedan fuera el Ford Fiesta y el Seat Ibiza, cuyos motores si

tienen un desplazamiento semejante al del Supercinco Diesel.

Este nuevo producto de FASA-Renault hereda el motor diesel que anteriormente han equipado los R-9 y R-11, un motor de nueva generación y moderno diseño, que ofrece un buen nivel de potencia, un rendimiento aceptable y unos consumos contenidos.

MECANICA: VENTAJA PSA

Sin embargo, este motor tenía un defecto, que, pese al esfuerzo realizado por el fabricante, no ha sido paliado. El motor 1.600 diesel de Renault era



FRENTE A FRENTE



Llantas del Visa
Los neumáticos son 145



Rueda del Peugeot 205
El neumático es el 155/70



Gran embellecedor en el R-5
Los neumáticos son los mismos de 205

ruidoso y vibraba en exceso. Para solucionar el problema, se han montado nuevos pistones y se ha revisado todo el sistema de soportes y amortiguadores de vibraciones del motor. El resultado es que, efectivamente, se nota una mejora sensible en lo que a disminución de vibraciones se refiere, pero, sin embargo, el motor sigue resultando muy ruidoso; al menos, montado en la carrocería del Supercinco. Quizá una vez estas mejoras se trasladen a los motores destinados a los R-9 y R-11, más grandes en dimensiones y, por tanto, en

posibilidad de aislamiento acústico, el resultado sea mejor.

Para colmo, sus dos rivales en esta comparación —el 205 y el Visa— emplean el motor XUD 7, que fabrica el grupo PSA para ser montado tanto en vehículos Peugeot como Citroën, y que es uno de los mejores motores diesel del momento: por rendimiento y bajo nivel de ruido y vibraciones. Ambos coches batan sin problemas al recién llegado en el capítulo del aislamiento del ruido de la mecánica, particularmente, el Peugeot.

En lo que se refiere al rendimiento, el motor del Peugeot y del Citroën, que son 173 centímetros cúbicos mayor que el del Renault, desarrollan cinco caballos más de potencia. Y esos cinco caballos se notan en velocidad máxima, aceleraciones y reprises, en los que tanto el Peugeot como el Citroën son superiores al Renault.

La velocidad más elevada la alcanza el 205. En cambio, el Visa se toma la revancha en las aceleraciones y las recuperaciones, gracias a unas relaciones de cambio más cortas. Esto y una

FICHA TÉCNICA



	Visa	205	R-5
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.769 c.c.	1.795 c.c.	1.595 c.c.
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Ar. levas en cabeza. Correa dentada	Ar. levas en cabeza. Correa dentada	Ar. levas en cabeza. Correa dentada
Alimentación	Bomba inyectora	Bomba inyectora	Bomba inyectora
Compresión	23 a 1	23 a 1	22,5 a 1
Tipo de carburante	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo
Capacidad del depósito	43 litros	50 litros	43 litros
Potencia máxima	60 CV a 4.600 rpm.	60 CV a 4.600 rpm.	55 CV a 4.800 rpm.
Par máximo	11,4 mkg. a 2.000 rpm.	11,4 mkg. a 2.000 rpm.	10,4 mkg. a 2.250 rpm.
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera	-Delantera
Caja de cambio	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas
Vel. a 1.000 rpm. en 1.ª ..	8,0 km/h.	8,7 km/h.	7,5 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 2.ª ..	14,0 km/h.	15,3 km/h.	13,7 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 3.ª ..	20,5 km/h.	22,5 km/h.	21,3 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª ..	27,1 km/h.	29,1 km/h.	29,1 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 5.ª ..	34,7 km/h.	38,1 km/h.	35,4 km/h.
DIRECCIÓN			
Tipo	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Vueltas vol. entre top.	3,75	3,75	3,75
Diámetro de giro	10,06 metros	10,5 metros	11,2 metros
FRENOS			
Sistema	Discos del. y tamb. detrás, con servo	Discos del. y tamb. detrás, con servo	Discos del. y tamb. detrás, con servo
SUSPENSIONES			
Tipo	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente a las cuatro ruedas
RUEDAS			
Llantas	De chapa, de 4,5×13 pulgadas	De chapa, de 4,5×13 pulgadas	De chapa, de 4,5×13 pulgadas
Neumáticos	145 R 13	155/70 SR 13	155/70 R 13
PESO			
Peso en orden de marcha ..	890 kg.	895 kg.	860 kg.

SONORIDAD



	Visa	205	R-5
Al ralenti	56,1	54,4	57,8
A 60 km/h.	67,4	66,0	68,0
A 90 km/h.	71,8	69,6	69,9
A 120 km/h.	75,4	71,3	75,8
A 140 km/h.	77,8	74,2	78,8

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	VISA	205	R-5
A 60 km/h.	11,2	10,2	10,6
A 100 km/h.	39,2	37,1	36,2
A 120 km/h.	56,8	52,4	51,0

FRENTE A FRENTE



CITROËN VISA
RD: 1.154.605 ptas.
D: 1.086.527 ptas.

Presentación: Marzo de 1984.
Fabricante: Citroën Hispania, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 900.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Prestaciones.
- Accesibilidad al interior.
- Dirección.

DEFECTOS

- Presentación pobre.
- Acabado mediocre.
- Maletero reducido.

Los tres coches tienen un comportamiento impecable en cualquier terreno. El límite al que se puede llegar con el Peugeot 205 resulta algo superior a sus rivales. El confort de suspensión es muy bueno en los tres pequeños diesel

PEUGEOT 205
GLD: 1.185.236 ptas.
SRD: 1.281.196 ptas.

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

VIRTUDES

- Consumo.
- Prestaciones.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Dirección pesada.
- Tacto duro del pedal de freno.
- Rugosidad en el cambio.

aerodinámica menos conseguida lo paga a la hora de medir consumos, en los que está ligeramente por encima de sus dos oponentes. De todas formas, casi resulta ridículo establecer comparaciones sobre los consumos de estos tres coches, puesto que todos ellos consumen muy poco y las diferencias son de decímetros a los 100 kilómetros.

RENAULT SUPERCINCO GTD
1.195.161 ptas.

Fecha presentación: Enero de 1986.
Fabricante: FASA Renault.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 1.350.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Acabado.
- Consumos bajos.
- Manejo del cambio.

DEFECTOS

- Motor ruidoso.
- Prestaciones algo bajas.
- Reflejos en el cuadro de mandos.

AL VOLANTE: AGUANTA EL 205

Sentados al volante, por ruido y suavidad de motor, se recupera mejor de regímenes bajos y sube mejor de vueltas, el 205 es el que tiene un compor-

tamiento más similar a uno de gasolina, seguido del Visa. El Supercinco, por el ruido y por la forma de tirar el motor, da más sensación de diesel al viejo estilo. Una vez en marcha, los tres coches hacen gala de un comportamiento impecable. Pese al aumento de peso sobre el eje delantero que les im-

ponen sus motores diesel, no resultan más pesados de conducir —por una excesiva tendencia a seguir de morro en las curvas— que sus iguales de gasolina. De todas formas, al límite, nos quedamos con el 205, que balancea menos que sus rivales. En cambio, en confort de suspensión, los tres coches están a

un mismo nivel. Son las butacas y demás lo que marcan las diferencias en ese apartado.

Siguiendo con el manejo del coche, los tres tienen un escalonamiento de marchas bastante bien adaptado al motor. Si alguno peca de largo, es el Supercinco, pero lo hace de forma leve. Además, salvo que sea muy exagerado, los desarrollos algo largos los admiten bien este tipo de motores.

En lo que se refiere al manejo del cambio, aquí se impone el Supercinco, pese a que las cajas de cambio del Peugeot y del Citroën son también bastante buenas, pero, al final, la del Renault resulta más suave y precisa.

El mecanismo de la dirección es de cremallera en los tres. No hay crítica que hacerle a ninguno en cuanto a la precisión, pero sí en cuanto a la suavidad. La direcciones del Supercinco y del Peugeot resultan pesadas. En particular, la del 205. La del Visa, en cambio, que tiene unos neumáticos más estrechos, resulta mucho más suave. Peugeot ha puesto un remedio a su problema particular, ofreciendo una dirección asistida, en opción en las versiones SRD y XRD, que, por cierto, llevaba la unidad probada en esta ocasión y que merece la pena ser pedida por su buen funcionamiento y la manejabilidad que cobra el coche con ella.

Para terminar, en el capítulo de frenos hay prácticamente un empate entre el Supercinco y el 205, en cuanto a eficacia se refiere. En cambio, el tacto del pedal es completamente diferente en ambos. Suave y esponjoso, en el Renault y duro, en el Peugeot. Esta última opción resulta preferible, porque permite una mejor dosificación de la frenada.

El Visa, sin que se pueda decir que tenga malos frenos, se queda algo descolgado.

**INTERIORES:
CUANDO LA VETERANIA
NO ES UN GRADO**

Mecánicas aparte, los tres modelos son bien conocidos. Exteriormente, el Visa tiene una apariencia difícil, a la que empiezan a pesarle un poco los años. Para una longitud intermedia entre el Supercinco y el 205, ofrece una anchura netamente inferior, que, lógicamente, se ve reflejada en el interior del habitáculo, que es el más pequeño de los tres. También es el que tiene menor capacidad de maletero; si bien, gracias a la forma muy regular de éste, resulta aprovechable en casi la totalidad de su volumen. Por otro lado, esta capacidad de carga siempre puede ampliarse abatiendo el asiento trasero, bien en su mitad, bien completamente.

El 205 es el más largo de los tres; sin embargo, es ocho centímetros más estrecho que el Supercinco, parte de los cuales se reflejan en el interior. Las me-

Enseñamos una nueva forma de estudiar la Historia.

CUADERNOS historia 16



Confortables y anatómicos los del R-5, se adaptan muy bien a sus ocupantes



Los asientos traseros son cómodos. Los del 205, de serie, a diferencia del Visa

Los asientos longitudinales, en cambio, son prácticamente equivalentes. En el capítulo de maleteros, el del 205 es ligeramente más amplio. Los dos coches ofrecen, como el Visa, la posibilidad de abatir totalmente o en parte el asiento trasero.

En cuanto a presentación, la del Visa está en consonancia con su exterior. Es funcional a tope, con escasas concesiones a lo superfluo. Al margen de esto, lo cierto es que a nivel de equipamiento está a nivel de sus rivales, con el único hándicap de ofrecer menos opciones.

Más exquisitos pretenden ser los interiores del 205 y el Supercinco. Los del primero se han quedado ya un poco trasnochados. Están en la vieja línea estilística de la marca, a la que han puesto fin el 309 y la nueva gama 505. El Supercinco resulta más moderno, con un salpicadero cuyas repisas y hueco portaobjetos resultan más aprovechables que los del 205. En cambio, los mandos son más funcionales en éste, al estar todos ellos iluminados directamente, mientras que, en cambio, en el Renault es un testigo en el cuadro el que se enciende al pulsar cada interrup-

PRESTACIONES



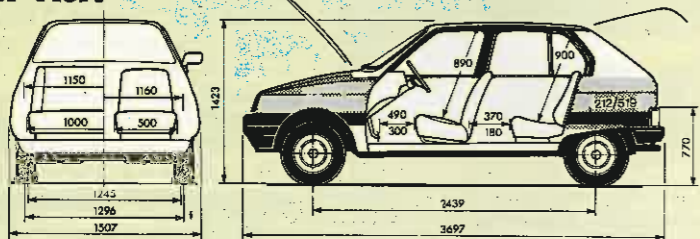
	VISA	205	R-5
VELOCIDAD MAX. (km/h.)	151,7	154,9	148,3
ACELERACION (segundos)			
400 m. salida parada	19,8	20,3	21,4
1.000 m. salida parada	36,9	37,4	39,6
De 0 a 100 km/h.	15,9	16,1	17,7
RECUPERACION (segundos)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,7	21,0	22,3
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,8	22,0	24,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,2	38,9	41,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	38,1	41,7	44,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	14,9	15,1	16,5
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	20,8	21,0	22,8

CONSUMO

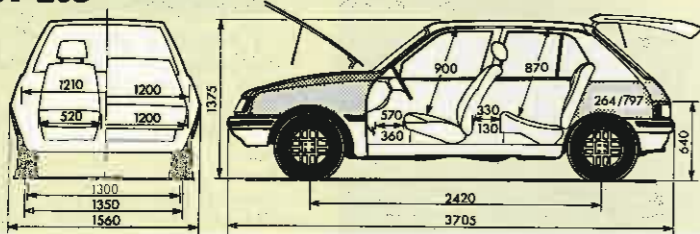


	VISA	205	R-5
CIUDAD			
A 28,8 km/h. de promedio	8,1	8,1	8,0
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruce	4,5	4,1	4,3
En conducción rápida	8,0	8,0	8,4
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruce	6,1	5,5	5,8
A 140 km/h. de cruce	8,1	8,1	8,8
CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km.	6,8	6,6	6,7
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	630	760	590

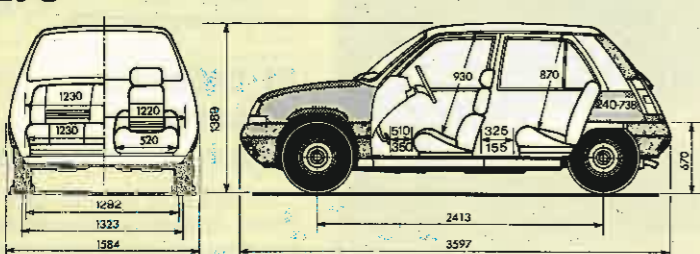
CITROËN VISA



PEUGEOT 205



RENAULT 5



tamiento más similar a uno de na, seguido del Visa. El Super por el ruido y por la forma de motor, da más sensación de viejo estilo. Una vez en marcha, coches hacen gala de un comiento impecable. Pese al aumento sobre el eje delantero que

PRESTACIONES

	VISA	205
VELOCIDAD MAX. (km/h.)	151,7	154,9
ACELERACION (segundos)		
400 m. salida parada	19,8	20,3
1.000 m. salida parada	36,9	37,4
De 0 a 100 km/h.	15,9	16,1
RECUPERACION (segundos)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	20,7	21,0
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	21,8	22,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	37,2	38,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	38,1	41,7
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	14,9	15,1
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	20,8	21,0

Suscríbese a Cuadernos.

Dispone de dos posibilidades.

— Suscribirse por 50 números (la mitad de la colección) al precio de 5.000 Ptas. Así, cada número le cuesta sólo 100 Ptas. (Ahorra el 20%).

— Suscribirse por la totalidad de la colección, 100 números al precio de 10.000 Ptas. De esta forma, además de conseguir cada número a 100 Ptas., usted obtiene un importante regalo: "Historia de España" de Historia 16, una importante obra de 1.100 páginas, cuyo precio de venta al público es de 3.000 Ptas. Suscríbese hoy y consígalo gratis.

Sí, deseo suscribirme a la colección Cuadernos de Historia 16.

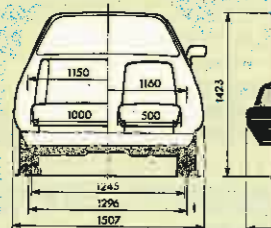
- Por 50 números, al precio de 5.000 Ptas.
- Por 100 números, al precio de 10.000 Ptas. y me envían, totalmente gratis, el volumen "Historia de España" de Historia 16.

La forma de pago que elijo es la siguiente:

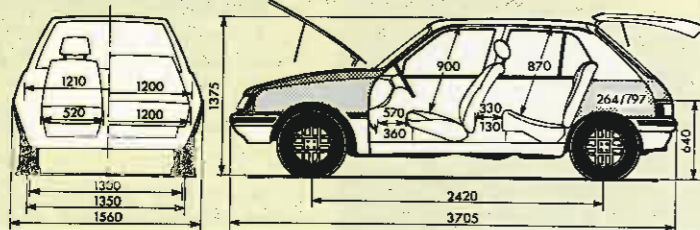
- Adjunto talón a nombre de Información y Revistas, S. A.
- Giro Postal a Información y Revistas, S. A. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

D. _____
 Dirección _____ C.P. _____
 Localidad _____

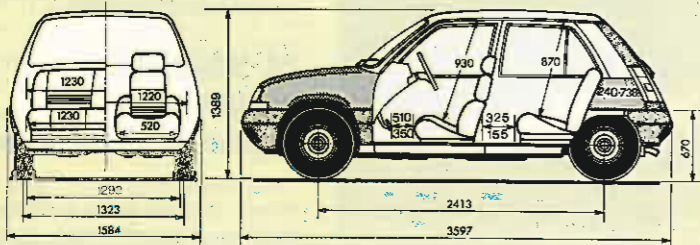
CITROËN VISA



PEUGEOT 205



RENAULT 5



NO ES UN GRADO

Mecánicas aparte, los tres modelos son bien conocidos. Exteriormente, el Visa tiene una apariencia difícil, a la que empiezan a pesarle un poco los años. Para una longitud intermedia entre el Supercinco y el 205, ofrece una anchura netamente inferior, que, lógicamente, se ve reflejada en el interior del habitáculo, que es el más pequeño de los tres. También es el que tiene menor capacidad de maletero; si bien, gracias a la forma muy regular de éste, resulta aprovechable en casi la totalidad de su volumen. Por otro lado, esta capacidad de carga siempre puede ampliarse abatiendo el asiento trasero, bien en su mitad, bien completamente.

El 205 es el más largo de los tres; sin embargo, es ocho centímetros más estrecho que el Supercinco, parte de los cuales se reflejan en el interior. Las me-

FRENTE A FRENTE



Asientos delanteros del Visa. Son algo estrechos.



Los asientos delanteros del 205 son pequeños. El respaldo no es demasiado anatómico.



Confortables y anatómicos los del R-5. Sujetan muy bien a sus ocupantes.



El asiento trasero es divisible en opción. Pueden ser demasiado blandos.



El asiento trasero es divisible. Los respaldos son más altos que en el Visa.



Los asientos traseros son cómodos. Son partidos de serie, a diferencia del Visa.

EQUIPAMIENTO

	Visa D	Visa RD	205 GLD	205 SRD	R-5
Cuentarrevoluciones	NO	NO	NO	NO	NO
Cuentakilómetros parcial	NO	SI	NO	SI	SI
Termómetro de agua	NO	NO	NO	NO	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO	NO	NO	NO
Reloj	NO	SI	NO	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO	NO	SI
Piloto antiniebla trasero	NO	SI	NO	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO	OP	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	NO	SI	NO	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	NO	SI	NO	SI	SI
Elevavinas elect. (del./tras.)	NO	NO	OP.	OP.	NO
Cerraduras centralizadas	NO	NO	OP.	OP.	NO
Luz lectura mapas	SI	SI	SI	SI	SI
Tapón carburante con llave	NO	NO	OP.	OP.	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO	OP.	NO
Preequipo de radio	OP.	OP.	SI	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	NO	SI	NO	SI	SI
Asiento posterior divisible	OP.	OP.	NO	SI	SI

didias longitudinales, en cambio, son prácticamente equivalentes. En el capítulo de maleteros, el del 205 es ligeramente más amplio. Los dos coches ofrecen, como el Visa, la posibilidad de abatir totalmente o en parte el asiento trasero.

En cuanto a presentación, la del Visa está en consonancia con su exterior. Es funcional a tope, con escasas concesiones a lo superfluo. Al margen de esto, lo cierto es que a nivel de equipamiento está a nivel de sus rivales, con el único hándicap de ofrecer menos opciones.

Más exquisitos pretenden ser los interiores del 205 y el Supercinco. Los del primero se han quedado ya un poco trasnochados. Están en la vieja línea estilística de la marca, a la que han puesto fin el 309 y la nueva gama 505. El Supercinco resulta más moderno, con un salpicadero cuyas repisas y hueco portaobjetos resultan más aprovechables que los del 205. En cambio, los mandos son más funcionales en éste, al estar todos ellos iluminados directamente, mientras que, en cambio, en el Renault es un testigo en el cuadro el que se enciende al pulsar cada interrup-

FRENTE A FRENTE

tor, siendo por tanto menos visibles éstos en conducción nocturna.

Los mejores asientos son, sin duda, los del Renault. Son más amplios y sujetan mejor (los delanteros) a sus ocupantes. Los del 205 resultan pequeños en todo. En cuanto a los del Visa, son estrechos, y su acolchado, excesivamente blando.

La accesibilidad es buena en los tres coches, cuyas puertas abren mucho.

Para terminar, el acabado es bueno en el Renault y en el Peugeot, aunque con una pequeña ventaja para el primero. En el Visa, en cambio, se descubren numerosos detallitos, consecuencia de una terminación menos cuidada de lo que debería ser.

Los tres cuadros de instrumentos dan buena información aunque no son demasiado completos. Ninguno de los tres modelos lleva cuentarrevo- luciones, un elemento que tiene importancia en los coches de tipo Diesel si se desea hacer una conducción económica. El Renault 5 lleva termómetro de agua un dispositivo siempre necesario que sin embargo falta en el Citroën Visa y en el Peugeot 205. Este último es el único que ofrece una opción de dirección asistida, aplicable sólo al SRD cuyo precio total pasa a 1.333.744 ptas. Si además se quiere también aire acondicionado, el total venta al público sube a 1.438.548 ptas.



CONCLUSION: EL LEÓN SIGUE FUERTE

La llegada del Supercinco Diesel da nuevas posibilidades de compra a los usuarios de coches de este segmento, si bien parece que el descenso del precio de la gasolina puede haber parado un poco la demanda de coches con este tipo de mecánica. Sin embargo, lo cierto es que hoy por hoy, en cuanto se haga un mínimo de kilómetros, la ya escasa diferencia de precio sigue siendo rápidamente amortizable a causa del todavía sensible menor costo del gasóleo y del menor consumo de estos motores.

Puesto a elegir entre estos tres coches, dadas las mínimas diferencias de precio y dejando gustos estéticos aparte, el 205 parece la opción más lógica por modernidad del modelo y rendimiento mecánico. El Visa se beneficia también de estas cualidades del motor XUD 7, pero en cambio le pesa un poco la veteranía de su carrocería (que no de sus soluciones técnicas).

En cuanto al recién llegado, si bien su motor resulta inferior en rendimiento, no hay que olvidar que ofrece, junto a una bastante amplia carrocería, una buena calidad de acabado y una amplia y eficiente red posventa. Algo que seguramente valorarán positivamente muchos automovilistas españoles, a los cuales Renault les da una garantía y una confianza que otros fabricantes todavía no han conseguido.

Sergio Piccione
Fotos: Alex Puyol

BALANCE FINAL



	Visa	205	R-5
Velocidad máxima	2.º ****	1.º ****	3.º ***
Aceleraciones	1.º ****	2.º ****	3.º ***
Recuperaciones	1.º ****	2.º ****	3.º ***
Consumo	1.º ****	1.º ****	1.º ****
Transmisión	1.º ****	1.º ****	1.º ****
Caja de cambio	2.º ****	2.º ****	1.º ****
Frenos	3.º ***	1.º ****	1.º ****
Dirección	1.º ****	3.º ***	2.º ***
Comportamiento	2.º ****	1.º ****	2.º ****
Aptitudes urbanas	2.º ****	2.º ****	1.º ****
Autonomía	2.º ****	1.º ****	3.º ***
Habitabilidad	3.º ***	2.º ****	1.º ****
Maletero	3.º ***	1.º ****	2.º ****
Confort	2.º ****	1.º ****	2.º ****
Posición conductor	2.º ****	2.º ****	1.º ****
Sonoridad	2.º ***	1.º ****	3.º **
Equipamiento	2.º ***	2.º ***	1.º ***
Calidad-precio	2.º ****	1.º ****	2.º ****

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



A FONDO



ALFONSO J. NIETO

BMW 324d VIVA LA ECOLOGIA

La serie 3 de BMW se ha visto reforzada recientemente con la incorporación de nuevas variantes. Una de estas novedades es el 324 diesel, equipado con el

mismo motor de 2,5 litros de cilindra- da que lleva el 524, pero sin turbocom- presor. Con ello, la potencia se ve dis- minuida de 110 a 86 caballos. El me- nor peso de la carrocería de la serie 3

ha permitido la supresión del turbo, sin que las prestaciones que se esperan de BMW se hagan decepcionantes.

Uno de los motivos que han impul- sado a BMW a ampliar su oferta en die-

VIRTUDES DEFECTOS

Suavidad de manejo

Motor ruidoso al ralentí

Confort de marcha

Poca distancia asientos/techo

Buena terminación

Equipo opcional exagerado



El BMW 324 D es un coche confortable y muy suave de manejo. Su comportamiento no presenta ninguna complicación debido a la limitada potencia de esta versión diesel.

A FONDO

en la misma línea, aunque en quinta marcha le cuesta más trabajo coger velocidad.

La caja de cambio es uno de los puntos más favorables del nuevo modelo, su precisión y suavidad de manejo son sencillamente ejemplares.

También el escalonamiento entre las marchas es correcto, no hay una caída de vueltas exagerada entre una y otra, y los desarrollos, sin ser cortos, no pecan de exceso, lo que es de agradecer en las carreteras españolas. En zonas muy viradas, o incluso en ciudad, podemos disfrutar de una conducción relajada, sin tener que abusar de la palanca de cambio, puesto que el motor



Los faros antiniebla combinados con los traseros son opcionales.



Las llantas de aleación son otras de sus múltiples opciones.



sel es el mínimo tanto por ciento de impuestos que pagan los automóviles equipados de estos motores en Alemania, debido a las medidas tomadas por la Administración de este país para favorecer a este tipo de vehículos, que contaminan menos. Allí, el precio del gasóleo está prácticamente igualado al de la gasolina, pero BMW ha tomado en consideración la concienciación ecológica, creciente en todo el mundo, y en particular en Alemania, a la que

FICHA TECNICA

BMW 324 d

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.443 c.c. (80x81 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 22 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 86 CV a 4.600 rpm. Par máximo: 15,5 mkg. a 2.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,6 km/h.; 2.ª, 15,9 km/h.; 3.ª, 24,4 km/h.; 4.ª, 32,1 km/h.; 5.ª, 40,2 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 10,5 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 175/70 TR 14.

PESO En orden de marcha: 1.155 kg.

ayudan estas rebajas impositivas. Además, hay países donde las matriculaciones de este tipo de coches representan más del 20 por 100 del total, a causa del bajo precio del gasóleo, como es el caso de Bélgica, Italia y hasta la propia España.

El BMW 324 tiene unas aceptables prestaciones y unos consumos bastante razonables, pero lo que más destaca en él es la gran suavidad de funcionamiento y el bajo nivel sonoro, que en nin-

gún momento nos hacen pensar que vamos sentados sobre un turismo con motor diesel. Lo único que delata su identidad es el ruido que emite el motor funcionando al ralentí, que queda neutralizado una vez que se está rodando.

La terminación es otra de las virtudes del nuevo BMW, aunque tiene el contrapunto de una exagerada lista de opciones, por las que hay que pagar un precio elevado y sin las cuales el coche no parece que pertenezca a la categoría que le corresponde.

MECANICA



BMW ha hecho su motor diesel partiendo de la base del seis cilindros de gasolina. Es, además, el mismo que monta el 524, pero sin turbocompresor, con lo que gana en progresividad y sencillez de conducción. Es un motor de 2,5 litros de cilindrada, que desarrolla 86 caballos de potencia y que, además de ser muy elástico, sube con facilidad hasta las 5.000 revoluciones sin cortar la inyección, algo que no es muy normal en vehículos con gasóleo. Su velocidad máxima está en torno a los 160 kilómetros por hora y se consiguen unas cifras de aceleración francamente honorables. Las recuperaciones están

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	159,3
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	20,1
1.000 m. salida parada	36,3
De 0 a 100 km/h.	15,1
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	21,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	23,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	40,5
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	15,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	18,1

CONSUMO

	L/100 km
CIUDAD	
A 26,1 km/h. de promedio	9,0
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	5,9
En conducción rápida	9,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,1
A 140 km/h. de cruceo	10,2
CONSUMO MEDIO PONDER.	
Litros/100 km.	8,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	690

EQUIPAMIENTO

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

Opciones del BMW 324 D

Diferencial autoblocante 25 %	66.900
Sistema antibloqueo de frenos (ABS)	287.700
Dirección asistida	100.500
Volante deportivo de piel	23.800
Volante deportivo de cuero	22.800
Suspensión deportiva	38.600
Suspensión para arrastre de remolque	6.300
Neumáticos BMW de perfil bajo	23.100
Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación	134.600
Neumáticos de perfil superbajo con llantas de aleación	170.500
Protector de cárter	17.800
Pintura metalizada	61.300
Cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina	38.700
Antirrobo con alarma y cerradura especial	75.900
Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero	13.200
Espejos eléctricos con sistema antivaho, cerradura de puerta del conductor y toberas limpiaparabrisas calentables	31.600
Spoiler delantero y trasero	45.800
Techo corredizo e inclinable mecánico	93.200
Techo corredizo eléctrico	130.200
Elevavinas eléctrico delantero	72.600
Elevavinas eléctricos	133.000
Cortina retráctil trasera	17.600
Triángulo señalizador y equipo primeros auxilios	6.100
Alfombras en velour	12.900
Guantera con cerradura	3.100
Bolsa de esquí, incluye reposabrazos trasero	23.800
Asientos deportivos BMW	84.500
Asientos deportivos Recaro	94.800
Calefacción asientos delanteros	41.700
Limpia y lavafaros	55.300
Regulador luz de cruce interior	7.800
Faros antiniebla	20.500
Aire acondicionado	218.900
Control de velocidad automática	51.200
Instalación preequipo de radio	27.700

Sólo cuando la carretera está deslizante, el BMW tiene tendencia a derrapar del eje posterior. El vicio se corrige levantando el pie del acelerador y girando la dirección en sentido contrario.



responde perfectamente, sin rechistar, circulando en marchas largas.

Otra de las cosas que nos ha sorprendido favorablemente es el funcionamiento del coche en frío. Después de una gélida noche, en la que cayó una helada considerable el BMW 324 d arranca sin problemas, tras sólo seis segundos de precalentamiento. Y lo que también es importante es que el motor se mueve con la misma suavidad que cuando el coche ha alcanzado su temperatura correcta de marcha. Incluso la palanca de cambio se maneja sin la más mínima aspereza, cosa que no es muy frecuente que ocurra hasta que el aceite de la caja esté algo caliente.

Los consumos, un apartado a tener en cuenta por el comprador potencial

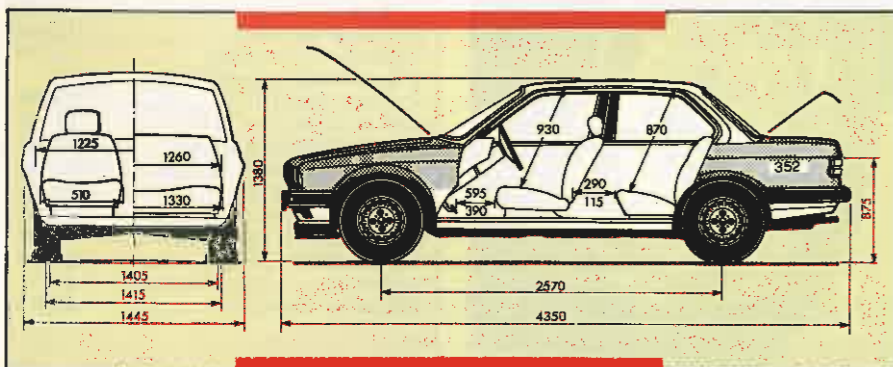
de un vehículo de gasóleo, son bastante ajustados. A velocidad constante de 90 kilómetros por hora no llega a los seis litros por cada 100 kilómetros, y sólo pasa de los diez litros cuando se circula muy deprisa por autopista, momento en que el motor va constantemente a altas revoluciones.

COMPORTAMIENTO



El BMW 324 d se conduce con una facilidad asombrosa, aun yendo por encima de los límites normales para un vehículo con motor diesel. La explicación hay que buscarla en el hecho de que todo el conjunto de suspensiones y

demás reglajes del coche están pensados para soportar muchísima más potencia de la que ofrece este modelo. Efectivamente, dentro de la serie 3 hay versiones de características claramente deportivas, como es el caso del exponente más alto de la gama, el 325i, que dobla en potencia a su hermano diesel, y a pesar de que los amortiguadores, ruedas, frenos, etcétera, no sean iguales en ambos modelos, lo cierto es que se ha partido de un diseño común para todas estas soluciones técnicas, con lo cual este BMW de gasóleo se ve indirectamente beneficiado. El resultado de todo ello es que podemos rodar tan fuerte como nos lo permitan las prestaciones de este motor sin vernos en situaciones comprometidas, salvo en



SONORIDAD



Ai ralenti	56,9
A 60 km/h.	61,4
A 90 km/h.	65,2
A 120 km/h.	68,5
A 140 km/h.	71,5
A tope	74,5

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

La terminación interior es buena, pero el equipamiento viene muy pobre de serie y hay que completarlo con una larga lista de opciones. Tanto los asientos delanteros como los traseros son confortables y sujetan bien el cuerpo; su única pega es la escasa distancia de las butacas al techo. El motor es el mismo que el del 524, pero sin turbo, con lo cual es mucho más progresivo.



condiciones climatológicas adversas o en carreteras con una especial peligrosidad. Ni siquiera el aumento de peso sobre el eje delantero que implica el motor diesel supone una variación notable en el comportamiento.

En curvas de amplio radio, tipo autopistas, así como en terrenos de buen firme, la comodidad de marcha es excepcional, sin existir problema alguno para la fatiga de los ocupantes ni para la tranquilidad del conductor. Las zonas viradas se hacen divertidas para los amantes del volante porque se puede ir rápido con gran seguridad. Sólo si el piso está deslizante habrá que tener cuidado, pues en esas circunstancias aparece una tendencia a derrapar de la parte trasera, particularmente, si aceleramos con fuerza y el motor se encuentra en un régimen entre las 4.000 y 5.000 revoluciones, que es la zona donde se obtienen los máximos valores de potencia. Aun así, será fácil salir airoso de la situación con sólo levantar el pie del pedal del acelerador y corregir con suavidad el volante, gracias a la progresividad de sus reacciones.

Los frenos son buenos, aun en la unidad probada, que no llevaba la opción del ABS. Por esta opción hay que pagar casi doscientas noventa mil pesetas, pero lo cierto es que se gana una barbaridad en eficacia de frenada y, sobre todo, en seguridad, ya que con este sistema las ruedas nunca llegan a blo-

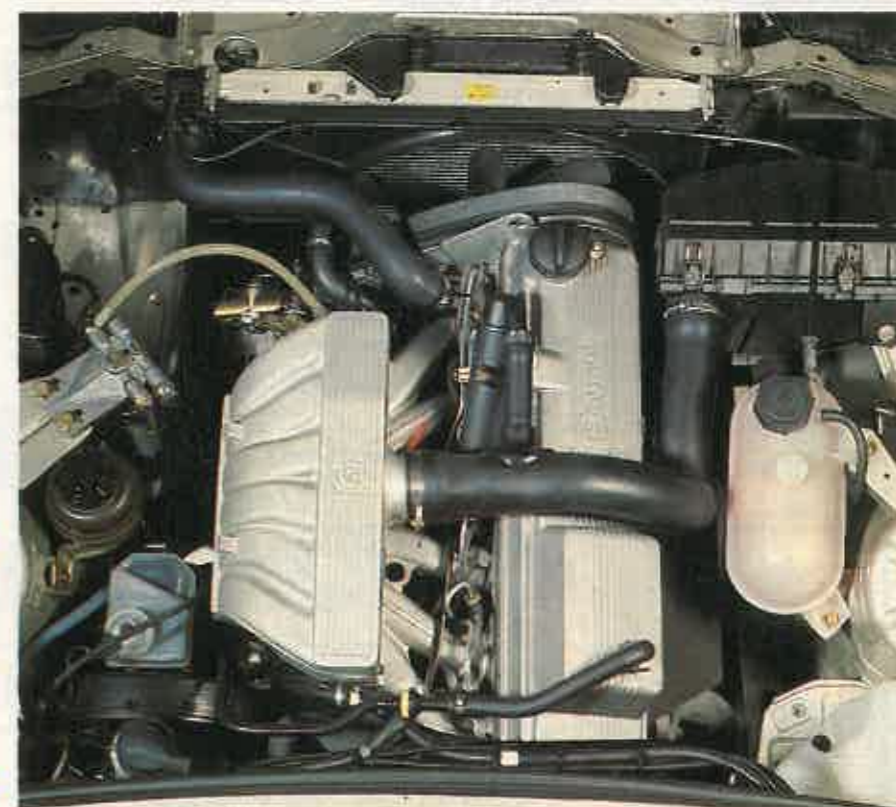


FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	12,8
A 100 km/h.	38,0
A 120 km/h.	52,0





Los consumos del BMW son razonables. Sus prestaciones están a la altura de las circunstancias.



Únicamente se fabrica una versión de cuatro puertas con buena accesibilidad. El maletero es amplio para el tamaño del coche.

quear. La dirección, de desmultiplicación variable, es suave y precisa.

CARROCERIA



La carrocería no incorpora ningún elemento novedoso respecto a la de versiones ya conocidas. Su única distin-

ción con el resto es el anagrama de la parte trasera (324 D). El interior también está calcado del de sus hermanos.

El acabado de este modelo, al igual que el de todos los BMW, es bueno. Como en todos los coches germanos, los diferentes elementos encajan a la perfección y no se oyen ruidos ni chirridos por ninguna parte. La pega mayor está en que el 324 viene muy pobre de

serie, faltándole elementos tan primordiales como unos cierres centralizados o unos elevallas eléctricos, que llevan de serie vehículos mucho más populares. Estos y otros innumerables detalles se pueden conseguir pidiéndolos como opción, pero para ello hay que pagar notables cantidades de dinero, además del que ya cuesta el coche.

Los asientos son muy confortables y tienen una dureza ideal: no son ni tan blandos como para que puedan fatigar el cuerpo, ni duros como para que puedan resultar incómodos. Sujetan perfectamente, tanto a la altura de los riñones como de la espalda. La posición al volante es buena, pero la altura del techo es un poco justa pues hace que los conductores más altos vayan con la cabeza casi pegada arriba, pese a las posibilidades de regulación en altura que tiene el asiento del conductor. Este problema es más evidente con la opción del techo practicable —que, por cierto, llevaba la unidad que hemos probado—, donde un conductor que mida más de un metro ochenta tendrá que ir muy tumbado para no tocar en el techo.

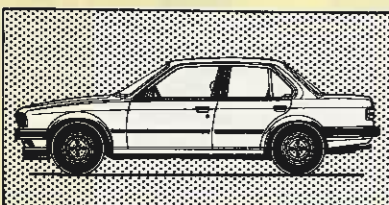
El salpicadero es elegante, pero sin ningún lujo. Como es costumbre en BMW, los relojes son escasos, sustituyéndose muchos de ellos por testigos luminosos, que, según dice el fabricante, tienen más utilidad, puesto que son más perceptibles para el conductor en caso de avería y, además, están programados para avisar con tiempo suficiente.

FRENTE A SUS RIVALES

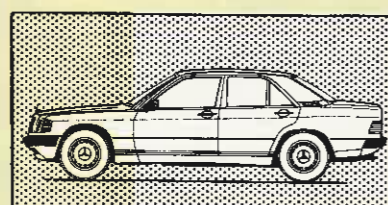
El único rival que puede competir directamente con el BMW d es el Mercedes 190 diesel. No existen más coches en esta categoría con el renombre y la imagen suficiente para rivalizar con este nuevo modelo.

Dentro del Mercedes 190 existen dos versiones. Una de ellas lleva un motor de dos litros y medio y sería el rival más directo del BMW, pero tiene un precio superior en casi un millón de pesetas. Por este motivo incluimos también el modelo más veterano, con motor de 1.997 centímetros cúbicos y 72 caballos, que aunque tiene lógicamente un rendimiento menor, se acerca más en precio. *Jaime Hernández*

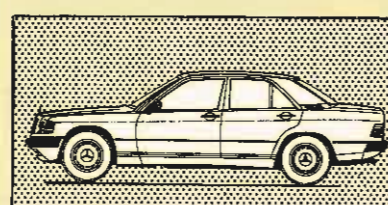
BMW 324d 2.909.925 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.463 c.c. Potencia: 86 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.155 kg. Velocidad máxima: 159,3 km/h. Consumo medio ponderado: 8 l/100 km. Volumen del maletero: 352 dm³.



MERCEDES 190 D 3.375.184 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.997 c.c. Potencia: 72 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.110 kg. Velocidad máxima: 164 km/h. Consumo medio ponderado: 7,3 l/100 km. Volumen del maletero: 376 dm³.



MERCEDES 190 D 2,5 3.827.225 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.497 c.c. Potencia: 90 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.150 kg. Velocidad máxima: 174 km/h. Consumo medio ponderado: 8 l/100 km. Volumen del maletero: 376 dm³.



Comprar y vender



EL MAYOR STOCK DE OPEL DE TODA ESPAÑA



Movilauto, S. A.

Más de 20 años de experiencia en OPEL

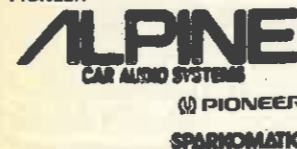
Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50.
Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68.
Disponible en sistema Leasing.
Financiación hasta 36 meses.



ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL) SPARKOMATIC PIONEER



PIONEER SPARKOMATIC

NEUMATICOS

MICHELIN PIRELLI

(MONTAJES Y EQUILIBRADO GRATUITOS PRESENTANDO ANUNCIO)

UBI J.B. Lansing KENWOOD

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

FINANCIACION HASTA 36 MESES

TECHO CORVAYR (TOTALMENTE PRACTICABLE)

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

EN COLABORACION CON:

GARAJE EMBAJADORES

Rda. de Valencia, n.º 8. Tel. 468 57 96. MADRID

TUNEL LAVADO AUTOMATICO-LIMPIEZA TAPICERIAS ENGRASES (Aceites todas las marcas) NEUMATICOS

SABADOS Y DOMINGOS de 9 a 14 horas

Blasco de Garay, 63 28015 Madrid

MOVILAUDIO S.A. ☎ 244 23 56

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

AUTORRADIOS HI-FI • RADIOALARMAS • TELEFONOS • FINANCIAMOS

SEAT Castellana Motor, S. A.

Audi

CASTELLANA, 278 - Madrid 28046



TELS. 215 33 40 - 215 51 59

TENEMOS EL COCHE DE OCASION QUE DESEA Y GARANTIZADO HASTA 12 MESES FINANCIACION HASTA 36 MESES

¡¡COMPRUEBELO!! ¡¡LE ESPERAMOS!!

Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas - Sr. Arroyo

TAMBIEN ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte

VOLVO

Concesionario Oficial

MOTOR SUECO, S. A.

EXPOSICION Y VENTA: CASTELLO, 23. Tel. 431 28 46-64 431 29 24-83 28001 MADRID

SERVICIO OFICIAL TALLERES MEDITERRANEO AV. MEDITERRANEO, 33. Tel. 251 50 62 28007 MADRID

MARVILSA RADIOCOMUNICACIONES EMISORAS BUSCAPERSONAS

Estudios y proyectos equipos. Instalaciones, reparaciones, ajustes, reformas, revisiones y mantenimiento de Radiocomunicaciones y teléfonos para el automóvil, 40 km. Largo alcance.

TIENDA Y TALLERES PROPIOS

Castrojeriz, 1 28025 MADRID Teléfono (91) 461 84 77 465 54 17



FORCE



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

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

Auto Beltrán s.a.

CALVET 41-45 BARCELONA Tel. 209 79 11

MERCEDES 190 D 2.5 estr.	MAZDA 626 G-GG, 5.000 km.	BMW 320 Autom. Aire. NA-I
MERCEDES 300 D estr.	MAZDA 323 varios col. a estr.	BMW 3.0 SI B-BS, aire
MERCEDES 260 Cabriolet	BENTLEY 350 B-484.	BMW 3.0 CS M-AP, aire, pini
MERCEDES 190 E M-FF	LINCOLN Cont. Mark IV	RONDA 1.7 D B-GB
MERCEDES 306 SEL V-S	PONTIAC Firebird B-797	PORSCHE 928 B-EZ
MERCEDES 300 TD B-EB	JAGUAR MK-II M-283	FORD MUSTANG Mach 1
MERCEDES 240 D M-DV	MINI COOPER B-AG impec.	MERCURY COUGAR G-534
MERCEDES 300 SEL 36 B-827	ALFA Alfetta GTV 2.5	MERCURY COUGAR XR-7
MERCEDES 280 SL GC-T 800 km.	BMW 735 I B-EV F. Equipe	VW GOLF GLS B-EK, F. equipa
MERCEDES 300 SEL 3.5 M-V	BMW 728 B-DU	ESCORT 1.6 i Cabrio B-GJ

Alonzo

COMPETICION

LA GAMA MAS COMPLETA DE PREPARACIONES PARA VEHICULOS RENAULT

Exposición y ventas
Riera San Miguel, 70
Tel. 237 68 81

08006 BARCELONA

Taller
Riera San Miguel, 71
Tel. 237 67 11

135 INNOVACION!
CV para R-11 Turbo

CEREMATO, S.A.

Piezas recambio y planchistería, toda clase de automóviles
C/ San Nicolás, 16-18
Tel. 332 98 08. Barcelona
Tel. 564 41 03. Montcada

CREDI-CARS Automóviles.

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

Aire acondicionado para automóviles, kits completos todas marcas. Servicio mantenimiento. C/ Calabria, 11-bajos (Paralelo). (93) 329 37 12.

Potencia de 10 a 15 por 100 su turbo sin desmontar motor. Trucos competición.

Credi-Cars Automóviles. (93) 329 37 12.

ANUNCIESE

EN

MOTOR 16

Turini

KITS DE AERODINAMICA

BMW 311 equipado BBS

Mercedes 190 equipado BBS

VW Golf II equipado BBS

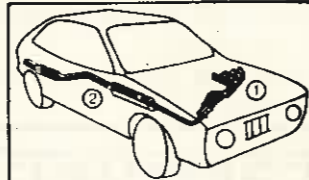
BBS la aerodinámica que prestigia su automóvil.

Homologado por

Envíos contra reembolso a toda España en 24 horas.

Calvet, 73-75. Tel. (93) 295 67-33
08021 BARCELONA

GANAR POTENCIA es así de fácil



Para ganar un mínimo entre 4 y 8 CV Din, sólo hay que sustituir el sistema de escape original por unos

colectores IRESA de salidas independientes (1) más el escape deportivo IRESA (2).



Piezas especiales, equipos y accesorios para automóviles deportivos
Polígono Industrial «EL SEGRE» Lleida / Lérida 25000
Tel. (1973) 20 16 62 / 20 16 66 dx. 51.492 IRESA-E

SUSCRIBASE A MOTOR 16



Motor 16

Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

al teléfono 91-268 04 02-03.

CONVENCION VOLVO

EL presidente de Volvo Concesionarios, S. A., Germán López, y el presidente de la división de repuestos de Volvo Car B. V., Jeff Mannaerts, fueron los encargados de abrir la tercera convención nacional de Volvo Repuestos, a la que asistieron la totalidad de la red de automóviles, camiones, autobuses y mo-



tros marinos. En esta convención se organizaron numerosos grupos de trabajo, en los que se estudiaron temas como la gestión de stock, marketing y ediciones técnicas. En la foto aparecen Germán López y José Luis López Amate, director de la división de repuestos. Por otra parte, las acciones de Volvo están siendo cotizadas en las Bolsa de Valores de Bruselas, y pronto lo serán en la de Amberes, lo que facilitará el comercio exterior de las acciones Volvo y ampliará más el mercado para las acciones no restringidas de la compañía.

COCHES EN ALZA

EL pasado año, Opel y Vauxhall lograron un récord, al obtener los mejores resultados jamás conseguidos en Europa, con suministros de casi noventa mil unidades por encima del año anterior. En total han sido 1.120.000 matriculaciones de coches nuevos, lo que representa una cuota de mercado del 11,4 por 100. En España, General Motors ha obtenido tam-

bién los mejores resultados de su historia, con un total de 67.500 unidades, de las que 50.100 han sido Corsas fabricados en Figueruelas, modelo líder de su segmento y el segundo coche más vendido en nuestro país. También en el capítulo de

déjelo allí» está disponible entre las principales ciudades europeas y en el interior del país en alquileres superiores a cuarenta y ocho horas. Este servicio está ideado en paralelo con los «Business Class» de las compañías aéreas.

MAS MERCEDES

LA división de vehículos industriales de Mercedes Benz España y la empresa Ibercisternas, S. A., han firmado un contrato de venta de 48 cabezas tractoras 1933 S de 330 caballos, destinadas para el transporte de



mercancías peligrosas, especialmente para recorridos internacionales. La operación la han financiado M.H.L. e Info Leasing. Por otra parte, Angel Nieto cuenta ya con un Mercedes 300 GD, un vehículo todo terreno que le fue entregado al popularísimo campeón por Fernando Gamazo, director general de asuntos públicos de la marca.

importados ha sido Opel el número uno en España, con una importante distancia sobre sus dos inmediatos seguidores, cuya suma de la cifra de ventas no alcanza las 17.400 unidades matriculadas de Opel de importación.

PARA HOMBRES DE NEGOCIOS

PENSADO para los hombres de negocios, el programa «Business Class», de Hertz, ofrece una gama de nuevos servicios y ventajas para el cliente, que incluyen los mejores automóviles, prioridad en el mostrador de Hertz y ventajas exclusivas en los más importantes hoteles de Europa. Otra de las características de este programa es poder realizar la reserva con una hora de antelación y el servicio «Alquilelo aquí...

RECORD DE CONSUMO

EL austriaco Gerhard Plattner, conduciendo un Volkswagen Golf Diesel, logró recorrer 2.152 kilómetros, atravesando 12 países de Europa, con un solo depósito de combustible. Este récord, que ya figura en el Guinness Book, estuvo patrocinado por el Automóvil Club Austriaco, y la media a la que se realizó el recorrido fue de 54,4 kilómetros a la hora, tardándose en la experiencia cua-

renta horas. Esta es la distancia más larga que se ha recorrido con un vehículo de serie sin modificación alguna.



DEL DESIERTO A PARIS

POR tercer año consecutivo, Bull ha puesto un completo equipo de miniordenadores al servicio de la organización del París-Dakar para la recogida, clasificación y edición de las cla-



sificaciones oficiales de esta prueba. En el centro de información de París, los Bull Micral 9050 editan las clasificaciones diarias, mientras que en el rallye un avión Fokker, equipado con estos mismos aparatos, sirve de centro de cálculo móvil. El intercambio de información entre el rallye y París está asegurado por una conexión vía satélite, utilizando la red Intersat; de esta forma los mensajes y los datos se transmiten a la capital francesa por transferencia de ficheros de Micral a Micral.

Cuéntenos su caso

ROBO DE RADIOS

MUY completo y oportuno el informe exclusivo que aparece en el número 113 de la revista sobre robos de autorradios.

El problema de las sustracciones y montaje de tráfico ilegal es complejo y de difícil solución por el volumen, ramificaciones y falta de colaboración para atajar este sucio negocio.

A tal fin se hace necesaria una disposición específica de carácter administrativo con rango suficiente que obligue inexcusablemente a los automovilistas a llevar consigo el justificante de compra o tenencia, expedido por autoridad competente, o «firma solvente» para los comprados con posterioridad, e igual medida para quienes montan estos aparatos en automóviles.

Mediante un plazo prudencial para legalizar los

aparatos ya montados, la falta de justificación fehaciente llevaría aparejado su decomiso por los agentes de tráfico o de otro orden y la correspondiente sanción administrativa o, en otro caso, el tanto de culpa al juzgado si resultan indicios racionales que así lo aconsejen.

No somos tan ingenuos como para pensar que esta solución extirparía de raíz la plaga, pero si creemos que debe aplicarse un mayor castigo penal para los que roban y una fuerte sanción administrativa o penal a quienes se le ocupen aparatos sin justificar su adquisición.

Estas medidas tan simplistas aparentemente resultarían eficaces con sólo tomar conciencia del problema los adquirentes de aparatos de autorradio.

Con nuestra inconsciencia perdemos el derecho a criticar a las autoridades judiciales o a los agentes del orden y, en todo caso, a quejarnos si nuestro proceder

irresponsable es acreedor a la sanción correspondiente.

Argimiro Sánchez Cenizo
Madrid

A VUELTAS CON EL CONSUMO

CUALES son los criterios que siguen para determinar el consumo de los automóviles? Concretamente, el Citroën BX GT tiene un consumo en ciudad, según fabricante (condiciones ideales), de 9,2 l/100 kilómetros; según ustedes, de 9,4, y según otra revista, de 14,35. La diferencia de cinco litros me parece excesiva para obedecer a diferencias de puesta a punto y/o condiciones del tráfico.

¿Cómo es posible que el coste por kilómetro del BX GT sea 1,2 pesetas menor que el del BX TRS, sin tener en cuenta el precio de compra, cuando el mismo fabricante da unas cifras de consumo mayor para el GT? ¿No se podría establecer,

un baremo en el que con criterios lo más objetivos posible se puntuara los diversos apartados que intervienen en la seguridad de un automóvil, sacando una puntuación media que sirviera de comparación con los demás modelos, y así, a la hora de comprar, poder tener cuantificado la seguridad de cada vehículo? Sería una forma de contribuir su revista a la seguridad vial.

José M. Ferrera
Santa Eufemia (Córdoba)

Respuesta.—En varias ocasiones hemos explicado los criterios que utilizamos para medir los consumos. Volvemos a repetir que para el urbano efectuamos un recorrido por Madrid de 246,4 kilómetros (¡no se puede imaginar lo pesado que resultan los dos días de trabajo!), midiendo el consumo efectuado por el procedimiento habitual de llenar el depósito hasta la boca con mucha meticulosidad. Hay modelos en los

que por dificultades de llenado hay que recurrir a una probeta graduada.

A nosotros el BX GT nos ofreció un resultado de 9,4 (ligeramente superior al que indica el fabricante), lo que no tiene nada de particular, ya que las pruebas de homologación se hacen con simulación de condiciones reales y son siempre inferiores a las obtenidas en pruebas en carretera o ciudad como este caso. En cuanto a que otra publicación obtenga valores muy desiguales no sabemos qué decirle. No tendría nada de particular si las diferencias fueran menores, pero, sinceramente, 14,4 l/100 kilómetros de consumo nos parece notablemente alto.

En varias ocasiones hemos comentado los temas de seguridad. El único modo real de hacer pruebas fiables sería a través de crashtest, lo que ni está a nuestro alcance ni al de organismos como el INTA, que homologa los coches en España.

CRITICA DE TIENDAS

AUTO TORINO FIAT Y LANCIA, EN MADRID

EN la calle Blasco de Garay, 63, de Madrid, tiene abiertas sus puertas el agente oficial Fiat-Lancia Auto Torino. La instalación se dedica a la venta de las marcas que representa en vehículos nuevos, y a la venta de coches de ocasión, procedentes en su gran mayoría del cambio por otros nuevos.

La exposición tiene una decoración funcional. La parte delantera está dedicada a los coches de la marca y la parte trasera a los de ocasión. Está atendida por un recepcionista y un vendedor, que es el propietario, lo que ofrece la ventaja de un esmerado trato así como los consejos de un auténtico profesional y amante del automóvil, que en nuestra opinión

Puntuaciones: Exposición, 7; vendedores, 8.

aconseja lo mejor para el cliente, estudiando detenidamente las necesidades de éste.

No dispone de talleres propios, utilizando los compradores el que estimen oportuno entre los concesionarios de las marcas Fiat-Lancia. Tampoco tiene aparcamiento para los clientes.

Los sistemas de financiación utilizados son los normales: Cajas de Ahorro, Finamersa, etc.

Las entregas se realizan puntualmente, pero en de-

terminados modelos se encuentran con los problemas de falta de stock que tiene la marca en España. Los clientes entran así en lista de espera, situación que se ha producido ante la creciente demanda de los Fiat Uno Turbo y de los Lancia Thema.

Actualmente también ofrecen algunas ofertas en los precios de Fiat Argenta y en algún que otro modelo de Lancia. Los usados los entregan totalmente revisados y con distintos tipos de cobertura.



EN DEPORTES CASTELLOTE ES EL QUE DA MAS JUEGO

Agustín 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.

historia

AÑO XI - N.º 117 - 300 PTAS.

Informe especial:
EL MERCADO
COMUN



NEGRIN
El hombre de Moscú
Escribe Burnett Bolloten

Prieto, Bassat, Ogilvy & Mather

NEGRIN, JUZGADO POR LA HISTORIA

Para unos: Servidor de Moscú y de los comunistas, irresponsable, pasivo, funesto para España.

Para otros: Brillante, con talento, gran estadista.

Lea este mes en Historia 16 la verdadera dimensión de este hombre conflictivo que desempeñó la jefatura del Gobierno durante la Guerra Civil Española.

Lea además un informe especial sobre la larga marcha hacia la unidad europea, el Mercado Común y la incorporación de España.

Son páginas de la Historia que están este mes en Historia 16.

historia 16

historia

300 PTAS.

SIGLO XX
HISTORIA UNIVERSAL 34

EMPLEO

Un mundo en crisis



ANGEL BAHAMONDE, LUIS E. OTERO, PEDRO MARTINEZ MONTAVEZ, RAMON TAMAMES, SENEN FLORENSA, AMANDO DE MIGUEL, JOSE U. MARTINEZ Y JOSEP OLIVER

Un mundo en crisis
De la prosperidad al paro

Prieto, Bassat, Ogilvy & Mather

LA CRISIS QUE NOS PARO

En 1973 una palabra olvidada vuelve a ser el centro de la información: Crisis. Desde entonces, el paro ha destruido el futuro de millones de trabajadores. De la prosperidad se ha pasado a la desesperanza. Lea este mes en Historia Universal Siglo XX cuáles fueron las causas que desencadenaron la crisis del mundo capitalista y la ascensión del poderío

árabe; las reacciones de los diferentes bloques y la particular situación de España ante las nuevas perspectivas económicas del mundo.

Léalo este mes en Historia Universal Siglo XX.

historia 16

Como se esperaba, la pugna de la nueva Campsa y las compañías multinacionales del sector petrolífero por hacerse con el mercado petrolero español ha comenzado. Para el automovilista, este enfrentamiento va a suponer la desaparición paulatina, en un plazo de seis años, de las viejas gasolineras nacidas a la sombra del monopolio y la aparición de una mayor y más moderna red de estaciones de servicio, adecuadas a las exigencias de la Comunidad Económica Europea.

ESTACIONES DE SERVICIO ESMERADO

El desmantelamiento del viejo monopolio de petróleos español, una de las condiciones «*sine qua non*» para llevar adelante el proceso de adhesión a las Comunidades Europeas, no está gustando a las grandes compañías multinacionales del sector petrolero, que esperaban encontrar en el primero de enero de 1986 una mayor facilidad para operar en nuestro país. Ello ha provocado el anuncio por parte de algún país europeo, especialmente Holanda, de la in-

tención de denunciar el proceso de adaptación del monopolio a los principios establecidos en el Tratado de Roma. De hecho, la nueva Campsa, como distribuidora de productos petrolíferos, y Butano, que vende gases licuados, van a mantener hasta 1992, fecha que marca el fin del periodo transitorio, un monopolio en esa distribución y venta de productos derivados de los hidrocarburos. Además, y en base a la protección de un mercado interno que

mueve al año una cifra de negocio próxima a los cinco billones de pesetas, la nueva Campsa mantiene determinadas prerrogativas que en cierta forma restringen la diminuta libertad que antes poseían tanto las refinerías nacionales como los propios distribuidores y estaciones de servicio. Con fecha 12 de diciembre de 1985, el «Boletín Oficial del Estado» publicaba el pasado mes un real decreto-ley por el que se regulaba a grandes rasgos la adaptación del monopolio de petró-

leos a la normativa vigente en la CEE. El propio ministro de Industria, Joan Majó, reconocía públicamente que con ese real decreto «se prevé una adaptación, que no una desaparición, del monopolio de petróleos. En la CEE —añadía tajante— aún existen monopolios». La filosofía de esta nueva normativa va orientada, por un lado, a garantizar la seguridad del suministro y, por otro, a establecer —en palabras del mismo ministro— «un marco progresivo de liberalización del sector petrolero que permita que al final del periodo transitorio el sector haya efectuado modificaciones estructurales que aseguren su competitividad en un marco distinto al que, hasta ahora, ha estado actuando». Ese periodo se repartía en otros tres muy diferenciados: durante los tres primeros años (es decir, 1986, 87 y 88) todo sigue igual para los combustibles; en un año (1989) se llega al mantenimiento de unos precios fijos, pero con unas reglas de juego distintas para que Campsa y las refinerías establezcan solas su estrategia, descargando al Estado de responsabilidades; y en dos años más se completa la liberalización, modificándose, incluso, el actual sistema de precios.

Esta filosofía se ha plasmado posteriormente en nuevas reglamentaciones, según las cuales Campsa mantiene en

exclusiva la distribución y venta de productos petrolíferos de producción nacional, así como los importados de países terceros. Respecto a los procedentes del ámbito de la Comunidad, su importación será libre, aunque sujeta en el periodo transitorio a cupos. Así, para este año, es libre la importación de un contingente de 1,5 millones de toneladas de productos petrolíferos (de ellos, 238.233 toneladas de gasolinas), que irá aumentando paulatinamente a

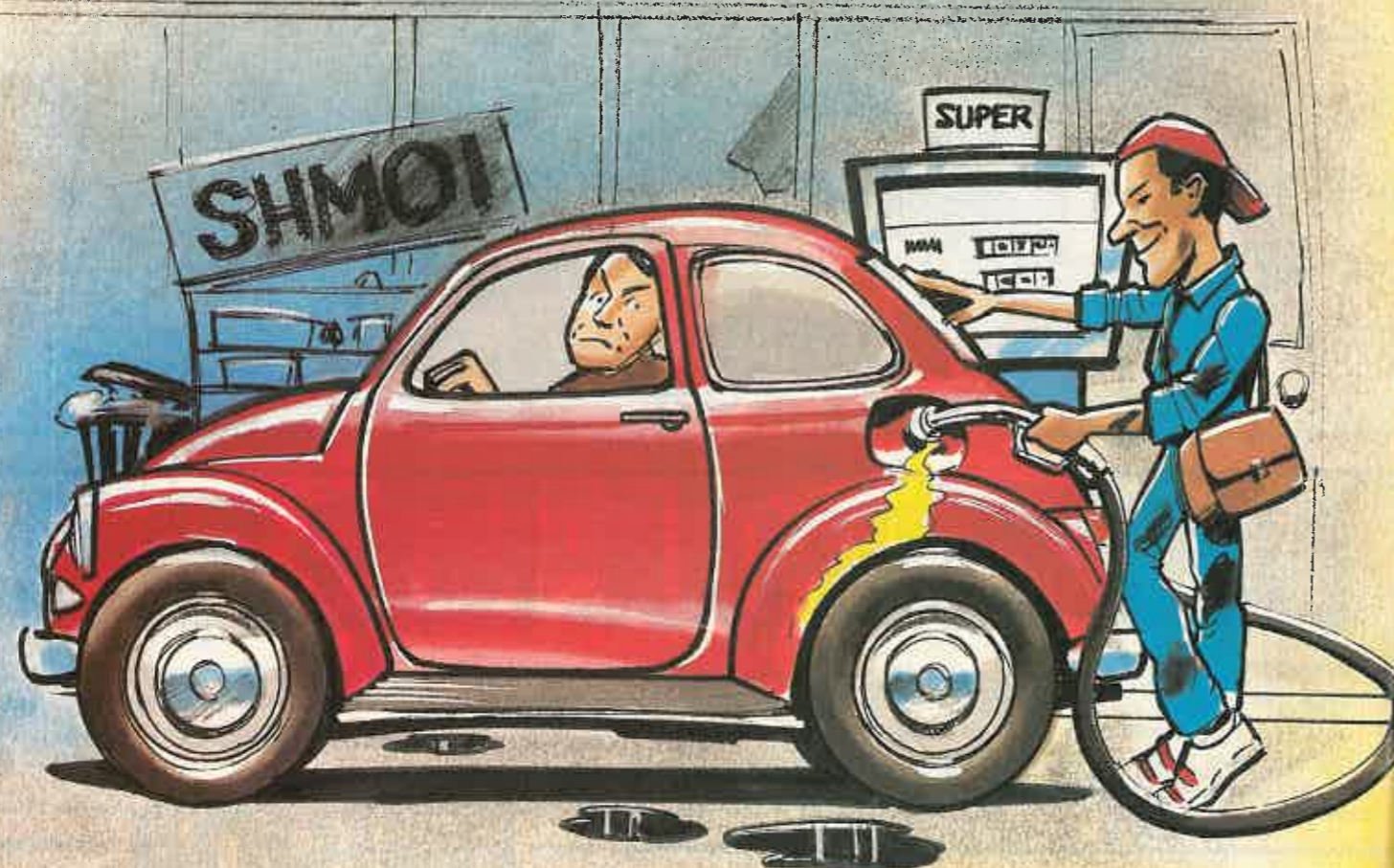
Las multinacionales deberán instalarse tanto en regiones prósperas como en las deprimidas

un ritmo del 20 por 100 anual hasta 1992.

Sin embargo, no todo el mundo podrá tener acceso a esa importación, ya que la Administración impone una serie de condiciones para entrar en la operación. De acuerdo con el real decreto de 27 de diciembre último, se ha creado en el Ministerio de Industria y

Energía un Registro de Operadores que establece una serie de condiciones a personas físicas o jurídicas, como es que posean capacidad técnica y financiera adecuada, tener garantizados unos suministros mínimos, capacidad de almacenamiento, mantener unos stocks de noventa días de consumo y poseer una adecuada distribución geográfica de sus productos.

Estas acreditaciones para poder vender productos petrolíferos al por mayor es lo que inicialmente ha provocado que algunas multinacionales petroleras hayan puesto el grito en el cielo y amenazado con denunciar la legislación española ante los tribunales de competencia europeas, ya que estiman que su posible acceso al mercado español se restringe excesivamente al haberse establecido unas condiciones de difícil cumplimiento y que, incluso, disminuyen sobremanera la rentabilidad del negocio. En este sentido se destaca el artículo 12 del real decreto de 27 de diciembre sobre la distribución geográfica. Según ese texto, la distribución debe realizarse desde el equilibrio geográfico, no concentrando el servicio en las zonas «prósperas», olvidándose de las demás. O lo que es lo mismo, «la multinacional que quiera establecerse en Madrid o en Barcelona lo podrá hacer siempre y cuando también se instale en



Cáceres, por ejemplo, si así lo pide el Gobierno, que es, en última instancia, quien debe regular la cobertura total del suministro», señalaba a MOTOR16

un portavoz de Campsa. El mismo portavoz afirmaba que la protección inicial al mercado interior durante el proceso de adhesión «es lógica y así lo han

hecho otros países comunitarios. Grecia aún sigue haciéndolo. Las protestas —añadía— han venido concretamente de Holanda y, más específicamente, de

GAS A GRANEL Y GASOLINA SIN PLOMO

SOBRA gases licuados de petróleo y van a seguir sobrando durante mucho tiempo. De ahí, la intención de la Administración de potenciar al máximo el consumo de GLP especialmente en el transporte público. De momento, Butano está ensayando en autobuses urbanos de Barcelona y se pretende que los taxistas españoles vuelvan a consumirlo, después de que lo abandonaran paulatinamente a favor del gasóleo.

En este sentido, Butano ya ha anunciado la próxima puesta en marcha de las dos primeras estaciones de servicio expendedoras de GLP. Una de ellas, la primera cronológicamente, estará ubicada en Zaragoza, y la segunda en Madrid, en Méndez Alvaro, pegada a la M-30 (ver núm. 19 de MOTOR16).

Los planes de Butano se centran en establecer este tipo de estaciones en

todas aquellas localidades cuyas poblaciones superen el cuarto de millón de habitantes y en otras que presenten grandes niveles de contaminación. De esta forma, se espera llegar a un total de doce ciudades y 25 estaciones. Madrid y Barcelona tendrían entre cuatro y cinco.

Por otra parte, la empresa Petro-nor ha comenzado la pasada semana



a refinar gasolina sin plomo, que irá destinada en un principio a los mercados de Estados Unidos y República Federal de Alemania. En el mercado nacional esta gasolina no se distribuirá hasta dentro de unos años, una vez que la Comunidad Económica Europea imponga su consumo.

El plomo es sustituido por un nuevo aditivo, el éter-metil-butílico-terciario (MTBE), y la gasolina resultante tiene varias propiedades de interés: disminuye el riesgo de que se forme hielo en los conductos del carburador; mejora el arranque del motor; mejora sustancialmente el funcionamiento del motor en las fases de aceleración tanto en los tiempos fríos como en los calientes, y mejora las cualidades antidetonantes en condiciones y velocidad constantes.

Asimismo, se produce una disminución sustancial de otros componentes tóxicos, además del plomo, como el monóxido de carbono e hidrocarburos aromáticos, de probados efectos cancerígenos.



Para 1992 la imagen de las estaciones de servicio habrá cambiado radicalmente, tanto en el aspecto como en el servicio. Muchas estarán en manos de compañías multinacionales y la competencia repercutirá positivamente en las atenciones al cliente.

su ministro de Comercio, que ha trabajado durante quince años en la Shell. Pero nos hemos asesorado con expertos españoles y europeos y nuestra legislación cumple a rajatabla todas las normativas comunitarias en un proceso de integración que, además, ha sido negociado previamente».

En Campsa también se apunta el deseo de las multinacionales de «entrar aquí desde ya y arrasar desde el primer

día. Las nuevas normas no defienden los intereses de Campsa, sino los de las refinerías públicas y privadas». Lo cierto es que estas normas empujarán a la nueva Campsa y a las multinacionales interesadas en nuestro mercado a establecer acuerdos.

Falta, sin embargo, por regular todavía la venta al por menor, es decir, a pie ya de surtidor, tema en el que las multinacionales también están a la ex-

pectativa porque puede ser clave para su implantación en España. Según ha podido saber MOTOR16, el Gobierno va a mantener, elevándolo a carácter normativo, el actual régimen de concesión y distancias para las estaciones de servicio, aunque la distancia mínima (500 metros) podrá reducirse atendiendo a los flujos circulatorios y poblacionales. También será el Gobierno quien se encargue de definir las condicio-

C A M P E O N E S



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES GRUPO "N"
VEHICULOS DE TURISMO DE GRAN PRODUCCION EN SERIE

JOSEP BASSAS con RENAULT 11 TURBO

Así, es Renault. Fuerza. Potencia. Rapidez. Seguridad. Brillantez. Mecánica. Tecnología. Renault 5 Turbo y Renault 11 Turbo.

Campeones. Por conjunción. Por experiencia. Por profesionalidad. Todo esto se precisa para competir, ganar, ser campeones. Son avances



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES EN TIERRA

GUILLERMO BARRERAS con RENAULT 5 TURBO

que están en todos los modelos Renault. Son triunfos tecnológicos aplicados a la mecánica Renault.

RENAULT



Ahora, toda la Historia en 100 Cuadernos.

Los Cuadernos de Historia 16. Una nueva forma de conocer a fondo los grandes temas de la Historia. 100 Cuadernos de aparición semanal. 100 temas monográficos que constituyen un material de trabajo imprescindible para maestros, profesores, alumnos y opositores.

Encuadrables en 10 tomos que forman una importante obra de carácter histórico.

Si quiere conocer los grandes temas de la Historia adquiera, en su kiosco o librería, los Cuadernos de Historia 16. Cada semana, un Cuaderno. Cada Cuaderno, un tema. Por sólo 125 Ptas.

Oferta de lanzamiento.

Para que conozca esta gran obra, Historia 16 le ofrece ahora una interesante oferta: los 4 primeros números por sólo 250 Ptas. Así podrá conocer y valorar todo el carácter de esta

obra: Los Cuadernos de Historia 16, ahorrándose un 50%.



CUADERNOS HISTORIA 16

- | | | | |
|---------------------------------------|---|---|---|
| 1. Los Fenicios | 26. Numancia contra Roma | 51. Las Cortes Medievales | 76. Los concilios medievales |
| 2. La Guerra Civil española | 27. Los Aztecas | 52. La conquista del Perú | 77. Arte y cultura de la ilustración en España |
| 3. La Enciclopedia | 28. Economía y sociedad en la España del siglo XVII | 53. Jaime I y su época | 78. Apocalipsis nuclear |
| 4. El reino nazarí de Granada | 29. Los Abbasíes | 54. Los Etruscos | 79. La conquista de Canarias |
| 5. Flandes contra Felipe II | 30. El desastre del 98 | 55. La Revolución Mexicana | 80. La religión romana |
| 6. Micenas | 31. Alejandro Magno | 56. La cultura española del Siglo de Oro | 81. El Estado español en el Siglo de Oro |
| 7. La Mesta | 32. La conquista de México | 57. Hitler al poder | 82. El "crack" del 29 |
| 8. La Desamortización | 33. El Islam, siglos XI-XIII | 58. Las guerras cántabras | 83. La conquista de Toledo |
| 9. La Reforma protestante | 34. El boom económico español | 59. Los orígenes del monacato | 84. La sociedad colonial en América Latina |
| 10. España y la OTAN | 35. La I Guerra Mundial (1) | 60. Antonio Pérez | 85. El Camino de Santiago |
| 11. Los orígenes de Cataluña | 36. La I Guerra Mundial (2) | 61. Los Hititas | 86. La Guerra de los Treinta Años |
| 12. Roma contra Cartago | 37. El Mercado Común | 62. Don Juan Manuel y su época | 87. El nacionalismo catalán |
| 13. La España de Alfonso X | 38. Los judíos en la España medieval | 63. Simón Bolívar | 88. Las conferencias de paz y la creación de la ONU |
| 14. Esparta | 39. El reparto de África | 64. La regencia de María Cristina | 89. El Trienio Liberal |
| 15. La Revolución rusa | 40. Tartesos | 65. La Segunda Guerra Mundial, I | 90. El despertar de África |
| 16. Los Mayas | 41. La disgregación del Islam | 66. Las herejías medievales | 91. El nacionalismo vasco |
| 17. La peste negra | 42. Los Iberos | 67. Economía, sociedad en la España del siglo XVIII | 92. La España del Greco |
| 18. El nacimiento del castellano | 43. El nacimiento de Italia | 68. El reinado de Alfonso XII | 93. Los payeses de remensa |
| 19. Prusia y los orígenes de Alemania | 44. Arte y cultura de la Ilustración española | 69. La Segunda Guerra Mundial, II | 94. La independencia del mundo árabe |
| 20. Los Ceitas en España | 45. Los Asrios | 70. El nacimiento de Andalucía | 95. La España de Recaredo |
| 21. El nacimiento del Islam | 46. La Corona de Aragón en el Mediterráneo | 71. Los Olmecas | 96. Colonialismo e imperialismo |
| 22. La Ilustración en España | 47. El nacimiento del Estado de Israel | 72. La caída del Imperio Romano | 97. La España de Carlos V |
| 23. Los Sumerios | 48. Las Germanias | 73. La Segunda Guerra Mundial, y III | 98. El Tercer Mundo y el problema del petróleo |
| 24. Las Comunidades | 49. Los Incas | 74. Las Internacionales obreras | 99. La España de Alfonso XIII |
| 25. Los Omeyyas | 50. La Guerra fría | 75. Esplendor del Imperio Antiguo de Egipto | 100. Las crisis del año 68 |

Sí, deseo suscribirme a la colección Cuadernos de Historia 16.

- Por 50 números, al precio de 5.000 Ptas.
 Por 100 números, al precio de 10.000 Ptas. y me envían, totalmente gratis, el volumen "Historia de España" de Historia 16. (P.V.P. aprox.: 3.000 ptas.)

La forma de pago que elijo es la siguiente:

- Adjunto talón a nombre de Información y Revistas, S. A.
 Giro Postal a Información y Revistas, S. A. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

D. _____

Dirección _____

Localidad _____ C.P. _____

historia¹⁶

ESTA SEMANA

EL GRUPO PSA YA TIENE AYUDAS

UN total de 6.000 millones de pesetas entre créditos oficiales y subvenciones va a conceder el Estado como ayuda al grupo automovilístico PSA (Peugeot-Talbot y Citroën), dentro de los planes que el Ministerio de Industria ha establecido para apoyar la reindustrialización de las empresas del sector. La primera empresa que se acogió a esta fórmula fue FASA-Renault, que en octubre último recibió unas subvenciones de 2.000 millones de pesetas.

El acuerdo, cuyo protocolo será firmado esta semana, prevé que de los 6.000 millones de ayuda, 3.000 millones de pesetas serán en forma de subvenciones. Esta cifra representa el 15 por 100 del total de las inversiones que piensa realizar el grupo PSA en las dos filiales que posee en España: 11.300 millones en Peugeot-Talbot y 11.200 en Citroën Hispania. Los otros 3.000 millones de pesetas corresponden a créditos oficiales con un tipo de interés del 9 por 100, al que hay que añadir un interés variable que dependerá de los resultados que vayan obteniendo tanto Peugeot-Talbot como Citroën.

Estas ayudas, que se conceden realmente al grupo para que éste disponga a su discreción de los fondos, según las necesidades de cada empresa, se distribuirán durante los años 1986 y 1987 en dos formas distintas. Mientras para las subvenciones se concederán 1.000 millones este año y 2.000 en el próximo, para los créditos se hará al revés, es decir, 2.000 millones ahora y el resto un año más tarde.

Como ya es sabido, la concesión de estas ayudas viene condicionada por la presentación ante el Ministerio de Industria y Energía de planes industriales a corto y medio plazo, planes que en el caso del grupo PSA se venían negociando desde hace tiempo.

Para la marca Peugeot-Talbot se prevé un ajuste laboral de 1.600 tra-

bajadores en tres años, cifra que es de 1.200 en el caso de Citroën. También se prevén unas producciones anuales de 100.000 y 160.000 unidades, respectivamente, con unas exportaciones del 35 por 100 del total producido para Peugeot-Talbot, y del 50 por 100 para Citroën. Según estimaciones de Industria, estas cifras están de acuerdo con las capacidades de producción que alcanzarán ambas firmas cuando tengan en cadena los modelos previstos. Para Peugeot-Talbot, dos modelos, el Peugeot 205 y el 309, que sustituirá en breve al Talbot Horizon, y para Citroën, tres modelos —aunque tenga más en cadena—, que corresponden al BX, el Visa y la furgoneta C-15 o los que les puedan sustituir.

El monto de las ayudas ahora aprobadas por la Administración distan muy mucho de las que el grupo PSA había solicitado inicialmente. En principio, Jacques Calvet, que ha llevado todo el peso de las negociaciones, había planteado unas ayudas conjuntas valoradas en 42.000 millones de pesetas, repartidas en 7.000 millones como subvención industrial, 9.000 millones de subvención laboral y 26.000 millones en forma de créditos oficiales.

Estas cifras han parecido excesivas a la Administración para el nivel de compromiso que el grupo PSA tiene en España. Sin embargo, la propia Administración ha variado la fórmula financiera de ayuda. En un principio se había establecido para este plan global de la industria del motor la práctica habitual en la CEE de «subvención neta equivalente», de forma que la ayuda oficial se transforma en subvención de los intereses, pero los créditos los tienen que obtener las empresas en las instituciones financieras privadas. En el caso del grupo PSA se ha desestimado esta fórmula y se ha optado por la más tradicional de créditos oficiales a largo plazo y a bajo interés.

Mientras se concluían estas negociaciones la pasada semana, los trabajadores de Peugeot-Talbot aprobaban en referéndum el plan de viabilidad de la empresa, con el respaldo de UGT y USO y con la oposición de CC OO. Los trabajadores de Citroën habían refrendado ya su plan poco antes de las fiestas de Navidad.



La Administración admite que son insuficientes los actuales puntos de venta.

nes zonales de las nuevas gasolineras.

De acuerdo con esta normativa, las actuales estaciones de servicio sólo podrán vender, de momento, gasolineras españolas y por concesión del Estado. Ello significa que será muy difícil la compra por multinacionales de estaciones de servicio ya instaladas. La concesión es estatal y una vez concluido el contrato de esa concesión, las instalaciones deben revertir al Estado. Cabe la posibilidad posterior de que se firme un nuevo contrato con la nueva Campsa, como sociedad que administra la distribución de productos petrolíferos.

¿Cuál va a ser para el automovilista español el resultado de este nuevo status? De acuerdo con los mismos medios consultados, la nueva legislación va a propiciar que las multinacionales que vengan a España monten nuevas instalaciones, dotadas de todos los medios al estilo europeo (restaurante, lavaco-

La filosofía de la nueva normativa quiere garantizar la seguridad de suministro

ches, atenciones a los clientes) y que muchas de las viejas estaciones de servicio actualmente en funcionamiento desaparezcan o se reconviertan para competir en igualdad de condiciones. Asimismo, se producirá la aparición de más estaciones, ya que, por fin, la Administración comienza a comprender que los 4.490 puntos de venta de combustible actuales son cada día más insuficientes. Finalmente, y en materia de precios, aunque el mercado es libre, en Europa existe un control por arriba, es decir, los Gobiernos marcan un precio máximo de venta, dejando libertad hacia abajo. Las fluctuaciones de precios depende entonces de estrategias comerciales de las marcas. Para 1992, en España ocurrirá lo mismo.

Raúl R. Sáez



CAMPEONATOS NACIONALES

BAILAR CON LA F.E.A.

CON anterioridad al acto oficial de entrega de premios de la pasada tempo-

últimas consecuencias en esta delicadísima situación.

Por otro lado, en vista de estas irregularidades, vuelve la F.E.A. a ocuparse de la expedición de licencias (cuyas tarifas han subido en 500 pesetas). Este es otro de



rada, tuvo lugar una rueda de prensa de la Federación Española de Automovilismo, en la que su presidente, Carlos Gracia, informó sobre los logros del 85 y los planes del 86.

En primer lugar, se presentó en Anuario de la próxima temporada, con los reglamentos y calendarios, lo que es digno de mención ya que habitualmente nunca antes de marzo estaba disponible este imprescindible libro.

A lo largo de la rueda de prensa, saltó la noticia de las 2.800 licencias expedidas por las federaciones territoriales que no fueron cumplimentadas por la federación española y por tanto sus titulares no han estado cubiertos por la obligatoria póliza de seguros.

Es éste un tema que roza incluso lo penal y que Carlos Gracia, tras hacerlo público ante los medios informativos, ha preferido no descubrir en su totalidad, justificando parcialmente esta irregularidad con un deficiente funcionamiento burocrático de las territoriales, pero sin creer que la mayoría de los casos fueron debidos a mala fe. En todo caso, el presidente de la F.E.A. tiene ahora el compromiso de llegar hasta las

temas polémicos ya que la financiación de las territoriales se llevaba a cabo mediante los ingresos que obtenían por la expedición de licencias. Ahora, vuelven a depender de la Española para su supervivencia.

Entre los puntos destacados para el año que viene, aparte de la creación de dos nuevas licencias, para asistentes y para aficionados, cabe destacar la creación del grupo R (coches con homologación caducada) y la cláusula de estabilidad de los reglamentos, que tienen tres años de vigor salvo que una decisión mayoritaria reduzca este plazo. Por último, el karting logra un estatuto más autónomo respecto a la F.E.A., al igual que ocurre en todos los países europeos.

Con posterioridad a esta rueda, se celebró una reunión informal de la mayoría de los presidentes de las federaciones territoriales, para tomar una postura de oposición a la actuación de Carlos Gracia. Por el momento no se ha llegado a una posición concreta y colegiada, pero la tensión se nota en el ambiente y es muy posible que en las próximas semanas se llegue a pedir un voto de censura para el presidente Gracia.



BOXES

MODIFICACION en el calendario del Campeonato del Mundo de Sport-Prototipos. Comenzará el 30 de marzo en Monza, que puntuará tanto para pilotos como para marcas, siendo Mugello la que sólo puntuará para pilotos junto con el Norisring, Brands Hatch y Snelanger.

VILLOTA lo tiene ya todo arreglado para participar con uno de los coches del concesionario marbellí de Porsche John Fitzpatrick, que siempre podrá contar con el concurso de su amigo David Hobbs, con el que Villota ya había corrido en la época del Grid.

PARA las carreras puntuables para pilotos, los que aspiren al título deberán buscarse un equipo

que vaya a hacer todas las pruebas. Tal es el caso de uno de los campeones 1985, Hans Stuck, que ha firmado con Walter Brun. Stuck formará pareja con Thierry Boutsen en uno de los coches, mientras que en el otro se alternarán Larraury y Pareja.

LANCIA va a tener un programa muy reducido en Resistencia este año. En principio sólo hará las carreras sprint y algunas de 1.000 kilómetros.

LOS responsables de competición de los fabricantes involucrados en el Mundial de Rallyes deben reunirse para decidir si el Rallye Olympus, en Estados Unidos, se disputa o no. Si al final aceptan correr en Norteamérica, el Costa de Marfil perdería puntuabilidad.

MONTECARLO

LA CREME DE LA CREME

TODO está listo para la salida del Rallye de Montecarlo en su edición 1986. Son 160 participantes los que se han inscrito para participar en esta primera prueba del Mundial, que va a contar con una importante participación que este año se presenta más abierto que nunca en razón del mayor número de participantes.

Como campeón mundial en título, será Timo Salonen quien lleve en su Peugeot 205 Turbo16 el número 1. Le corresponderá a él ir abriendo camino, cosa no excesivamente buena a causa de la indisciplina generalizada de los espectadores. Salonen tendrá difícil este año el conseguir repetir el triunfo de Vatanen del año pasado en razón de lo fuerte de la competencia. Además de Audi estarán en su camino Lancia y Austin Rover. Menos posibilidades se les conceden a los nuevos Citroën

BX 4TC que hacen su debut en esta prueba.

También va a haber una bonita lucha por las victorias en los grupos A y N. Por la primera se entran los Mazda 323 4X4 de Carlsson y Warmbold con los Fiat Uno Turbo de Del Zoppo, Raynieri y Fiorio, el R-11 Turbo de Oreille y el Alfa 33 4x4 de Balas. En el grupo N están el Alfa 33 4X4 de Panciatucci; el R-5 GT Turbo, de Dongues, y los Ford Escort RS Turbo, de Demuth y Feltier.

Por parte española hay que destacar la participación de Salvador Serviá con su Lancia Rally Abarth, que sin duda estará rezando para que no haya nieve y poder aspirar así a un puesto entre los diez primeros.



RALLYE PARIS-DAKAR

LA BATALLA DEL DESIERTO

DE los 544 vehículos que tomaron la salida (72 camiones, 124 motos y 352 coches) han abandonado ya cerca de 200 vehículos, de los que 74 lo hicieron en la etapa nocturna, que finalizaba en Dirkou, en pleno desierto del Ténéré. Quedan ya los que se toman esta aven-

tura en serio. En la cuneta, los y las protagonistas del «¡Hola!», los expertos y quienes creen que la carrera de Sabine puede superarse sólo con arrojo.

De las tres grandes dificultades (el Ténéré, la seiva guineana y el desierto mauritano), a la primera se llegó con notables precauciones por parte de la mayoría de los equipos. Aun así, los

Lada sufrieron la baja de los hermanos Marreau, y los Range Rover, el incendio del coche de Pescarolo.

Hasta el Ténéré fue Zaniroli el primer líder, queriendo el piloto del Mitsubishi repetir su éxito del pasado año empleando una táctica totalmente contraria, atacando desde los primeros compases. Pero la caja de cambios falleció y perdía mucho tiempo en reparar. Pasó a sucederlo Gabreau, con un Range Rover oficial, pero no pudo



Ickx ha perdido mucho tiempo en el Ténéré, por lo que marcha en cuarta posición. Metge sigue en cabeza.

Carlos Mas ya figura entre los 20 primeros.

Los Range Rover (en la foto Ragnotti) marchan a la espera de fallos en los Porsche, con dos coches entre los tres primeros.

resistir los primeros ataques serios de los Porsche, que, en cuanto no tienen polvo delante, son imbatibles.

René Metzger, quien ocupa por ahora la cabeza, ha manifestado que durante muchos minutos ha rodado, sobre las dunas, por encima de los 230 kilómetros por hora, con un promedio general en etapa superior a los 200 kilómetros hora. Frente a los Porsche, los Range Rover, con una velocidad punta de 160, apenas pueden hacer nada más que esperar errores de navegación.

«Les basta con rodar en cuarta para sacarnos media hora por etapa», manifestaba De Raymondís a la llegada a Agadez, inicio del Raid Santos Cartier.

En esta localidad se iniciaba el raid del desierto del Teneré, en que durante tres días no hay más remedio que rodar con brújula sobre un rumbo teórico. Por si fuera poco, la jornada anterior, una etapa nocturna, acababa con las resistencias físicas de la mayoría.

En esta etapa nocturna hubo, para los españoles, dos protagonistas: de un lado, Juan Porcar, que con su Mercedes 300 G recuperó cerca de 100 puestos en la general y se ha clasificado en los alrededores de la posición 140, y Carlos del Val, con el camión Pegaso.

Los dos Pegaso oficiales (el segundo conducido por Cañellas) marchaban en los primeros días entre los cinco primeros, tras el inaccesible Daf de De Rooy y los Mercedes y MAN oficiales. Lamentablemente, en el puerto de Asekrem un pinchazo retrasaba en cincuenta minutos a Del Val y en treinta y cinco a Cañellas. Este último mantuvo un tren rápido, pero sin exagerar; pero Del Val inició una cabalgada a la desesperada, asumiendo grandes riesgos, que le llevó a remontar de nuevo hasta la séptima plaza.

Como decíamos anteriormente, en Agadez se iniciaba el Raid Cartier.

Cuando se esperaba que los Porsche atacaran a fondo por vez primera, el equipo alemán se vio sorprendido en la segunda jornada por una extraña inadaptación al terreno, cosa que no había ocurrido el día anterior. A la hora de la verdad, sólo los tres cuartos de hora obtenidos de ventaja el primer día han permitido a Metzger mantener la primera posición, mientras que Ickx se ha visto superado por Raymondís y Gabreau. En este «paseo» por el puro desierto, Del Val ha ganado un puesto por el espectacular vuelco de De Rooy, cuyo camión de 1.000 caballos de potencia dio cinco vueltas de campana al tomar una duna en diagonal.

No tuvo suerte el equipo de MO-

Ya está Carlos del Val entre los diez primeros, tras los problemas de los primeros días.



El Pegaso de apoyo, conducido por Metzger, sigue en carrera, cumpliendo su cometido.

Salvador Cañellas ha perdido mucho tiempo por problemas con el puente delantero.



Zaniroli fue el primer líder africano. Actualmente marcha retrasado por problemas de caja de cambios.

En el desierto del Teneré, la técnica de conducción es muy especial: nunca levantar el pie.

El Porsche de Kussmaul, inscrito como asistencia rápida, es el que más cuidados está recibiendo.





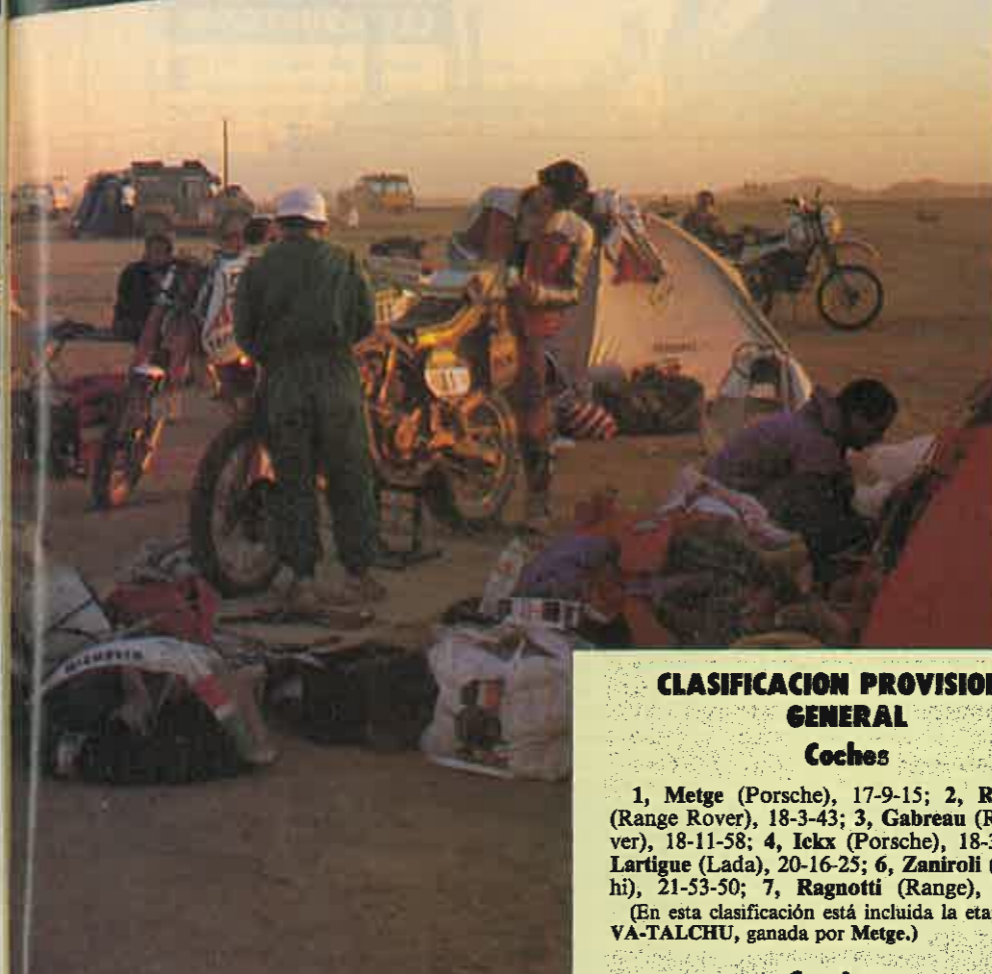
El camión DAF de De Rooy, que marchaba en cabeza hasta su accidente.



Ninguno de los Opel Kadett GSI 4x4 sigue en carrera.



Los equipos privados tienen su oportunidad en el Dakar por las dificultades de las asistencias.



TOR16 en el Dakar. Juan Quintano abandonó en la primera etapa especial, con el cambio de su Mercedes 280 GE bloqueado. Ignacio Arilla, con el coche de apoyo, tuvo que cambiar a última hora la composición de su equipo porque el mecánico que le acompañaba sufrió un cólico nefrítico. La rotura del cárter acabó con sus ilusiones de llegar a Senegal.

Naturalmente no fueron los únicos abandonos, entre los que se cuentan a la mujer de Bjorn Borg, la hija de Cashoggi..., y casi 200 equipos más. Por el contrario, el español Carlos Mas está clasificado en el puesto 16 entre las motocicletas, habiendo padecido algunos percances técnicos que le han obligado a cambiar el motor de su Yamaha por uno de serie.

Ahora, tras el descanso de Niamey se inician las seis jornadas siguiendo el Níger. El paisaje ha cambiado en pocas horas de la arena del desierto a la vegetación tropical. Pero los peligros siguen siendo los mismos e incluso aumentados por las torrenteras, las zanjas ocultas por la maleza y las travesías de los poblados.

CLASIFICACIONES

ETAPA PROLOGO: 1.º, Deyraut (Porsche), 9 minutos 34 segundos; 2.º, Arias (Subaru), 9-59; 3.º, Boubet (Range Rover), 10-07; 4.º, Deladriere (Range Rover), 10-17; 5.º, Lartigue (Lada), 10-20. **OURGLA-EL GOLEA:** 1.º, Zaniroli (Mitsubishi), 1-21-48; 2.º, Metge (Porsche), a 6-08; 3.º, Ickx (Porsche), a 7-14; 4.º, Gabreau (Range Rover), a 8-31; 5.º, Raymondís (Range Rover), a 10-33. **CHEBABA-IN**

SALAH: 1.º, Cowan (Mitsubishi), 1-21-11; 2.º, Zaniroli (Mitsubishi), a 1-01; 3.º, Deladriere Range, a 2-21; 4.º, Gabreau Range Rover, a 5-35; 5.º, Raymondís (Range), a 13-21. **EL KRENING-ARAK:** 1.º, Zaniroli (Mitsubishi), 35-56; 2.º, Gabreau (Range Rover), a 0-47; 3.º, Metge (Porsche), a 5-35; 4.º, Rigal (Mitsubishi), a 5-37; 5.º, Lartigue (Lada), a 7-00. **ARAK-IN AMGUEL:** 1.º, Gabreau (Range Rover), 30-37; 2.º, Zaniroli (Mitsubishi), a 0-11; 3.º, Metge (Porsche), a 4-19; 4.º, Marcel (Land Rover), a 7-40; 5.º, Ragnotti (Range Rover), a 9-09. **COL DE TAMANRASSET:** 1.º, Gabreau (Range Rover), 2-57-57; 2.º, Raymondís, a 0-53; 3.º, Metge (Porsche), a 9-01; 4.º, Ickx (Porsche), a 14-49; 5.º, Marcel (Land Rover), a 15-18. **IFEROUANE (nocturna):** 1.º, Ickx (Porsche), 2-28-18; 2.º, Raymondís (Range Rover), a 7-37; 3.º, Metge (Porsche), a 8-28;

4.º, Marcel (Land Rover), a 29-37; 5.º, Fougereuse (Toyota), a 40-10. **AGADEF-BILMA (1.ª etapa Santos Cartier):** 1.º, Metge (Porsche), a 1-22-42; 2.º, Ickx (Porsche), a 9-09; 3.º, Lartigue (Lada), a 47-59; 4.º, Cowan (Mitsubishi), a 52-38; 5.º, Ragnotti (Range), a 54-03. **DIRKOU-AGADEM (2.ª etapa Santos Cartier):** 1.º, Zaniroli (Mitsubishi), 1-08-54; 2.º, Ragnotti (Range), a 14-36; 3.º, Gabreau (Range), a 17-05; 4.º, Rigal (Mitsubishi), a 28-08; 5.º, Koro (Toyota), a 33-11. **AGADEM-N'GUIGMI (3.ª etapa Santos Cartier):** 1.º, Gabreau (Range Rover), 1-37-24; 2.º, Lartigue (Lada), a 0-04; 3.º, Raymondís (Range), a 1-15; 4.º, Zaniroli (Mitsubishi), a 1-43; 5.º, Metge (Porsche), a 3-06.

CLASIFICACION PROVISIONAL GENERAL

Coches

1, Metge (Porsche), 17-9-15; 2, Raymondís (Range Rover), 18-3-43; 3, Gabreau (Range Rover), 18-11-58; 4, Ickx (Porsche), 18-38-02; 5, Lartigue (Lada), 20-16-25; 6, Zaniroli (Mitsubishi), 21-53-50; 7, Ragnotti (Range), 22-00-44. (En esta clasificación está incluida la etapa TAHOVA-TALCHU, ganada por Metge.)

Camiones

1, Groine (Mercedes); 2, Capito (Unimog), a 54-05; 3, Bernau (MAN), a 1-33-48; 4, Hentier (Liaz), a 2-02-37; 9, ...; 7, Del Val (Pegaso), a 3-35-44...; 33, Cañellas (Pegaso).



Arilla, con el Mercedes diesel, tuvo que abandonar con el cárter roto.



Juan Porcas ha realizado una excelente remontada y marcha cerca del puesto 130.





BALLESTA



José María Casanovas

¡Manos arriba! La carta verde

ESTAMOS en Europa y algunos siguen sin enterarse. Y si no que se lo pregunten a los automovilistas que cruzan los Pirineos y a los que se sigue exigiendo la famosísima «carta verde». Dentro de la nueva situación, estaba previsto que su obligatoriedad desapareciera a partir del 1 de enero. Pues bien, los franceses la siguen pidiendo con el pretexto de que las compañías de seguro españolas todavía no han firmado el convenio correspondiente con sus homónimas europeas. ¿Es legal? ¿Es cierto? Lo único cuestionable es que nuestra fecha de entrada en la CEE era conocida, y había tiempo más que suficiente para haber previsto la situación en bien del automovilista.

Otro caso que tiene el mismo punto de origen, la confusión reinante en torno al precio de los coches foráneos. Desde anuncios engañosos —venden automóviles sin rueda de recambio— hasta concesionarios que intentan hacer su agosto en enero, sucede de todo. La única verdad es que pasarán algunos años hasta que podamos comprar los coches europeos a un precio en el que nuestro bolsillo salga ganando. No en vano la rebaja arancelaria es progresiva hasta 1992, y hasta dentro de cuatro años no se notará de verdad.

El presidente de Seat, Juan Antonio

Díaz Álvarez, visitó al presidente de la Generalitat, Jordi Pujol, para contarle de primera mano los planes de la compañía ante el inminente acuerdo con Volkswagen, que se cerrará la primera semana de marzo. Una vez que el INI ha aprobado el plan de saneamiento de capital exigido por los alemanes, lo que preocupa a Cataluña es el tema laboral desde el momento que la zona franca es el lugar de Europa donde hay mayor concentración de trabajadores por metro cuadrado. Las perspectivas son positivas, ya que la reestructuración de plantilla ha sido aceptada por el comité de empresa y hay un programa de inversiones que pueden llevar a dejar la fábrica de la zona franca para



ubicarse definitivamente en Martorell.

En el terreno deportivo, África y Mónaco se dividen la atención del aficionado. Salvador Cañellas considera que su Pegaso es un vehículo militar decorado para la aventura, pero poco competitivo. Si vuelve en 1987, quiere hacer un camión nuevo adaptado a las características del París-Dakar.

En Montecarlo nuestra carta se llama Salvador Serviá. Está muy animado tras una semana de entrenamiento por los Alpes, a pesar de que la prueba monegasca reúne en esta edición la mejor participación de su historia. Hay tanta nieve que sin un tracción a las cuatro ruedas no se puede aspirar a una gesta soñada, aunque Serviá confía en sus manitas para situar su Lancia 037 entre los distinguidos. La experiencia es un grado, y nuestro campeón es un especialista del Turini y cercanías.

Para terminar, dos apuntes de distinto color, Sito Pons entrena como un boxeador en el gimnasio para comenzar la temporada fuerte como un roble. Por su parte, el campeón del Grupo N, Pep Bassás, busca afanosamente volante para continuar una carrera deportiva jalonada, hasta la fecha, de títulos. El RACC no le dejará en la estacada.



78

MEJOR COCHE DEL AÑO



WARTBURG 353

ESTE coche de líneas sencillas es el familiar por excelencia en el mercado de la Alemania del Este, pero también se importa en España. La filosofía del coche está ligada a la sencillez y la economía. Desde el motor, un tres cilindros de dos tiempos, hasta el habitáculo todo está concebido para que el coche sea lo más barato posible. Su economía reside principalmente en el

precio, ya que después el consumo de gasolina es algo elevado teniendo en cuenta lo modesto de las prestaciones. Además el coche funciona con mezcla, por lo que hay que contar con un gasto de aceite considerable. Aunque el equipamiento es bastante completo, la apariencia es poco vistosa. La capacidad interior es buena y el maletero es muy aprovechable.



Motor 16



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 dm³ 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

LOS OTROS TIEMPOS

WARTBURG 353

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 3, en línea. Cilindrada: 992 c.c. (73,5x78 mm.), dos tiempos. Cligüeñal: De 4 apoyos. Alimentación: Carburador. Compresión: 7,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 92 octanos con mezcla. Capacidad del depósito: 44 litros. Potencia máxima: 50 CV a 4.250 rpm. Par máximo: 10 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,8 km/h.; 2.ª, 11,8 km/h.; 3.ª, 19,1 km/h.; 4.ª, 26,5 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre toques: 3,5. Diámetro de giro: 10,2 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante, tambores detrás.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 4,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165 SR 13.

PESO En orden de marcha: 900 kgs.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Coste/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Wartburg Berlina	992	50	132	9,9	11,73	102
Wartburg Familiar	992	50	130	7,4	9,70	—

Motor 16

José María Casanovas

¡Manos arriba! La carta verde

ESTAMOS en Europa y algunos siguen sin enterarse. Y si no que se lo pregunten a los automovilistas que cruzan los Pirineos y a los que se sigue exigiendo la famosísima «carta verde». Dentro de la nueva situación, estaba previsto que su obligatoriedad desapareciera a partir del 1 de enero. Pues bien, los franceses la siguen pidiendo con el pretexto de que las compañías de seguro españolas todavía no han firmado el convenio correspondiente con sus homónimas europeas. ¿Es legal? ¿Es cierto? Lo único cuestionable es que nuestra fecha de entrada en la CEE era conocida, y había tiempo más que suficiente para haber previsto la situación en bien del automovilista.

Otro caso que tiene el mismo punto de origen, la confusión reinante en torno al precio de los coches foráneos. Desde anuncios engañosos —venden automóviles sin rueda de recambio— hasta concesionarios que intentan hacer su agosto en enero, sucede de todo. La única verdad es que pasarán algunos años hasta que podamos comprar los coches europeos a un precio en el que nuestro bolsillo salga ganando. No en vano la rebaja arancelaria es progresiva hasta 1992, y hasta dentro de cuatro años no se notará de verdad.

El presidente de Seat, Juan Antonio

Díaz Álvarez, visitó al presidente de la Generalitat, Jordi Pujol, para contarle de primera mano los planes de la compañía ante el inminente acuerdo con Volkswagen, que se cerrará la primera semana de marzo. Una vez que el INI ha aprobado el plan de saneamiento de capital exigido por los alemanes, lo que preocupa a Cataluña es el tema laboral desde el momento que la zona franca es el lugar de Europa donde hay mayor concentración de trabajadores por metro cuadrado. Las perspectivas son positivas, ya que la reestructuración de plantilla ha sido aceptada por el comité de empresa y hay un programa de inversiones que pueden llevar a dejar la fábrica de la zona franca para



ubicarse definitivamente en Martorell.

En el terreno deportivo, África y Mónaco se dividen la atención del aficionado. Salvador Cañellas considera que su Pegaso es un vehículo militar decorado para la aventura, pero poco competitivo. Si vuelve en 1987, quiere hacer un camión nuevo adaptado a las características del París-Dakar.

En Montecarlo nuestra carta se llama Salvador Serviá. Está muy animado tras una semana de entrenamiento por los Alpes, a pesar de que la prueba monegasca reúne en esta edición la mejor participación de su historia. Hay tanta nieve que sin un tracción a las cuatro ruedas no se puede aspirar a una gesta soñada, aunque Serviá confía en sus manitas para situar su Lancia 037 entre los distinguidos. La experiencia es un grado, y nuestro campeón es un especialista del Turini y cercanías.

Para terminar, dos apuntes de distinto color, Sito Pons entrena como un boxeador en el gimnasio para comenzar la temporada fuerte como un roble. Por su parte, el campeón del Grupo N, Pep Bassás, busca afanosamente volante para continuar una carrera deportiva jalonada, hasta la fecha, de títulos. El RACC no le dejará en la estacada.



MEJOR COCHE DEL AÑO

LO MAS GRANDE DE SEAT.



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 dm³ 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

Visibilidad bajo la lluvia

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

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

Escobillas Limpiaparabrisas

Valeo KINBY

Máxima seguridad.
Extremos redondeados.
Antipunzantes.

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

Equipo Original.
Garantizadas por VALEO.

Valeo

TODOS
LOS COCHES
NUEVO
COSTO
POR KM.

PRUEBA A FONDO DEL BMW 324 DIESEL

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

18 de enero 1986

Núm. 117 • 200 ptas.

FRENTE A PEUGEOT 205 Y CITROËN VISA

SUPER CINCO DIESEL

COMPARATIVA



PARIS
DAKAR



LA GUERRA DEL DESIERTO