

Sortafirma

15.000 KMS. CON EL PEUGEOT 505 TURBODIESEL

**ARRANCO
MONTECARLO**

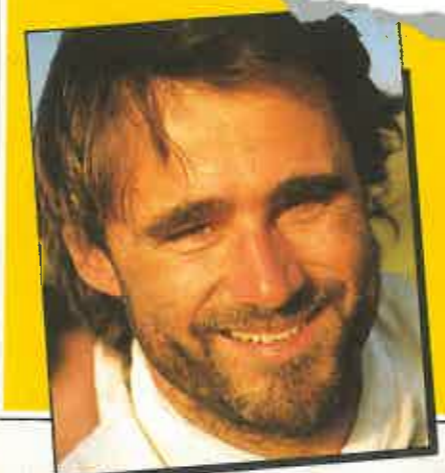
SEMANAL
Motor 16
GRUPO

26 de enero 1986

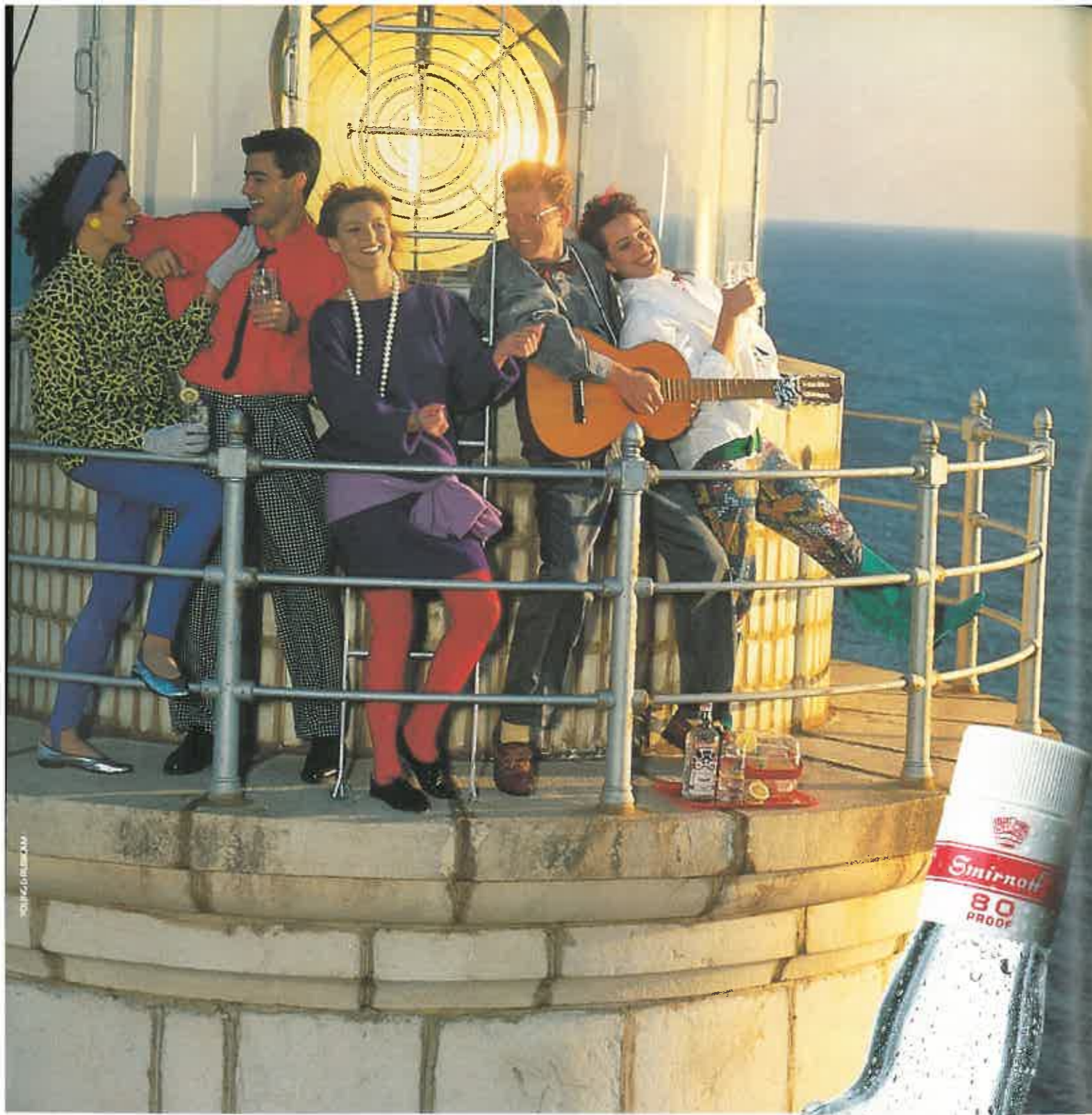
Núm. 118 • 200 ptas.

NUEVOS

**OPEL REKORD • VOLKSWAGEN PASSAT
LADA SAMARA • ALFA 75 TURBO • FIAT PANDA**



**DAKAR
SIN SABINE**



Smirnoff, la fiesta.

Cuando se reúne gente especial y Smirnoff, surge una fiesta inesperada. Porque sólo Smirnoff mezcla con todos y con todo. Smirnoff. El sabor de la amistad.



AUTOBIANCHI Y-10

EL Y-10 fue presentado durante el mes de marzo de 1985 y comenzó a venderse en España en noviembre de este mismo año, con el nombre de Autobianchi —en el resto de los países se llama Lancia—. Es un coche muy bien terminado y con una apariencia sumamente atractiva, que dispone, además, de una buena relación tamaño-habitabilidad. Fiat Hispania impor-

ta solamente dos modelos; uno con el motor Fire, rápido y barato de construir y con un magnífico rendimiento, y otro con un pequeño motor de 1.049 centímetros cúbicos sobrealimentado por un turbo, que ofrece 85 caballos y unas brillantes prestaciones. El nuevo Y-10 se muestra ágil en carreteras de montaña, aunque los rebotes del eje trasero penalizan el confort.



Viaje inacabable

profesor, como le gustaba a él, ha vuelto al último viaje a toda velocidad. También se ha ido directamente al cielo, sin poner la sirena de vergüenza. Es posible que haya parado algún ángel desobediente, para poblar el planeta por exceso de velocidad. El profesor de equipaje ya, habrá querido pagarla. «Yo —solía demeritarse— que me ponen y las papi bolsillo.»

Tierno, el alcalde, se había asociado a las páginas de MOTOR16, nuestro primer número, para decir que los coches son para correr: «Por —, el conductor que viene con el coche que corre, porque yo en las máquinas hay que sacarles el viento.» Era un sabio, incluso en la filosofía de la automoción. «El coche de la vida, como el reloj, y hay todavía en España es una simbiosis y de distinción y, sobre todo, del individualismo solitario.

Motor 16

le gustaba compartir el espacio, quiere su propio espacio, porque quizá arrastra todavía el primitivismo del protozoo.»

Pero en el tema del automóvil, la anécdota que a él le gustaba contar se refería a sus tiempos de conductor, antes de que la vista le jugará la mala pasada de tener que dejar el volante. «Un día, a principios de los años cincuenta, íbamos mi mujer y yo por la carretera con nuestro "dos caballos" y un autostopista nos hizo señas. Paré el coche y le invité a subir. El se dirigió a mi mujer y le rogó que le dejara sentarse delante. "Es que estoy aprendiendo a conducir —se disculpó— y así puedo ir viendo cómo se hace." Sin ningún inconveniente mi mujer se pasó al asiento trasero y él sacó un bloc y fue todo el camino tomando notas de lo que iba haciendo. Nunca me he encontrado a nadie que le haya ocurrido nada similar.»



Don Enrique Tierno, catedrático de Derecho Político y catedrático también en otras muchas cosas de la vida, disculpó de esta forma magistral la actuación de la grúa en la capital madrileña: «Los conductores, por descuido, si no por malicia, dejan coches y carricoches en el lugar que mejor les peta, sin mirar si es recodo, rincón, esquina o entrada de zaguán con razón prohibida por el Concejo. La grúa retira de la vía pública, con implacable rigor, cuantos medios mecánicos de traslación y transporte estorben el ordenado transcurrir de los discretos vecinos de esta ciudad por sus calles.»

A partir de ahora tendremos que conformarnos con releer sus bandos y su obra, porque el amigo, el alcalde, el hombre, el viejo profesor ha emprendido, a toda velocidad, eso sí, un viaje inacabable.

Félix Lázaro
Motor 16 / 3

(rrrucoas); Carmen Kico-Goooy; 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. Caionge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.
 Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57.
 Sección Compras y Ventas: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.
 Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.
 Director gerente: José Luis Virumbrales.
 Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyr 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 FRENTE A FRENTE Lancia Thema/Saab 9000
- 34 BAJO LA LUPA Peugeot 505 SRD Turbo
- 40 OCIO El esplendor americano
- 43 COMPRAR Y VENDER
- 47 CUENTENOS SU CASO
- 52 DEPORTE Dakar sin Sabine



- 60 Rallye de Montecarlo
- 65 A todo gas
- 66 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS



ERES DIFERENTE

Y-10 TURBO

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.049 c.c. (76x57,8 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador doble con turbocompresor. Compresión: 7 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 47 litros. Potencia máxima: 85 CV a 5.750 rpm. Par máximo: 12,5 mkg. a 2.750 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 6,3 km/h.; 2.ª, 11,9 km/h.; 3.ª, 18,3 km/h.; 4.ª, 25,0 km/h.; 5.ª, 29,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y semiindependiente detrás.

RUEDAS: Llantas: De chapa, de 5x13 pulgadas. Neumáticos: 155/70 HR/13.

PESO En orden de marcha: 790 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costa/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Y-10 Fire	993	45	148	6,1	8,2	110
Y-10 Turbo	1.049	85	181	8,2	10,6	110

Motor 16



Smirnoff, la fiesta.

Cuando se reúne gente especial y Smirnoff, surge una fiesta inesperada. Porque sólo Smirnoff mezcla con todos y con todo. Smirnoff. El sabor de la amistad.



ESTA SEMANA

EL IVA MALTRATA A LOS VEHICULOS USADOS. PAG. 18

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. Jefe de Sección: Francisco del Bello (Información); José María Cerada (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benicé, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Pechi (Turín); Charles G. Froche (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. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectores de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

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

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

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

San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

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

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

Difusión controlada por OJD.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA

7 LO ULTIMO Viene el Fiat Topolino



8 Salón de Bruselas

14 Nuevo Opel Rekord

16 El Fiat Panda renovado

17 Volkswagen Passat 86

21 MERCADO Ofertas de la semana

22 Precios de coches nuevos

24 Precios de coches usados



27 FRENTE A FRENTE Lancia Thema/Saab 9000

34 BAJO LA LUPA Peugeot 505 SRD Turbo

40 OCIO El esplendor americano

43 COMPRAR Y VENDER

47 CUENTENOS SU CASO

52 DEPORTE Dakar sin Sabine



60 Rallye de Montecarlo

65 A todo gas

66 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS

Un viaje inacabable

El viejo profesor, como le gustaba a él, ha hecho el último viaje a toda velocidad. En un santiamén se ha ido directamente de Madrid al cielo, sin poner la sirena porque le daba vergüenza. Es posible que en el camino le haya parado algún ángel despistado, como le paraban los guardias, para ponerle alguna multa por exceso de velocidad. Don Enrique, ligero de equipaje ya, habrá hecho además de querer pagarla. «Yo —solía decir— acepto las multas que me ponen y las pago siempre de mi bolsillo.»

Don Enrique Tierno, el alcalde, se había asomado varias veces a las páginas de MOTOR16. La primera en nuestro primer número, para decirnos que los coches son para correr: «Por carretera —dijo—, el conductor que viene conmigo sabe que tiene que correr, porque yo entiendo que a las máquinas hay que sacarles el máximo rendimiento.» Era un sabio, incluso en la difícil filosofía de la automoción. «El coche es ya parte de la vida, como el reloj, y hay que aceptarlo. Todavía en España es un símbolo de prepotencia y de distinción y, sobre todo, es la prueba del individualismo solitario. Al hombre no le gustaba compartir el espacio, quiere su propio espacio, porque quizá arrastra todavía el primitivismo del protozoo.»

Pero en el tema del automóvil, la anécdota que a él le gustaba contar se refería a sus tiempos de conductor, antes de que la vista le jugará la mala pasada de tener que dejar el volante. «Un día, a principios de los años cincuenta, íbamos mi mujer y yo por la carretera con nuestro "dos caballos" y un autoestopista nos hizo señas. Paré el coche y le invité a subir. El se dirigió a mi mujer y le rogó que le dejara sentarse delante. "Es que estoy aprendiendo a conducir —se disculpó— y así puedo ir viendo cómo se hace." Sin ningún inconveniente mi mujer se pasó al asiento trasero y él sacó un bloc y fue todo el camino tomando notas de lo que iba haciendo. Nunca me he encontrado a nadie que le haya ocurrido nada similar.»

Don Enrique Tierno, catedrático de Derecho Político y catedrático también en otras muchas cosas de la vida, disculpó de esta forma magistral la actuación de la grúa en la capital madrileña: «Los conductores, por descuido, si no por malicia, dejan coches y carricoches en el lugar que mejor les peta, sin mirar si es recodo, rincón, esquina o entrada de zaguán con razón prohibida por el Concejo. La grúa retira de la vía pública, con implacable rigor, cuantos medios mecánicos de traslación y transporte estorben el ordenado transcurrir de los discretos vecinos de esta ciudad por sus calles.»

A partir de ahora tendremos que conformarnos con releer sus bandos y su obra, porque el amigo, el alcalde, el hombre, el viejo profesor ha emprendido, a toda velocidad, eso sí, un viaje inacabable.



Félix Lázaro

Bocinazos

exterior, que casi nunca cubre el ángulo muerto?

¿Cuándo la Policía de Tráfico va a aplicar tajantemente el Código de Circulación a los numerosos vehículos que llevan neumáticos sin dibujo?

¿Por qué se desoye constantemente la obligación de no bloquear los cruces, creándose taponamientos injustificados?

¿Cuándo algunos profesionales del transporte dejarán de amedrentar con la «ley del más grande» a otros vehículos más pequeños?

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

¿Cuándo la autoridad competente agilizará los trámites para que se limpien con prontitud nuestras vías de animales muertos, especialmente perros?

¿Por qué la inmensa mayoría de los conductores llevan mal colocado el espejo retrovisor



PEUGEOT

POTENCIA Y COMODIDAD

dentro del sector fabricante de turismos y sus derivados, sector que como ya es sabido goza de la declaración de interés preferente por parte de la Administración. Según una orden publicada en el «BOE», la solicitud realizada en su día por GM se ha hecho en base a sus nuevos planes de producción y de inversiones para la fabricación del Opel Kadett y para la ampliación de las instalaciones de Figueruelas. Por otra parte, el diario oficial recoge otra nota de interés: la Dirección General de Tráfico ha concedido a la empresa Sintel la instalación, por 79 millones de pesetas, de postes de auxilio en la nacional III, en el tramo Madrid-Tarancón.

PEUGEOT está dando los últimos retoques a sus dos próximas novedades para nuestro país: el 205 GTX (1,6 litros y 90 CV), una versión de personalidad deportiva con sólo dos puertas laterales que coronará la gama de 205 fabricada en las factorías españolas, y el Peugeot 505 GTD Turbo con cambio automático de cuatro relaciones; esta caja de cambios se caracteriza por su estilo ahorrativo, ya que la cuarta permite un

OTRO COCHE FANTASTICO

El Black Moon es un supercoche aerodinámico que acaba de presentarse en los Estados Unidos. El vehículo, diseñado y construido en la Universidad Concordia, de Montreal, está hecho de fibra de vidrio sobre un chasis mezcla de Volkswagen y Porsche. Sus puertas se abren electrónicamente y su cuadro de mandos está completamente computerizado. El Black Moon será el protagonista de la película «Black Moon Rising», que tendrá, junto con el vehículo, a Tommy Lee Jones, Robert Vaughn y Linda Hamilton en el reparto.



COMPRAS

FINANCIERAS PIRATAS

LA rigidez de la legislación que se aplica a las entidades de financiación ha provocado que algunas de ellas hayan abandonado los cauces legales para operar de forma pirata, según ha detectado el Ministerio de

Economía, particularmente de las que operan en el ramo del automóvil. La Asociación Nacional de Entidades de Financiación (ASNEF) ya ha dado la voz de alarma sobre un número indeterminado de empresas que ofrecen dinero al contado a personas físicas para la adquisición de un automóvil, en condiciones que a veces rozan la usura. Por ello, se recomienda que antes de concretar algo con una entidad de este tipo se consulte si está inscrita en el registro del Ministerio y agrupada en la ASNEF.

«BOE»

GM, DE INTERES PREFERENTE

GENERAL Motors España ha sido incluida por el Ministerio de Industria

NEUMATICOS TIRADOS

EN los semáforos y atascos de las grandes ciudades, los automovilistas podrían adquirir hasta ahora desde pañuelos y gamuzas hasta clorofílicos ambientadores. Pero en Madrid, concretamente, y en determinadas calles, es muy fácil encontrarse algunos individuos que sin ningún recato ofrecen a los sufridos automovilistas ruedas y neumáticos, previamente robados, claro.



acoplamiento directo entre las diferentes partes en movimiento, acoplamiento que evita las pérdidas por rozamiento.

VENTAS

1985, UN BUEN AÑO

LAS ventas de automóviles de turismo de fabricación nacional alcanzaron el pasado año las 480.091 unidades, cifra que supone un aumento del 6,4 por 100 respecto a 1984. En derivados de turismo, el incremento fue del 13,4 por 100, según datos provisionales que maneja ANFAC. Para esta asociación, estos datos suponen una mejora notable de la demanda, tras las graves pérdidas registradas en años anteriores. Sin embargo, y de cara a 1986, se destaca que las fuertes ventas registradas en el último trimestre pasado se pueden achacar al temor por la aplicación del IVA, por lo que esa mejora del mercado podría ser meramente circunstancial. Volviendo a 1985, se observa un aumento de las ventas de General Motors (+24,6 por 100), Fasa Renault (+13,1), Peugeot-Talbot (+11,5) y Seat (+1,2) y una caída en Citroën (-13,1 por 100) y Ford (-3,7). El modelo más vendido fue el Renault 11, con 74.587 unidades, seguido de Opel Corsa



CHINA

NACE EL JEEP

AUNQUE pueda parecer mentira, estos operarios que se afanan sobre un todo terreno no son japoneses, sino chinos. Y es que en China ha nacido el jeep, fruto de la cooperación de sus autoridades con American

Motors Corporation bajo la fórmula de un «joint venture». El BJ/XJ 213, que es el nombre de este vehículo, pertenece a la serie XJ que viene desarrollando American Motors desde 1983, y supone un gran paso adelante por la mejora que representa respecto a los todo terreno utilizados hasta ahora en ese país.

COLECCIONISMO LOCO POR LOS ROLLS

HAY muchos enamorados de los Rolls, pero seguro que muy pocos dedican todo su tiempo libre a esta marca, que para Jan Moolhuizen es la perfección automovilística. Este suizo de treinta y nueve años posee la colección de miniaturas de

Rolls Royce más grande del mundo, que se complementa con un inmenso y completo archivo fotográfico. Además, su más querida posesión es un Bentley del 59, de verdad, que este fanático de los Rolls usa exclusivamente en vacaciones.



Verde y Rojo

Esta revista ha decidido revisar la sentencia dictada la pasada semana por la que se condenaba a permanecer durante todo el año 86 al titular de la DGT, José Luis Martín Palacín, en nuestra particular «cárcel de papel», dejándole ahora en «libertad provisional». Para ello se ha tenido en cuenta su loable intención de que será obligatorio el uso de casco para conducir ciclomotores, así co-

mo que esos vehículos vayan matriculados y que sus conductores deberán realizar un examen para obtener la licencia.

Obras son amores, dicen. Pero las del año sur en la M-30 madrileña para poco parecen haber servido. De una obra importante y de envergadura, y que sin duda soluciona la conexión de la «autopista urbana» con la carretera de Andalucía, se pasa a un puente de los Tres Ojos en dirección sur-norte, que pierde un carril, y un puente de Vallecas, por el que los vehículos pesados suben a 20 km/h., con la consiguiente retención en hora punta. ¡Qué pena de obra!

HAZTE LEGENDARIO



Ferrari evoca la magia de un mundo de leyenda.
Un mundo en el que todo vive una armonía perfecta:
tecnología y belleza, genio y pasión, leyenda y realidad.
Un mundo de diseño creado para la acción.

Ferrari

POR **Ferrari Formula**



INTERPRESTIGE S.A. Seam.13 26002 Madrid. Tel. 2502181

Lo **ULTIMO**

A PUNTO PARA 1988 VIENE EL FIAT TOPOLINO

POCO a poco se van precisando características y peculiaridades del que será el futuro coche mínimo del grupo Fiat, el llamado Topolino: Un modelo de ciudad, gran amplitud interior y motor de pequeña cilindrada, especialmente económico.

En la última semana ha circulado alguna fotografía de uno de los prototipos que fueron expuestos en Lingotto, en otoño del 84, en la muestra Veinte Proyectos en Exhibición. Esta fotografía es la que ofrecemos en esta página y aunque el modelo definitivo tendrá un aspecto diferente, si guardará algún parecido. Lo mismo que con el otro prototipo de esta misma página, el X 1/75, que ya presentamos a nuestros lectores hace aproximadamente un año. En definitiva, lo que ocurre con este futuro modelo es que aún se encuentra en fase de desarrollo y quedan una serie de aspectos por definir.

En lo que respecta a la mecánica, aún falta saber cuál de los motores en estudio será el elegido. El CNR (Centro Nacional para la Investigación) estudia dos posibilidades: un bicilíndrico en aluminio, refrigerado por aire o adiabático, con culatas de tipo Heron, 574 centímetros cúbicos de capacidad y 28 caballos de potencia a 5.250 r.p.m. El otro sería un diesel de 700 cen-



Fiat trabaja sobre varios prototipos. Este fue bautizado X 1/75.

timetros cúbicos, turboalimentado y capaz de dar 30 caballos a 4.250 r.p.m. En lo que respecta a consumos, ambos serían los campeones de su categoría y capaces de recorrer 100 kilómetros con sólo dos litros y medio

de combustible. Esta es una de las características exigidas en el pliego de condiciones de Fiat, así como poder cubrir el kilómetro con salida parada en un tiempo mínimo de 40,5 segundos, los 400 metros en 21 y poder acoger en su interior a cuatro personas.

Con sólo tres metros de longitud, se pretende lograr un habitáculo muy capaz. Para ello se recurrirá a una suspensión posterior tipo Omega o con un eje en V. Las delanteras también serían lo más reducidas posible, pero fieles al sistema McPherson. En el interior, se utilizarían soluciones ya vistas en el prototipo de Fiat VSS, que hace uso intensivo del material plástico.

En definitiva, el proyecto Topolino sigue su curso, pero aún no puede hablarse de una versión definitiva, pues en este momento se trabaja concretamente sobre seis diseños distintos. De ellos, uno será el que logre el refrendo de la alta dirección de Fiat, para ser lanzado a finales de 1988. Lo que sí es seguro es que estará muy cerca de estos dos prototipos.

Giancarlo Perini



El modelo definitivo aún se diferenciará de esta maqueta, pero tendrá muchos puntos en común.

Lo ULTIMO



UNA novedad soviética, el Lada Samara, ha sido la gran estrella del Salón de Bruselas, creando así un precedente hasta ahora nunca visto en los salones europeos. Y aunque el automóvil aún no se encuentra entre los planes prioritarios de la Unión Soviética, el objetivo de producir 250.000 unidades anuales hace mirar con cierto respeto a este coche, del que piensan vender

más de cien mil en los mercados occidentales, incluido el español al que podría llegar a finales de año. Por lo demás, en Bruselas han hecho su aparición ante el público coches como el Peugeot 309 o el Renault 5 Diesel y se han lanzado variantes inéditas de modelos ya conocidos como el Ford Scorpio Diesel, el Seat Ibiza 900 o la prefiguración del Alfa Romeo 75 Turbo.

El Seat Ibiza 900 (motor 903 centímetros cúbicos de los 127 y Fura) se encontraba ya en el proyecto inicial del Seat S-3, como se conocía en nombre de código al Ibiza antes de ser lanzado. No es, por tanto, resultado de una decisión de última hora. Pero de momento es un modelo destinado al mercado exterior, en el que los importadores pedían un modelo básico para competir



El Daihatsu Charade Cabrio es uno de los múltiples ejemplos de la avanzada japonesa.



SALON DE BRUSELAS

**VIENEN
LOS RUSOS**

PREMIERE
MONDIALE

WORLD
PRIME

Novedad mundial en el Salón de Bruselas, el Lada Samara marca el cambio de la marca soviética hacia una tecnología moderna.

con los Fiat Uno 45, Opel Corsa 1.0 y Renault 5 C, entre otros. Su lanzamiento en España aún está en fase de estudio. El motor, de una potencia de 44 caballos (43 en el antiguo Fura), que unida a los 860 kilos de peso en orden de marcha, permite anunciar al fabricante una velocidad máxima de 129 kilómetros por hora, unos tiempos de 21,8 segundos para cubrir los 400 metros partiendo de 0 y de 40,9 segundos para los 1.000 metros. El cambio (5 velocidades) y el grupo son iguales a los del Fura y los datos homologados de consumo son de 5,3 y 8,6 litros a 90 y en ciclo urbano. Con la ayuda de este modelo, bautizado Junior fuera de España, Seat se ha fijado el objetivo de vender 6.000 coches en el mercado belga durante 1986. Para este mismo año la exportación sigue siendo un capítulo clave en Seat, que en 1985 exportó 205.000 unidades, de las cuales el 25 por 100 eran Panda; otro 25, Volkswagen Polo, y el



El Seat Ibiza recibe ahora el motor 903 que equipaba a los Fura y 127. De momento está reservado a los mercados exteriores, donde recibe la denominación Junior



Los japoneses hacían todo un alarde con la presentación de prototipos futuristas. El Mitsubishi MP 90 X era uno de los más llamativos con un puesto de conducción espectacular



Esta versión de carreras del Alfa Romeo 75 Turbo (300 caballos) viene precediendo a la de calle, que se lanzará en primavera.

50 restante, modelos propios. En este año finaliza el acuerdo con Fiat, pero se pretende incrementar la exportación del Polo.

En el stand Ford, junto al Scorpio Diesel, del que ya hemos informado y que por el momento no se encuentra

en los planes de comercialización de Ford España, había para el Fiesta una nueva variante del motor CVH con 1.392 centímetros cúbicos (77,2 x 74,3 mm.). Pertenece a la familia de motores de mezcla pobre y sustituye ventajosamente al 1.300

CVH. La potencia pasa de 69 a 75 caballos y la velocidad máxima de 163 a 169 kilómetros por hora. En los consumos, la reducción es notable: 5,4 litros frente a 5,8 a 90 kilómetros por hora y 6,8 frente a 7,9 a 120. En Alfa Romeo la noticia

giraba en torno a la versión de competición del 75 Turbo. La versión de calle aparecerá en primavera y de momento el ambiente se prepara con esta obra de los preparadores Elio Imberti y Luigi Cimarosti. El motor de 1.779 centímetros cúbicos

Samara: Un Lada puesto al día



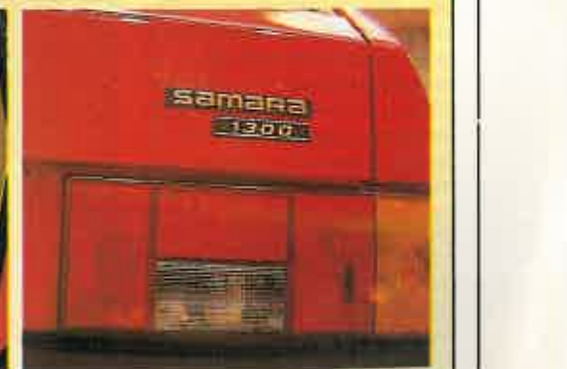
El Samara se distingue rápidamente por su original rejilla. Esconde los lavafaros y ayuda a la aerodinámica. El Cx es de 0,36

VIENE de la Unión Soviética y al contrario de las berlinas Lada conocidas hasta ahora, hace gala de una tecnología moderna, que le va a permitir competir en mejores condiciones con los modelos occidentales. Es un compacto de cuatro metros de largo, bicuerpo, dos puertas y portón posterior. Mecánicamente se caracteriza por ser un *todo delante* con el motor dispuesto transversalmente y soluciones en boga como dirección de cremallera o suspensión trasera por eje torsional.

Los hombres de Lada han recurrido como en el caso de Seat a los técnicos de Porsche para lograr un motor moderno. Tiene ciertas similitudes con el del Ibiza. Aunque la culata no es de flujo transversal como en el coche español, las cámaras de combustión son similares. Con una cilindrada

de 1.288 centímetros cúbicos y una relación de compresión de 9,6:1, desarrolla una potencia de 65 caballos a 5.600 revoluciones por minuto. Para más adelante hay previstas otras versiones de 1.100 y 1.500 centímetros cúbicos. El bloque motor es de fundición y la culata de aluminio. El árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada, y el sistema de encendido es electrónico. Este motor, acoplado a una caja de cambio de cuatro velocidades, permite alcanzar una velocidad máxima de 148 kilómetros por hora y acelerar de 0 a 100 en 14,5 segundos. Los consumos homologados son de 5,6/7,6/8,0 a 90/120/ciclo urbano.

La carrocería se ha diseñado en colaboración con especialistas italianos. En el interior, el habitáculo tiene una anchura de 133 centímetros y el maletero una capacidad de 330 decímetros cúbicos ampliables a 650.



En su mecánica destaca un motor desarrollado por Porsche. La presentación y sobre todo el acabado son algo rústicos



Los veteranos Skoda, ahora descapotables.



El Kadett, con decoración especial.



El mítico AC Cobra de los sesenta, resucitado.



Turbo y 160 caballos para el 205 GTI.

cos incorpora un turbo KKK y dos intercoolers. La potencia anunciada es de 300 caballos y la velocidad máxima de 300 kilómetros por hora. Para detenerlo con eficacia se han montado cuatro discos autoventilados Lockheed.

Mercedes, por su parte, hacía todo un despliegue con motivo del centenario y, al igual que Ford, gozaba en exclusiva de uno de los palacios de la muestra belga. Otra marca con metros cuadrados de stand para dar y tomar era Opel, en cuya cabeza cabe reseñar una variante personalizada del Kadett berlina, con aletines, estribos, alerón y faldones de los paraques añadidos, todos ellos en el mismo color de la carrocería. También se ofrece, aunque sólo para el mercado alemán, el Senator Diesel Complex, sobrealimentado por el sistema de ondas de presión desarrollado por Brown Boveri. Aplicado sobre el motor 2.3, el del Rekord desarrolla 95 caballos y un elevado par motor, siendo su velocidad punta de 167 kilómetros por hora.

Por lo que respecta a las marcas del Este, aparte de los Lada clásicos con kits de carrocería que modifican

SUPERCINCO PERFUMADO

UN coche vestido por Fiorucci o Ermenegildo Zegna es algo normal. Un Supercinco *perfumado* por Hermès es una novedad. Así lo han entendido los responsables de las dos marcas francesas y han lanzado un 5 GT Turbo con los colores del agua de colonia Hermès. El toque de exclusividad que puede proporcionar una tapicería en piel o una decoración de moda al coche una personalidad con cierto aire snob, que se prevé sea del agrado del público en general; hasta tal punto que para más adelante se ha previsto incluso una versión descapotable.



más o menos acertadamente la estética de sus coches, destacar una versión descapotable del Skoda Rapid.

El otro gran bloque de fabricantes presentes en Bruselas era el de los japoneses. Modelos como el nuevo Celta, el Honda Quint Integra o el Mazda 323 se llevaban la palma por lo novedoso, mientras que las otras marcas atraían el interés de los visitantes con prototipos futuristas, como los Mitsubishi MP 90 X o el Daihatsu Charade 926 R con motor central turboalimentado, ya expuestos en el Salón de Tokio.

Por lo demás, como viene siendo norma en los salones del automóvil, proliferación destacada de pequeños carroceros y fabricantes artesanales, pero con ejemplares interesantes en esta ocasión. Por ejemplo, el nombre y los caracteres de Bugatti vuelven a aparecer en un coche. Se trata de un descapotable dos plazas, de estilo clásico, que toma las formas del Bugatti 55 (año 1932), aunque no pretende ser una réplica exacta. Lleva el motor del BMW 318 i, acoplado a un cambio de cinco marchas y la carrocería es de plástico y fibra de vidrio. Pero lo más curioso

es que el nombre no ha sido usurpado, sino que la sociedad Messier Hispano Bugatti ha dado su consentimiento para su utilización. Con una condición, eso sí: controlar cada dos años la calidad del producto para asegurarse que sigue siendo digno de su nombre.

El que sí es una réplica exacta, incluso algo más que eso, es el AC Cobra de Autokraft. De hecho, lo que ocurre es que el mítico deportivo de los años sesenta vuelve a fabricarse con el utillaje de origen, con el mismo chasis y la misma carrocería en aluminio. Autokraft también hace gala de otra peculiaridad importante: ha sido autorizada por la marca inglesa AC y por Ford para usar los nombres AC y Cobra. Las especificaciones varían según los mercados, pero en principio se ofrece con un V-8 Ford de 5 litros.

El carrocerero belga Carat, famoso por las fastuosas elaboraciones sobre base Mercedes (su limosina a tope de equipo cuesta 24 millones de pesetas), tenía preparada para este salón una novedad, el Albatros, que es un Mercedes SEC con puertas tipo gaviota. Sin embargo, no pudo llegar a exponerlo: días antes del salón surgió un cliente caprichoso que deseaba recibir el año nuevo con algo muy especial... Carat se ha contentado, pues, con mostrar su nueva línea de Mercedes blindados. Otro carrocerero que también trabaja los Mercedes es Monza, en la línea de los AMG, Lorinser, etcétera. A un nivel más discreto, pero también más realista, se encuentra el carrocerero-preparador Dimma. Es belga y propone un kit de carrocería (estilo Turbo 16) para el Peugeot 205 GTI, así como una elaboración turbo del motor 1.600 del coche francés, en colaboración con el especialista alemán Guttman. Sin variar la cilindrada y con una relación de compresión de 8:1, la potencia sube a 150-160 caballos a 5.900 rpm. Alcanza 212 kilómetros por hora y acelera de 0 a 100 en 6,9 segundos. También ofrece un kit de 118 caballos



El Ford Scorpio estrena versión diesel.



Montaje de salón: Un Volvo en una bañera. Abajo, la Honda VFR



VENDER ES LA CLAVE

MÁS que un salón de exposición, Bruselas ha sido siempre un salón de venta y eso es lo que en buena parte le distingue de otros salones europeos. Hasta tal punto esta peculiaridad es importante, que el volumen de ventas de las marcas expositoras en los doce días que dura, va desde el 10 por 100 hasta en algunos casos el 50 por 100 (!) de las ventas totales que contabilizan a lo largo del año. Así, es curioso ver cómo las nubes de vendedores escuchan atentos a sus jefes minutos antes de inaugurarse la exposición para avalanzarse sobre cualquier persona que poco después se atreva a salirse de los pasillos del salón y poner los pies en un stand. Paralelamente, la Prensa local no deja de recordar a los consumidores sus derechos y les advierte de las astucias que pudieran perjudicarlos.

En el ranking de ventas belga, la marca número uno es Opel con 45.000 matriculaciones en 1985. Le siguen Volkswagen (37.000), Renault (33.000), Ford (32.000) y Citroën (24.000). Seat figura en el puesto 18.º (4.159), por delante de marcas como Austin, Alfa Romeo, Daihatsu, Lancia o Rover. Por modelos, los primeros son: Opel Kadett (21.564), Volkswagen Golf (19.807) y Peugeot 205 (15.040).



Lo ULTIMO

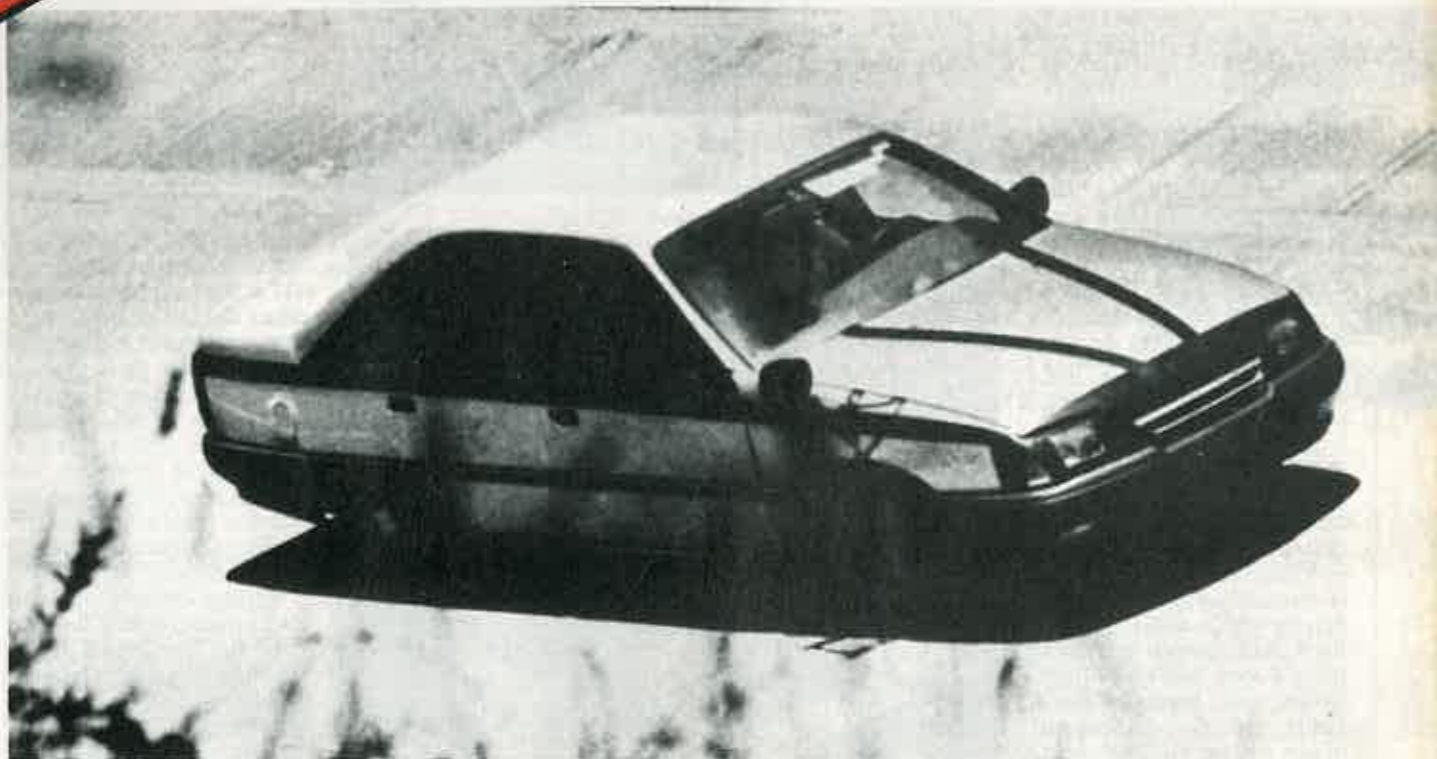
(atmosférico) a base de cambiar árbol de levas. También de Bélgica, Technicar ofrece un kit de carrocería para el Porsche 928 S y diversos kits de sobrealimentación, entre los que destaca uno para el Mercedes 500 SE. Gracias a un compresor centrífugo Paxton, la potencia pasa de 231 a 300 caballos y la velocidad de 230 a 250 kilómetros por hora. La contraposición a este derroche de energía la ponía el minicoche francés Aixam, vehículo urbano de 2,60 metros de largo y 1,41 de ancho, que recurre a un motor japonés Kubota diesel, bicilíndrico de 400 centímetros cúbicos y 9,7 caballos de potencia.

Ultima mención de este salón a dos marcas bien conocidas. Rover y Maserati. La primera, con el motor 3,5 litros alimentado por inyección (de 127 pasa a 165 caballos) para su Range Rover, que ahora es capaz de alcanzar 170 kilómetros por hora. También se ha modificado el cambio para hacer más suave su manejo. Maserati mostraba su Quattroporte gama 86 con nuevos paraques, así como la línea de maletas exclusivas, cuyo juego completo cuesta la friolera de 500.000 pesetas. Van tapizadas en piel, aunque también se ofrecen en plástico y se adaptan perfectamente al maletero del Biturbo.

Como todos los años, Bruselas también recibió a las motocicletas, entre las que destacaba por su reciente aparición la Honda VFR 750 F con su nueva generación de motor V-4, capaz de subir a más de 11.000 revoluciones por minuto, y un chasis de aluminio que sólo pesa 14 kilos, 105 caballos y 241 kilómetros por hora son algunas de sus características.

Alberto Mallo
y Alex Puyol
Enviados especiales





EN EL 86

NUEVO OPEL REKORD

La gama Rekord, uno de los valores clave en la oferta Opel, va a dar paso a una nueva generación de coches que saldrá a la luz en los primeros compases del próximo otoño. Los futuros Opel Rekord serán muy diferentes de los modelos actuales, y los elementos distintivos serán no sólo de orden estético, sino también de tipo mecánico: los Opel Rekord que verán la luz a finales de año traerán ya una suspensión trasera de ruedas independientes, que dejará en el olvido la veteranísima suspensión por eje rígido, que ha distinguido a los Rekord desde su lanzamiento, un elemento que ha permanecido constante en las últimas generaciones de estos modelos, incluidas las dos últimas, las más conocidas por los usuarios españoles.

Los próximos Opel Rekord se van a caracterizar por su silueta aerodinámica, una silueta que tendrá bastantes puntos en común con los Kadett de tipo clásico,

que ya se están fabricando en la factoría de Figueruelas y saldrán al mercado español en un plazo aproximado de dos meses.

Los nuevos coches tendrán un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el archiconocido Cx, igual a 0,32, un valor muy destacable si se tiene en cuenta que los diseñadores no han recurrido a soluciones demasiado exageradas, soluciones que tienen pocos puntos en común con la filosofía de este modelo Opel,

un coche dirigido a un grupo de usuarios que podría catalogarse con la etiqueta de conservadores, sin que tal definición tenga nada que ver con su definición política, usuarios masculinos en su mayoría, con un nivel adquisitivo medio alto y con una profesión de tipo liberal.

Los nuevos Rekord lleva-

rán los mismos motores de la gama actual; estarán presentes los cuatro cilindros de gasolina con cubajes comprendidos entre 1,6 y 2,2 litros de cubaje, con potencias que oscilan entre los setenta y cinco y los ciento



J. LUIS LEIRADO

CORSA DIESEL Y SUPERDEPORTIVO, LOS QUE FALTABAN

La gama Opel Corsa va a seguir creciendo durante 1986 y además de la versión GTR, ya anunciada en otros números de MOTOR16, está previsto el lanzamiento de dos grandes novedades para finales de año: por un lado el Opel Corsa 1.6 Diesel, con un carácter muy utilitario y, por otro lado, el Corsa 1.6 S, una versión de personalidad muy deportiva.

El Opel Corsa 1.6 D estará disponible en las dos versiones de carrocería, clásica y con portón posterior; su motor será el cuatro cilindros de 1,6 litros de cubaje, que da cincuenta y cinco caballos de potencia, ya visto en los Kadett y Ascona Diesel; gracias a este empuje, el Corsa podrá superar los 150 kilómetros por hora con consumos bastante reducidos.

El Corsa 1.6 S se ofrecerá tan sólo en la carro-

cería de tres puertas, prevista, eso sí, de un buen número de elementos aerodinámicos que servirán para diferenciarla con sólo un vistazo. El motor del 1.6 S será el mismo cuatro cilindros alimentado por carburador que da 90 caballos de potencia, gracias a este empuje será posible rozar los 190 por hora con aceleraciones casi espeluznantes.

Estos dos lanzamientos completarán la gama Opel Corsa, una gama que se está quedando en inferioridad de condiciones con respecto a la competencia, porque hasta el momento no ofrece ni esa versión Diesel, que ya se ha puesto a punto, ni la versión superdeportiva, que pueda mantener el tipo frente a los Autobianchi Y-10 Turbo, los Citroën Visa GTI, los Fiat Uno Turbo, los Ford Fiesta XR 2, los Peugeot 205 GTi y otros modelos de ese mismo tipo.

quince caballos, así como los cuatro cilindros Diesel de 2,3 litros de cubaje, que dan 70 caballos de potencia en la versión atmosférica y 86 caballos en la versión turbocomprimida; también se estudia el lanzamiento de una versión Diesel Complex con 95 caballos de potencia, que ya se ha puesto a punto en los Opel Senator.

El capítulo de suspensiones del nuevo Rekord será, sin duda, uno de los que más centrarán la atención. Las cuatro ruedas indepen-

dientes del futuro Opel estarán en la línea de lo que es habitual en la marca, al tiempo que se dejará de lado el sistema de eje rígido, que no se adapta nada bien a las carreteras de piso bacheado. La tracción seguirá encomendada al tren trasero.

En cuanto se refiere a tipos de carrocería, los nuevos Opel ofrecerán dos posibilidades: la carrocería de tipo clásico y la familiar, con bastante voladizo en su parte posterior.



Los nuevos Opel Rekord son la sorpresa de la marca alemana para el próximo otoño. La futura gama Rekord se caracterizará por su línea, muy aerodinámica y fluida, conseguida sin recurrir a excesos extraños. Los nuevos Rekord seguirán siendo coches de clase media alta en los que se mejorará el confort y el comportamiento al sustituir el eje trasero de tipo rígido por un sistema de ruedas independientes.



NUEVO FIAT PANDA EL MUTANTE

SEIS años después de su lanzamiento le ha llegado la hora de la renovación al Fiat Panda. En este tiempo sólo se había modificado la calandra delantera. Tampoco ahora hay modificaciones importantes en la carrocería diseñada por Giugiaro, ya que estos modelos utilitarios y de presentación un poco rústica aguantan bien el paso de los años. Así pues, sólo los más observadores advertirán los cambios en los pasos de rueda posteriores, un poco en el estilo de lo hecho por Seat en el Marbella, la mayor amplitud de los delanteros, los paragolpes de mayor tamaño, las ventanillas de las puertas sin derivabrisas, y los laterales planos y sin nin-

gún tipo de elemento protector a no ser en la versión 4 x 4.

En el interior las diferencias son más importantes.



El eje trasero del tipo «omega», el mismo que lanzó el Autobianchi Y-10, es el elemento más importante del Panda renovado.



En las versiones caras los asientos son de nuevo diseño, más confortables y con un guarnecido de mayor espesor que no resta habitabi-

lidad al interior del coche. Estos nuevos asientos van acompañados de un nuevo cuadro de instrumentos mucho más completo.

En los Panda se ha renovado completamente la mecánica, lo que, de paso, les ha hecho cambiar de nombre. En Italia Fiat fabricaba el Panda 30 con el motor bicilíndrico refrigerado por aire de 652 centímetros cúbicos, y el Panda 45 con el motor de cuatro cilindros refrigerado por agua de 903 centímetros cúbicos, idéntico al que se fabrica en España. A partir de ahora, las variantes de la gama son el Panda 750 y el Panda 1000. Este último monta el motor

Fire 1000, que en poco tiempo ha conseguido una importante reputación por su bajo consumo y su elasticidad. El primer coche en que se montó fue el Autobianchi Y.10, y después el Fiat Uno.

La sorpresa la constituye el nuevo motor Fire 750. Al menos como tal quieren que sea considerado los ingenieros de Fiat. Este motor, que tiene el mismo proceso de fabricación que el Fire 1000, conserva la misma arquitectura que éste.

En cuanto a la nueva suspensión, es la del Autobianchi Y.10 y sustituye al eje rígido montado sobre ballesas que hasta ahora se montaba en el tren trasero. Durante el recorrido de prueba apreciamos la mejora en estabilidad, en el nuevo Panda han desaparecido las reacciones extrañas y desagradables que tenía el eje trasero hasta ahora utilizado.

También hay motor Fire para el Panda 4 x 4. Se trata del 1000, pero en una versión especial en que la potencia sube a 50 caballos. En cambio conserva el eje rígido trasero que hace necesario la transmisión, conectable y desconectable a las cuatro ruedas. Este coche es el único de la gama que lleva servofreno. También es el único que lleva siempre cambio de cinco marchas.

El Panda 4 x 4 es el único que Fiat Hispania tiene previsto importar en un futuro próximo a España; el coche vale en Italia algo menos de un millón trescientas mil pesetas.

VOLKSWAGEN PASSAT 86 TRES MOSQUETEROS

LA gama Volkswagen Passat 86 ya es una realidad en nuestro país, la nueva oferta Volkswagen cuenta con tres modelos, dos con carrocería de tipo berlina, el Passat CL 18, con motor de gasolina, y el Passat CL 1.6 D, con motor alimentado por gasóleo, además de la versión Passat Variant CL 1.6 TD, la equipada con carrocería de tipo familiar, que sólo se ofrece con el motor turbodiesel. Los precios finales de los tres coches oscilan entre el 1.650.000 pesetas, del Passat CL 1,8, y los 2.000.000 de pesetas del modelo Variant TD.

Los nuevos Passat se diferencian a simple vista de los modelos que hasta ahora estaban en el mercado. Los Passat del 86 tienen cambios tanto en el frontal como en la parte posterior y tan sólo la parte lateral permanece sin cambios.

Los paragolpes de los Passat que ya se están comercializando son más envolventes y se extienden por los flancos; la parrilla delantera tiene la misma estética de los últimos Santana, mientras que en la parte posterior se acumulan los cambios: aparecen nuevos grupos ópticos, mucho más amplios y visibles, la luneta tiene ahora mucha más superficie y va pegada directa-

El Volkswagen Passat del 86 se diferencia de inmediato por su frontal idéntico al montado por los Santana, los paragolpes son más grandes y mucho más envolventes, ya que se extienden por los laterales.



mente al portón para mejorar no sólo la rigidez de esta pieza, sino también la aerodinámica de todo el conjunto, al tiempo que se monta un alerón de gran tamaño dispuesto al pie de la luneta.

En el capítulo mecánico ha habido cambios menores, retoques orientados a mejorar la eficacia del con-

junto. El motor de cuatro cilindros de gasolina con 1.781 centímetros cúbicos da 90 caballos de potencia, mientras que los diesel de 1.588 centímetros cúbicos se mueven entre los 54 caballos del motor atmosférico y los 70 caballos del turbo.

En la gama Passat no está prevista la llegada de un

modelo con motor de gasolina de dos litros de cubaje, el mismo motor que aparece en los Santana GX 5, tampoco está previsto el ofrecimiento de opcionales de fábrica, elementos como el aire acondicionado o los faros antiniebla sólo podrán montarse en los propios concesionarios.

En la parte posterior del nuevo Passat hay una serie de detalles que identifican al modelo. El alerón y la luneta son más grandes.





Con mal pie ha empezado el año el sector de compraventa de vehículos de ocasión. Al alto tipo de IVA —el 33 por 100— impuesto a su actividad se une una serie de agravios comparativos frente a otros agentes económicos, que de no resolverse abocará al cierre a muchos negocios de aquí a tres meses.

VEHICULOS DE OCASION PERDIDA

EL IVA MALTRATA A LOS USADOS

El tratamiento que la ley del Impuesto sobre el Valor Añadido y el reglamento que la desarrolla da al sector del vehículo de ocasión, ha supuesto un duro golpe para los profesionales dedicados a esta actividad. Cuando por fin la Administración parecía haber comprendido que no era de recibo aplicar el fenecido Impuesto de Lujo a los vehículos de segunda mano, el tipo de IVA para las operaciones de compraventa de este ti-

En lo que va de año, las ventas de usados alcanzan cotas ridículas

po se ha fijado en el más alto, el 33 por 100, eso sí, con algunas correcciones sobre la base imponible para no gravar tanto esos bienes.

En concreto, y en lo que a vehículos usados se refiere, la ley del IVA se acoge a la séptima directiva de la Comunidad Económica Europea, normativa que regula la compra y venta de «colecciones, objetos de arte y vehículos usados». Esta directiva queda recogida en España en el artículo 59 de la

ley y en el 119 del reglamento general.

Ahora bien, para los profesionales de la compraventa de estos vehículos, la aplicación del IVA puede realizarse acogiendo a dos sistemas: el primero de ellos, el general, consiste en aplicar el 33 por 100 sobre el 30 por 100 del valor de reventa del coche; el otro, el régimen especial de bienes usados, que consiste en aplicar el tipo del 33 por 100 sobre el beneficio neto, es decir, la diferencia entre el precio de coste y el precio de venta, «diferencia que debe ser siempre como mínimo del 20 por 100».

Según denuncian a MOTOR16 varios miembros de la Cova 81, una cooperativa que agrupa a cincuenta profesionales de la compraventa de Madrid, esta actitud de la Administración les ha puesto en el disparadero. «Si aplicamos el régimen general —afirman a esta revista—, los coches se encarecen de un diez a un veinte por ciento respecto a los precios vigentes a treinta y uno de

La piratería y el intrusismo pueden acabar con los compraventa legales

diciembre último. De momento, esta subida ha retraído enormemente las ventas en lo que llevamos de mes, y las cifras son ridículas. No entra nadie en nuestras tiendas, y el que lo hace se limita a consultar precios y punto.»

El régimen especial para aplicar el IVA también les trae de cabeza. En principio, los compraventa se surten de coches en su mayor parte de los concesionarios oficiales de la marca. Pues bien, con la nueva ley, estos profesionales, radicados y con licencia fiscal, son ante los concesionarios meros sujetos pasivos. Ello quiere decir que al adquirir un coche de segunda mano en concesionario oficial —o incluso entre ellos— son tratados como un sujeto normal de cara a la ley, lo que supone que la adquisición de ese coche va cargado ya con un 6,6 por 100 más en el primer escalón de la operación compraventa.

Pero seguramente lo que más les duele a estos profesionales es la imposición, para acogerse al régimen especial, de que el IVA se aplique sobre un margen mínimo del 20 por 100. En opinión de los compraventa consultados por esta revista, el beneficio sobre un determinado automóvil debe marcarlo el propio mercado. Juan José Rodríguez, propietario de una tienda en la avenida Ciudad de Barcelona, afirma poseer un determinado automóvil que adquirió



Desde primeros de enero, los vehículos de ocasión han visto crecer su precio de un 10 a un 20 por 100.



Frente al Impuesto de Lujo, ahora desaparecido, el IVA, para los usados, se ha situado en el tipo más alto del 33 por 100.

por 1.350.000 pesetas y que, por las serias dificultades que encuentra para venderlo, está dispuesto a situar su precio en 1.300.000. «Soy yo —dice— el que tiene que decidir si gano o pierdo dinero. ¿Cómo voy a liquidar cien mil pesetas por el IVA correspondiente?»

En opinión de estos mismos profesionales, la ley del IVA va a provocar en el sector la eclosión de piratería e intrusismo, una vez que entre particulares este tipo de operaciones no se ven gravadas con ningún impuesto. «Ya hemos comenzado a detectar el crecimiento de este negocio», afirma Máximo Fabián, propietario de una tienda en Carabanchel. «Muchos de los anuncios de prensa de venta entre particulares no

son más que ilegales que operan desde cualquier garaje o descampado. Además, sólo hay que pasearse por el Rastro madrileño para ver cómo crece este negocio.»

La cooperativa a que hacíamos mención ha intentado transmitir a la Administración su preocupación por el tema y, según su presidente, Santiago Rojo, las reivindicaciones son muy simples: revisar el tipo de IVA ahora en vigor, situándolo en el tipo general medio del 12 por 100; fijación libre del margen de beneficio; libertad de compra sin IVA entre compraventa y ellos mismos con concesionarios, y que se tenga en cuenta que el acondicionamiento antes de venta de los coches usados y las garan-



La inexistencia de impuestos en las transacciones de particulares fomentará el mercado paralelo, y con él, el uso y abuso de coches viejos y peligrosos.

tías que ofrecen son un sobreprecio que hay que tener en cuenta en el momento de la reventa.

Sin embargo, no han recibido ningún tipo de respuesta. «En cada tienda existen como poco dos o tres empleados más un mecánico. Son muchos puestos de trabajo los que están en peligro. Queremos seguir siendo legales —afirman—, pero con este tratamiento muchos nos veremos abocados a cerrar y

otros engrosarán las filas de los ilegales.»

En Ganvam, asociación en la que están integrados la mayoría de los compraventa españoles, son conscientes de esta situación. Según un portavoz autorizado, «llevamos negociando este tema con la Administración desde mil novecientos ochenta y dos, para hacerles ver que tanto el tipo de IVA como el régimen especial para bienes usados

son una aberración. Pero la respuesta que hemos recibido siempre desde el Ministerio de Hacienda es que es una decisión política».

Lo cierto es que en la Administración deben haberse tabulado muy mucho las cifras que mueve el sector. En concreto, el pasado año se registró una transacción oficial de unos setecientos mil vehículos, sin incluir los industriales,

Una decisión política, que no técnica, ha llevado al pánico al sector

que, con un valor medio de 400.000 pesetas por unidad, suponen un volumen de negocio superior a los 280.000 millones de pesetas. De ese dinero, la Hacienda Pública se lleva una buena tajada, y piensa seguir llevándose. «Eso si el sector sigue funcionando —afirman los compra-venta—, porque de continuar así, poco o nada van a sacar de las operaciones que se realicen fuera de los cauces legales. Los piratas no pagan a Hacienda.»

Raúl R. Sáez



DE CERO A CIENTO

PSA FIRMO.—Tal como adelantó la semana pasada MOTOR16, el subsecretario de Industria, Eduardo Santos, y el presidente del directorio de Peugeot, S. A., Jacques Calvet, han firmado el convenio de colaboración entre el grupo PSA y la Administración española para la consolidación industrial de Talbot y Citroën Hispania. Con este acuerdo, las empresas españolas se comprometen a invertir 21.000 millones de pesetas y contarán con una ayuda financiera de 6.000 millones de pesetas de la Administración y el compromiso de producir 260.000 coches al año entre los dos fabricantes. Tras el protocolo de la firma, el señor Calvet manifestó que «las negociaciones han sido muy duras, pero muy responsables por parte de los representantes de la Administración



española». Preguntado por las posibles presiones que su grupo pueda encontrar por parte de los sindicatos franceses, Calvet afirmó que su empresa no admitirá ningún tipo de

presión, incluso del Gobierno francés, y que estaban dispuestos a llevar el plan hasta el final, al tiempo que confirmaba la fabricación en España de dos nuevos modelos, el Peugeot 309 y un utilitario de Citroën. Finalizó su declaración afirmando que con este plan no sólo dejará de haber pérdidas, sino que tienen previstos algunos beneficios en los próximos ejercicios.

FIRESTONE SE EXPANDE.—Firestone Hispania va a invertir más de cinco mil millones de pesetas en la ampliación de sus instalaciones en el polígono de Gamonal, de Burgos. Para ello va a contar con una subvención próxima a ochocientos millones de pesetas, una vez que el Gran Área de Expansión Industrial de Castilla-León ha aprobado el correspondiente expediente. Con esta inversión se van a crear 480 nuevos puestos de trabajos fijos y se va a duplicar la capacidad de producción de la factoría. En el pasado ejercicio, que se cerró en octubre último, Firestone Hispania logró cambiar sus cuentas de resultados al obtener unos beneficios de mil millones de pesetas frente a unas pérdidas de 4.000 millones un año antes.

OFERTAS DE LA SEMANA



ECOS DE LA SEMANA

Por el momento, los vendedores están cumpliendo a rajatabla las listas de precios y no se conocen rebajas o reducciones a que tan aficionados han sido los concesionarios, e incluso las marcas, en los últimos años. Como, por otro lado, sigue existiendo un notable despiste en el mercado de segunda mano, tampoco proliferan las valoraciones al alza. Periodo pues de transición, al menos hasta que vayan conociéndose las reacciones de los compradores.

DESCONCIERTO total en la aplicación del IVA en el concepto transporte: mientras la mayoría de los fabricantes aplican el 33 por 100, son bastantes los que se contentan con el 12 por 100 establecido para este concepto en el reglamento general del dichoso impuesto. Lo curioso del caso es que, unos y otros, aplican un tipo distinto, pero tras consultar con los responsables del Ministerio de Hacienda.

UNO de los servicios que más han subido a causa de la nueva fiscalidad es el peaje de las autopistas, hasta el punto que más de una empresa conce-

EL IVA DEL USADO

MAS lhos todavía: los coches usados. En teoría, están sujetos a un IVA del 33 por 100, pero exentos los vehículos procedentes de transacciones entre particulares. Moraleja: son bastantes los compraventas que no hacen operaciones más que simulando la venta entre particulares, haciendo firmar en blanco al vendedor el documento de transferencia.



sionaria ha iniciado ofertas comerciales para fomentar su uso, con rebajas en determinados días. Hay concesiones que han subido el 15 por 100.



OTRAS OFERTAS

- Madrid: *Talleres Team*. Marquesa de Torrecilla, s/n. Teléfono 407 62 19.
- MASERATI QUATTROPORTE. Año 1966. PVP: 800.000 pesetas.
- MONICA. Año 1978. PVP: 3.000.000 pesetas. Unico en España. Se fabricaron 27 unidades en el mundo.
- Madrid. *Motor Ronda*. Teléfono 227 20 02.
- BMW 728. Año 1980. Color azul. PVP: 2.250.000 pesetas.
- TRIUMPH TR-7. Año 1981. Color verde. PVP: 1.100.000 pesetas.
- SEAT 850 SPIDER. Año 1970. Color rojo. PVP: 275.000 pesetas.
- Madrid. *Auto Barajas*. Isis, número 1. Teléfono 742 37 12.
- MASERATI QUATTROPORTE. Matricula M-FG. Color oro. PVP: 7.000.000 pesetas.
- Madrid. *Itarsa*. Isla de Java, número 5. Teléfono (91) 729 15 00.
- MERCEDES FAMILIAR 300 TD. Año 1980. Color plata. PVP: 2.900.000 pesetas.
- MERCEDES 500 SE. Año 1982. Color verde metalizado. PVP: 7.000.000 pesetas.
- Valencia. *Valencia Import*. Teléfono (96) 37 45 12.
- JAGUAR XJ-642. Año 1975. Color blanco. Automático.
- Madrid. *Autos Vallehermoso*. Vallehermoso. Teléfono (91) 234 76 39.
- ROVER VITESSE. Año 1984. Color plata. PVP: 2.750.000 pesetas.
- NISSAN PATROL. Año 1983. Color blanco. PVP: 1.450.000 pesetas.
- OPEL SENATOR AUTOMATICO. Año 1982. Color azul. PVP: 1.700.000 pesetas.
- Zaragoza. *Importauto*. Teléfono (976) 38 62 12.
- ALFA ROMEO 1.6. CARROCERIA BERTONE. Año 1965. Color rojo. PVP: 700.000 pesetas. 5 velocidades. Competición.
- DKW SAXOMAT. SEMIAUTOMATICO. Año 1960. Color naranja. Tres cilindros. PVP: 400.000 pesetas. Colección.
- Gerona. *Auto Ampuria*. Teléfono (972) 50 85 61.
- PORSCHE 924. Año 1982. Matricula B-FG. Color rojo. PVP: 2.750.000 pesetas.
- Madrid. Teléfono (91) 459 20 35.



ALFONSO J. NETO

LANCIA THEMA 2000 i.e. TURBO
Precio en la calle:
3.341.150 ptas.

VIRTUDES

- Aceleraciones y reprises.
- Comportamiento.
- Caja de cambio.

DEFECTOS

- Pérdidas de tracción en curva.
- Tacto esponjoso del pedal de freno.
- ABS en opción.

Fecha de presentación: Noviembre 1984.
 Importador: Fiat Hispania.
 Garantía: Un año.
 Número de talleres: 182.
 Plazo de entrega: Un mes.

FICHA TÉCNICA



LANCIA THEMA TURBO i.e.

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: 2 árboles de levas en cabeza. Alimentación: Inyección con turbo. Compresión: 8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 165 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 26 mkg. a 2.500 rpm.

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

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

FRENOS Sistema: Discos vent./disco. **SUSPENSIONES** Tipo: Independiente, a las 4 ruedas.

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

PESO En orden de marcha: 1.150 kg.

Lancia y Saab, los animadores del proyecto, encargaron a Giugiaro que dibujara una carrocería, tratando de plasmar en ella las exigencias de los departamentos de estilo de ambas, compromiso con el que cumplió perfectamente, satisfaciendo plenamente a unos y a otros. Fue cuando se trató de establecer los procesos de producción conjunta de esta carrocería, cuando surgieron las divergencias. Según parece, a los hombres de Saab no les parecieron suficientes algunos procesos anticorrosión que Lancia pensaba aplicar y decidieron coger los planos y volverse con ellos a Suecia para construir el coche a su manera, cosa que están haciendo. Esta ruptura les obligó a tener que trabajar en la evolución de su motor, puesto que en principio hasta parecían dispuestos a emplear motores de origen Fiat-Lancia, como anteriormente habían empleado también motores Ford.

En cuanto a Lancia, siguió su camino gracias a la colaboración con la casa madre Fiat —que recientemente ha presentado el modelo Croma, que emplea también esta carrocería— y Alfa Romeo, produciendo cada una de estas marcas componentes comunes para los modelos Tipo Cuatro de cada una de ellas. Por ejemplo, en Alfa Romeo se producen, desde hace un año, ciertas piezas de chapa para Lancia y Fiat, pese a que ellos no han lanzado todavía su modelo Tipo Cuatro.

Volviendo a Lancia y Saab, su antigua colaboración se ha convertido en rivalidad. Entre las dos se entabló una competición por ver quién lanzaba primero el coche. En la primavera de 1984, Vittorio Ghidella y sus hombres creían tener ganada la partida cuando se enteraron que Saab había convocado a la prensa para presentar su modelo en la segunda quincena de mayo. La reacción de Lancia, que quería presentar el suyo en septiembre-octubre, fue fulminante, haciendo un envío de fotos de su modelo, que pudieron ser publicadas antes que las del Saab. La marca sueca, por su parte, tan sólo presentó una serie de prototipos con los que apenas se pudo rodar una veintena de kilómetros.

Los modelos resultantes de estos amores y estas rivalidades son el Lancia Thema y el Saab 9000, de los que



ALFONSO J. NETO

SAAB 9000 Turbo 16
Precio en la calle:
5.336.196 ptas.

VIRTUDES

- Velocidad máxima.
- Consumos.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Presentación pobre.
- Suspensión dura.
- Tapicería en piel.

Fecha presentación: Mayo 1985.
 Importador: Porsche España, S. A.
 Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.
 Número de talleres: 14.
 Plazo de entrega: Un mes.

FICHA TÉCNICA



SAAB 9000

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.985 c.c. Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: 2 árboles de levas en cabeza. Alimentación: Inyección con turbo. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 92 a 97 octanos. Capacidad del depósito: 68 litros. Potencia máxima: 175 CV a 5.300 rpm. Par máximo: 27,8 mkg. a 3.000 rpm.

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

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

FRENOS Sistema: Disco vent./disco. **SUSPENSIONES** Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6x15 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR15.

PESO En orden de marcha: 1.300 kgs.

sus fabricantes aseguran que «no tienen una sola pieza en común». Cuando lo cierto es que las puertas, el capot delantero y aletas podrían ser comunes.

MECANICA: TECNOLOGIA A TOPE

Las diferencias se hacen más palpables cuando levantamos ese capot que podría ser común. Bajo el mismo aparecen dos motores completamente diferentes, aunque, eso sí, colocados en la misma posición transversal, inclinados hacia delante, para permitir que el capot sea muy en aras de una buena aerodinámica y visibilidad.

En el Saab aparece el motor de siempre —fruto de otra antigua colaboración con British Leyland en aquella ocasión—, pero en su versión más moderna: con culata de cuatro válvulas por cilindro, inyección electrónica, turbocompresor y sistema APC (que modula la presión del turbo en función de la calidad de la gasolina, llegando a admitir el rodar con carburante de 87 octanos). Este motor, que desarrolla 175 caballos, no es novedad en el coche, puesto que con anterioridad había sido montado en el modelo 900 Turbo.

En lo que se refiere al Lancia, lleva el motor dos litros —misma cilindrada

que el Saab— de la marca, pero muy modificado. En estas modificaciones entran dos árboles contrarrotantes destinados a contrarrestar las vibraciones del motor, de forma que éste carezca de ellas. Además lleva turbocompresor, un sistema de inyección electrónico muy avanzado, conjugado con el encendido electrónico Microplex, experimentado en la Fórmula 1. El resultado de la alternativa italiana son 165 caballos de potencia, pero una mayor capacidad de respuesta a bajo régimen y poder disponer del «overboost» como en los motores de aviación de la Segunda Guerra Mundial. Según este dispositivo, se puede obtener, durante un periodo limitado de tiempo —en teoría unos treinta segundos, pero en la práctica más tiempo— una presión superior del turbo y así obtener una sobrepotencia que puede ser necesaria en un adelantamiento apurado.

Lo cierto es que nos agrada mucho

FRENTE A FRENTE

más el funcionamiento del motor Lancia que el del Saab. Es mucho más suave y progresivo. No parece que se lleve un coche con motor turbo, puesto que éste entra y comienza a soplar sin brusquedades. En cambio, en el Saab, la entrada del turbocompresor se hace notar. Por debajo de 2.500/2.800 vueltas, el motor tira con escasa fuerza. En cambio, a partir de ese régimen, tira casi con violencia. Este comportamiento del motor no resulta demasiado agradable, particularmente en el tráfico urbano o en carreteras muy viradas. También son diferentes las cajas de cambio. Los desarrollos son prácticamente idénticos, un pelo más largos los del Thema, lo que pone todavía más en evidencia la elasticidad de su motor. En cuanto al manejo, el del Lancia es más suave, pero el del Saab es más preciso.

Pasando al capítulo de rendimientos,

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Lancia	Saab
A 60 km/h.	14,5	12,0
A 100 km/h.	38,2	37,5
A 120 km/h.	53,8	51,1

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES LANCIA THEMA I. E. TURBO: Asiento anterior con mando eléctrico y calefacción, 73.150; climatizador automático, 292.600; pintura metalizada, 39.900; A.B.S., 252.700; techo abatible eléctrico, 104.405; asiento posterior partido, 49.210.

OPCIONES SAAB 9000: Pintura metalizada, 74.820; pintura metalizada especial, 87.290; techo corredizo eléctrico metálico, 187.650; techo corredizo eléctrico transparente, 224.460; tapicería en cuero, 199.520; ordenador de viaje, 74.820.

Preios con IVA incluido.

Saab se impone en velocidad punta, dominando el Lancia claramente. Este se toma la revancha en aceleraciones y recuperaciones. En consumo resulta más sobrio su rival sueco, y eso que el Lancia tiene un gasto muy ajustado.

CARROCERIA: PERSONALIDADES DIFERENTES

Ambos fabricantes se han esforzado por dar a sus modelos una personalidad propia. Y lo han conseguido en buena medida, aunque, en vista lateral y posterior, los dos coches delatan su parentesco. Por delante, los morros típicos de cada una de las marcas hacen la diferencia.

Esto, sin contar con que mientras

PRESTACIONES



	Lancia	Saab
VELOC. MÁXIMA (km/h.)	216,8	226,8
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	15,9	16,2
1.000 m. salida parada	28,8	29,3
De 0 a 100 km/h.	8,5	8,9
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	17,6	17,4
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	19,8	19,9
1.000 desde 40 km/h. en 4.ª	32,2	32,5
1.000 desde 40 km/h. en 5.ª	36,0	36,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	7,8	8,0
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	10,9	10,9

CONSUMO



	Lancia	Saab
CIUDAD		
A 26,5 km/h. de media	13,8	13,3
CARRETERA		
A 90 km/h. de crucero	6,9	6,8
En conducción rápida	14,9	15,7
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de crucero	9,1	8,9
A 140 km/h. de crucero	12,8	12,9
A 180 km/h. de crucero	16,2	16,4
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponderado	11,2	11,0
Recorrido (kilómetros)	570	570

SONORIDAD



	Lancia	Saab
Al ralentí	46,2	48,4
A 60 km/h.	63,6	63,5
A 90 km/h.	66,8	66,1
A 120 km/h.	70,2	69,8
A 140 km/h.	73,1	72,1
A tope	78,2	82,9

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



El salpicadero del Lancia contiene un cuadro de instrumentos muy completo. La climatización programable es opcional y su precio ronda las trescientas mil pesetas.



En el Saab la climatización es de serie, pero en cambio la instrumentación no es tan completa. La tapicería es en piel, que es una opción que cuesta casi doscientas mil pesetas.

que Lancia —que ha dejado a Fiat la solución cinco puertas— escogía la línea tradicional de berlina tres volúmenes y cuatro puertas, Saab escogía la solución dos volúmenes y medio y cinco puertas, con una gran cúpula trasera acristalada, muy en el estilo Renault (Fuego, 11 y 25).

En aerodinámica, sobre el papel, la solución Lancia es mejor. Sin embargo, en vista de la velocidad máxima alcanzada por ambos, su potencia y sus relaciones de cambio, las cifras deberían ser más próximas. Con ventaja para el Lancia. La marca italiana anuncia un coeficiente aerodinámico (Cx) para su coche de 0,32, mientras que la sueca habla del 0,34. Lo que pasa es que mientras que Saab tiene una única versión de su modelo, Lancia tiene varias, incluida una con motor 1.600, neumáticos más estrechos y sin turbocompresor —cuyas tomas de aire y radiadores más dimensionados también cuentan, aunque no se vean—, a la que debe corresponder el 0,32. Para la versión Turbo I.E. habría que hablar de un 0,33. En cualquier caso, el resultado es excelente para ambas.

En el interior, la habitabilidad es semejante. No podía ser de otra manera, dado el nacimiento común del vehículo. Ambos coches son amplios y confortables. Los asientos son excelentes

en ambos, aunque sean diferentes, pero nos quedaríamos con los del Lancia en razón de su tapizado Alcántara, un tejido que tiene el aspecto del ante, pero que es transpirable y lavable. Existe también la posibilidad de la tapicería de cuero, pero es una opción. En cambio, en Saab, la tapicería es de cuero, lo que resulta caluroso en verano, además de deslizante cuando se viaja solo en el asiento trasero.

Los salpicaderos son tipo aviación, sobre todo el del Saab, que, sin embargo, ofrece menos información de la que se supone debe obtener el conductor de un coche de este tipo (manómetro de presión de aceite cuando menos). El Lancia, en cambio, ofrece un completo cuadro de instrumentos.

Ventilación y calefacción son muy eficaces. En el Lancia, opcionalmente, se puede obtener un eficaz sistema de climatización programable.

En lo que se refiere al acabado, parece bueno en ambos coches. La presentación está más cuidada en el Lancia. La mezcla de colores de piel, guardacielos y moquetas en el Saab, resulta menos acertada.

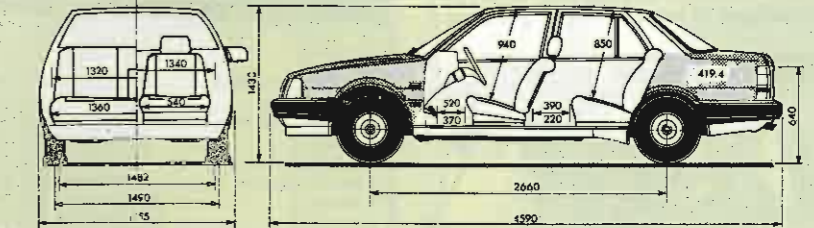
Por último, en lo que se refiere a los maleteros, el del Lancia es más amplio, pero el del Saab puede ampliarse en caso de necesidad, abatiendo el asiento trasero.

AL VOLANTE: DOS LAPAS

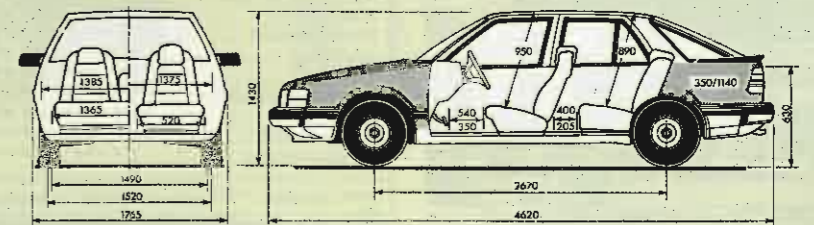
También hay diferencias en las suspensiones que llevan ambos coches. Mientras que Lancia ha escogido un sistema de ruedas independientes —para los entendidos McPherson delante y detrás—, Saab ha optado por la solu-

ción tan querida por sus técnicos y ahora imitada por los de Volvo —ambos se han inspirado en los Alfasud—, consistente en un eje rígido posterior guiado por dos barras longitudinales y una transversal. Ambos fabricantes consiguen excelentes resultados desde el punto de vista de la estabilidad. Sobre carreteras de buen piso, el Saab, que balancea menos, da más seguridad. Pero si el pavimento está ondulado, en-

LANCIA THEMA



SAAB 9000





El comportamiento de los dos coches es impecable. Al límite, en curva muy cerrada, el Lancia pierde un poco de adherencia con la rueda interior a la curva, debido a la blandura de su suspensión, cosa que no ocurre con el Saab, que balancea menos y da más seguridad, pero su suspensión más dura va en detrimento del confort. En vista lateral los dos coches delatan su parentesco, a pesar del intento de ambos fabricantes de dar una personalidad propia a sus modelos.

tonces la suspensión del Lancia realiza un mejor trabajo, absorbiendo toda tendencia de las ruedas a rebotar y perder adherencia. De todas maneras, esta blandura de la suspensión tiene otra contrapartida, y es que a causa del balanceo que permite, en virajes cerrados, puede tener pérdidas de adherencia de la rueda motriz interior al mismo, cosa que no ocurre nunca en el Saab.

La dirección es de cremallera asistida en ambos. Es suave, precisa y ofrece tacto al conductor en todo momento. El volante del Lancia es pequeño y agradable de manejar. El del Saab, más innecesariamente grandón.

Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros. Son de parecida eficacia. Lancia ofrece en opción un sistema ABS Bosch; Saab está trabajando todavía para poner a punto el sistema de ATE, que ya llevan los Ford Scorpio. En este capítulo de los frenos hay que criticar un poco el tacto esponjoso del pedal de freno del Lancia.

CONCLUSION: LA UNION HACE ECONOMIA

A lo largo de la prueba ha quedado patente que son dos coches muy semejantes, entre los que la elección casi debería dejarse al gusto por la estética y la solución escogida por cada fabricante. Sin embargo, hay dos factores que tienen su peso y que inclinan la balanza a favor de Lancia. Uno es el precio, netamente inferior del coche italiano, que al final se puede beneficiar de una economía de escala que Saab rechazó. El otro es el funcionamiento del motor italiano, excelente bajo todo punto de vista. De todas formas sería injusto reconocer la calidad del producto Saab —que, según se dice, ha querido preservar a costa de quedarse sola—, acreditada a lo largo de años y años y modelos diversos. Una calidad que Lancia asegura —y parece— haber alcanzado, pero de la que todavía faltan pruebas.

Sergio Piccione

BALANCE FINAL

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

**** Excelente, **** Bueno, *** Normal, ** Regular.

BUSQUE SU PISO CON DIARIO 16



Ahora, si busca piso, dispone de un buen orden de búsqueda en los anuncios breves de Diario. Bolsa de la Vivienda. La información diaria de Diario 16 sobre oferta de pisos. La única que encontrará clasificada y en orden. Para que al buscar piso no encuentre dificultades. Bolsa Inmobiliaria. Una sección con muchas ventajas.

Diario 16

1.º

Si está buscando piso, no le busque las vueltas. Vaya directamente a la zona en que quiere vivir. Venga directamente a los anuncios clasificados. Ofertas de pisos ordenadas por barrios. Para saber, rápidamente, dónde están las mejores oportunidades.

2.º

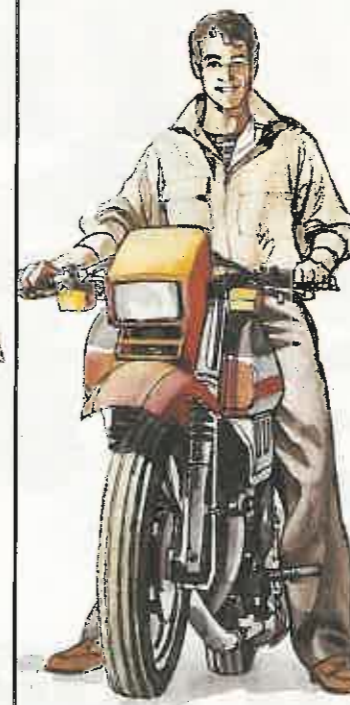
Con los anuncios inmobiliarios clasificados no cuesta nada encontrar piso. Porque también hemos puesto orden al tema de los precios. De menos a más. Así, de una ojeada, ya sabe hasta donde quiere llegar. Otra ventaja exclusiva de la bolsa de la vivienda.

3.º

Y aún hay más. Esta sección pone a su alcance un servicio extra: el Servicio Telefónico de Hogar 16 / Pisomatic: 419 81 35. Con más de 3.000 ofertas en toda la provincia de Madrid. Aquí le aconsejarán y podrá consultar cualquier duda de Compra-Venta de vivienda que tenga.

4.º

Y además, dispone de un Hogar. Hogar 16. El Suplemento de los viernes en Diario 16. Con informaciones sobre construcción, decoración, bricolaje y todas esas cosas que hacen de su piso todo un hogar.



Con la colaboración del Colegio Oficial de los Agentes de la Propiedad Inmobiliaria de Madrid.



BAJO LA LUPA



Enseñamos una nueva forma de estudiar la Historia.

CUADERNOS historia 16

Las vibraciones del motor nos han permitido ver por donde pueden venir los problemas»

EL 505 SRD TURBO A LOS 15.000 KMS.

POCAS pegas hemos encontrado a lo largo de los 15.000 kilómetros recorridos con el Peugeot 505 SRD Turbo. Lo más significativo de todo ha sido la caída de las tuercas del colector de escape a causa de las fuertes vibraciones que tiene este motor. Por lo demás, el coche ha mejorado sensiblemente en

cuanto a terminación interior —sólo el retrovisor izquierdo se movía con el aire— y su comportamiento y elevado nivel de confort son dos de las cualidades a destacar en el modelo francés. Insistimos, una vez más, en que 15.000 kilómetros son muy pocos para que un motor de gas-oil dé problemas, pero las pequeñas anomalías encontra-

das pueden servir como dato revelador de los fallos que normalmente se producirán en el vehículo con el paso del tiempo. Por ejemplo, las vibraciones del motor a las que antes hacíamos referencia, y que hicieron perder las tuercas del colector, hubieran tenido como consecuencia más inmediata una importante pérdida de potencia, debido a



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.

Si 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 _____

Localidad _____ C.P. _____



«Las vibraciones del motor nos han permitido ver por donde pueden venir los problemas.»

EL 505 SRD TURBO A LOS 15.000 KMS.

POCAS pegas hemos encontrado a lo largo de los 15.000 kilómetros recorridos con el Peugeot 505 SRD Turbo. Lo más significativo de todo ha sido la caída de las tuercas del colector de escape a causa de las fuertes vibraciones que tiene este motor. Por lo demás, el coche ha mejorado sensiblemente en

cuanto a terminación interior —sólo el retrovisor izquierdo se movía con el aire— y su comportamiento y elevado nivel de confort son dos de las cualidades a destacar en el modelo francés. Insistimos, una vez más, en que 15.000 kilómetros son muy pocos para que un motor de gas-oil dé problemas, pero las pequeñas anomalías encontra-

das pueden servir como dato revelador de los fallos que normalmente se producirán en el vehículo con el paso del tiempo. Por ejemplo, las vibraciones del motor a las que antes hacíamos referencia, y que hicieron perder las tuercas del colector, hubieran tenido como consecuencia más inmediata una importante pérdida de potencia, debido a



El 505, dentro de sus múltiples viajes, hizo una incursión a lo largo de la costa mediterránea. Durante todo el recorrido se ha mostrado como un vehículo confortable y con un buen comportamiento

VIRTUDES DEFECTOS

- Confort
- Comportamiento
- Robustez mecánica
- Ruido
- Frenos poco eficaces
- Vibraciones del motor

FICHA TECNICA



PEUGEOT 505 SRD TURBO

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

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

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

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

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

PESO En orden de marcha: 1.345 kgs.

que el turbo no funcionaría correctamente. Además, se debe tener en cuenta esta propensión del coche a que se aflojen las tuercas, con lo que deberemos revisar periódicamente el apriete de las mismas.

Los técnicos de MOTOR16 verifica-

COSTO POR KILOMETRO



En pesetas, teniendo en cuenta los gastos de combustible, aceite, neumáticos y reparaciones, con un consumo igual al de la prueba realizada:

9,8 l./100 km.

	Ptas./km.
Para 10.000 km. al año	8,7
Para 15.000 km. al año	8,5
Para 20.000 km. al año	8,4
Para 30.000 km. al año	8,2
Para 50.000 km. al año	8,1

ron que los desgastes sufridos durante la prueba fueron normales, estando los frenos, embrague, cotas de dirección, etcétera, dentro de las tolerancias permitidas.

Como datos curiosos se puede comentar que la potencia que nos dio el motor en el banco de rodillos, una vez terminada la prueba, era de 96 caballos, uno más de los que anuncia el fabricante. También el manejo del cambio sufrió una evolución favorable, ya que a lo largo del recorrido fue haciéndose más suave y perdiendo la aspereza que presentaba en un primer momento.

El modelo que analizamos tiene un motor de 2,5 litros sobrealimentado por un turbocompresor, acoplado a una caja de cambios de cinco marchas bastante bien escalonadas. Con él hemos recorrido nuestra geografía de norte a sur, desde Galicia hasta Andalucía, pasando además por toda la costa mediterránea. Hicimos también varias incursiones a los países vecinos, en uno de los cuales, Francia, hubo temperaturas muy bajas que el Peugeot aguantó bien —un día amaneció el co-

che completamente helado por fuera, hasta tal extremo que el claxon ni funcionaba, pero se puso en marcha sin dificultad, soportando estoicamente el intenso frío—. En nuestros viajes llegamos incluso hasta el continente inglés, con lo que se puede decir que las rutas

PRESTACIONES



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

Estas prestaciones se midieron al finalizar la prueba. Al comienzo de la misma se obtuvieron los siguientes resultados: Velocidad máxima, 162,5 km/h. 1.000 metros salida parada, 36,4 segundos.

y carreteras utilizadas por nuestros probadores han sido de lo más variadas y pintorescas.

Opiniones del equipo de pruebas

Cuatro han sido las personas de nuestro equipo habitual que han participado en esta ocasión en la prueba, además de los dos autores del reportaje y de otra representante femenina, que nada tiene que ver con el mundo del motor. Cada uno de ellos ha resaltado unas virtudes y unos defectos del coche, según sus diferentes mentalidades y gustos al volante, pero lo cierto es que ha habido total unanimidad en algunos puntos; en efecto, el confort, comportamiento y suavidad de manejo son tres de las cualidades en las que hemos coincidido, y los frenos poco eficaces, así como un ruido superior a lo normal, es lo que se ha encontrado como menos afortunado en el Peugeot 505 SRD Turbo.

Nuestro infatigable viajero Enrique

Blanco recorrió cerca de tres mil kilómetros por la zona sur de España y por tierras de Portugal. Sus opiniones fueron las siguientes: «Hice prácticamente todo el recorrido bajo la lluvia y en estas circunstancias la zaga tiende a vivir su vida, lo cual se arregla levantando el pie del acelerador. Me ha gustado la caja de cambios, suave y tranquila; es un auténtico bombón. Los frenos me parecen algo perezosos y hay que pisar fuerte el pedal para poder parar el vehículo. La posición del conductor es muy cómoda y poco fatigante, incluso para mi voluminosidad de cien kilos.»

María Jesús Benet, compañera en la redacción de MOTOR16, sólo condujo el 505 por ciudad y le pareció cómodo y manejable: «A pesar de su tamaño se calleja con él como si fuera un pequeño utilitario. El puesto de conducción es confortable y se llega bien a todos los mandos. La visibilidad también es buena.»

Otro de nuestros colaboradores, Andrés Mas, realizó un viaje rápido a Barcelona y quedó satisfecho del comportamiento rutero del Peugeot:

«Es cómodo, rápido y manejable,

con una dirección asistida muy acertada. No me gustaron ni los frenos, que se quedan algo cortos, ni el escándalo que arma el coche en frío.»

Para Juan Diego Martínez Alcaraz «es un turismo de categoría, ideal para hacer muchos kilómetros». Le gustaron, además, la dirección, el gran confort interior y la precisión de la caja de cambios. A Juan Diego le gusta conducir muy deprisa y sobre este particular dijo: «Las prestaciones son muy dignas y su conducción agradable e incluso divertida en zonas viradas, por la nobleza de sus reacciones a pesar de su gran tamaño.» Como el resto de los probadores, juzgó los frenos insuficientes, sobre todo al exigirles más de la cuenta, y el ruido emitido por el motor bastante fuerte.

Laura Vázquez, licenciada en Biología y ama de casa, quedó impresionada por la suavidad de manejo del coche. «Por ser un coche grande y diesel, me lo esperaba duro de manejar, pero no es así. La dirección, el cambio de marchas, pedales e instrumentos son todos muy suaves. Además, la suspensión es bastante cómoda. En cambio, me ha parecido bastante ruidoso. El motor tira bien. Se tiene seguridad en los adelantamientos. En cuanto a la presentación, el salpicadero es bastante agradable, pero el resto del coche resulta demasiado simple, sin personalidad. Y la tapicería es muy áspera y desagradable al tacto. El maletero es muy amplio, pero se pierde mucho espacio si para evitar que te roben la rueda de repuesto tienes que llevarla dentro. Deberían mejorar el sistema de cierre del compartimento del repuesto, porque el lugar escogido es bueno.»

Una de las pruebas realizadas fue la medición de las emisiones de humo del escape





Esta vez, en nuestra prueba, nos salimos del continente. El 505 en el Palacio de Buckingham en su recorrido por tierras inglesas.

Análisis

Como es habitual, la primera prueba a la que sometimos al 505 fue el banco de rodillos. Con el motor todavía muy duro, ya que eran pocos los kilómetros que tenía, el banco arrojó una potencia de 85,9 CV, casi diez caballos por debajo de la potencia que marca el constructor. Esta falta de potencia es perfectamente normal dado que apenas estaba rodado y le costaba bastante subir de vueltas. Al final de los 15.000 kilómetros el 505 volvió al banco de rodillos para sorprendernos con 96.0 CV, uno más que lo que especifica el catálogo. Esto nos ha servido principalmente para ratificar la impresión que nos dio el coche a lo largo de toda la prueba, ya que día a día andaba más y mejor. Las emisiones de gases también mejoraron a lo largo de la prueba y se redujeron en casi un 10 por 100. Como consecuencia de esta mejora en el rendimiento también pudimos comprobar una mejora de casi cinco kilómetros en la velocidad punta, así como unas reacciones más brillantes.

Una vez realizadas estas comprobaciones previas, se procedió al despiece del coche en nuestro taller. La primera dificultad que encontró *Angel Robledo* fue la falta de documentación específica para este coche. La mecánica es clásica y en principio no plantea problemas, pero la infinidad de tubos y la complejidad de los sistemas que rodean al motor requieren de una mano de obra muy especializada, por lo que los usuarios de estos modelos se verán obligados a recurrir a los talleres oficiales de la marca. También llamó la atención el complejo sistema de poleas y correas, ya que en total monta cinco correas, de tal forma que para sustituir la última hay que desmontar todas las demás. Al desmontar el motor nos encontramos con unos cilindros en perfecto estado, los pistones también presentaban un aspecto inmejorable y en general todas las partes sometidas a rozamiento presentaban unas superficies limpias y brillantes. A *Angel Robledo* le llamó la atención el sistema que tenía en los pistones para forzar la refrigeración. En general, los comentarios de nuestro experto

BALANCE FINAL DE LOS CONSUMOS

Consumo	Ciudad	Carretera	Autopista	Total
Kilómetros recorridos	2.905	9.632	2.752	15.289
Porcentaje sobre el total	19	63	18	100
Litros consumidos	325,4	828,3	350,7	1.504,4
Consumo 100 km.	11,2	8,6	12,7	9,8
Coste en pesetas	22.127	56.324	23.848	102.299
Coste km. recorrido	7,6	5,8	8,6	6,7

EL TURBO, BIEN

El turbocompresor fue objeto de un minucioso examen por parte de nuestros técnicos. No se descubrió ninguna anomalía, y el hecho de que el motor desarrollase toda su potencia sin problemas da fe de que este elemento cumplía perfectamente su labor. El sistema de engrase de tan delicado elemento funcionó a la perfección y asegura su duración durante muchos kilómetros más.



fueron elogiosos para la mecánica de este coche, ya que considera que es muy robusta y fiable y por lo general los materiales empleados son de buena calidad. Al ser este el primer coche con turbocompresor que pasa bajo nuestra lupa, examinamos con minuciosidad esta

COMO EL PRIMER DIA

El sistema de engrase de este motor está perfectamente adaptado a las características del mismo. Todas las piezas sometidas a fricción estaban como nuevas. También nos sorprendió lo sobredimensionado y pesado de todas sus piezas sometidas a grandes esfuerzos. En la foto se ve el cigüeñal del 505 comparado con otro de un turismo medio. De ahí la robustez de este motor.



pieza, ya que deseábamos conocer con certeza cómo había soportado la prueba. Tras el examen podemos decir con seguridad que el turbocompresor es de excelente calidad y que no tiene por qué dar problemas en muchísimos kilómetros.

La anomalía más evidente que encontramos fue que algunos tornillos se habían aflojado a causa de las vibraciones del motor, particularmente en el colector se habían soltado totalmente dos tuercas, y aunque por ahora no afectaba al rendimiento, si se hubiese aflojado alguna tuerca más habrían comenzado los problemas. Por esto el único cuidado especial que hay que mantener es comprobar periódicamente el apriete de la tornillería.

Por tratarse de un coche con motor diesel, procedimos a comprobar el funcionamiento de la bomba de inyección y el estado de los inyectores. La bomba estaba como nueva y los inyectores también funcionaban bien, pero se notaba que en algún momento durante el rodaje se habían sobrecalentado a causa de una utilización un poco «dura» durante los primeros kilómetros de la prueba.

En definitiva, en lo que a mecánica se refiere los resultados son excelentes, dirección, neumáticos y frenos no habían sufrido ninguna anomalía, y tan sólo el líquido de frenos era de una calidad inferior a la deseada, ya que tan sólo alcanzaba 165 grados, temperatura claramente insuficiente para un coche de estas características.

En el interior la tónica ha sido la misma, ya que la falta de anomalías ha sido prácticamente total. Tan sólo el muelle del retrovisor exterior dio muestras de debilidad y se doblaba al circular a alta velocidad.

A lo largo de toda la prueba no se han notado ruidos en paneles o accesorios. Los asientos son cómodos y no han desfallecido a pesar del gran «tonelaje» de alguno de nuestros probadores y, en general, el aspecto de los interiores era como el del primer día.

Conclusión

El Peugeot 505 SRD Turbo es un turismo de categoría alta entre los coches nacionales. Su comodidad, comportamiento y un consumo bastante razonable le convierten en un coche ideal para largos viajes. Durante la prueba se ha mostrado como un vehículo robusto y fiable con un nivel de acabado más que aceptable, sin que hallamos detectado en él ninguna anomalía de importancia en cuanto a terminación.

La mecánica del 505 es robusta y fiable, pero nuestros mecánicos han tenido más problemas de los habituales al proceder al desmontaje, por lo complicado de su accesibilidad y, sobre todo, por la poca información que existe de datos técnicos, que hace las reparaciones un tema casi exclusivo de centros oficiales.



Los inyectores pulverizaban bien el gasóleo y permitían un buen rendimiento del motor



Otro de los elementos mecánicos que comprobamos fue la bomba inyectora, sin problemas



Las cifras de potencia obtenidas en el banco de rodillos fueron excelentes

La queja unánime de los probadores estaba dirigida hacia la rumorosidad mecánica, que sin ser excesiva llega a ser molesta, y a los frenos, juzgados como poco eficaces.

En resumen, el 505 ha pasado las pruebas holgadamente y tan sólo las vi-

braciones producidas por este motor de diseño algo anticuado nos han permitido ver por dónde pueden venir los problemas si descuidamos su mantenimiento.

V. Piccione y J. Hernández

FUERON unos años realmente felices los de la década de los veinte. Todo crecía y no parecía llegar al límite. La sociedad americana, opulenta y desprendida, veía en los lujosos modelos de una industria automovilística en pleno desarrollo el diploma del status alcanzado como nuevos ricos. Las 41 marcas de automóviles que existían en el mercado en aquellos años pugnaban por conseguir clientes sacando modelos cada vez más lujosos, sofisticados y potentes, y sus ventas se apoyaban indiscutiblemente en una publicidad que, si antes se veía como mero marketing, la perspectiva de los años nos la ofrece como una obra de arte.

REO FLYING CLOUDS
An Eight and a Six

Five speed and responsive motor plus a big reserve of torque and individuality like to drive—and are proud to own—these brilliant new Flying Clouds by REO.

REO MOTOR CAR COMPANY, LANSING, MICHIGAN

The NEW MARMON
In a Grand Class

The new Marmon is a masterpiece of design and engineering. It is a car that is as beautiful as it is powerful. It is a car that is as comfortable as it is fast. It is a car that is as practical as it is luxurious. It is a car that is as modern as it is timeless.

The New MARMON BROUGHAM

THE NEW CHRYSLER IMPERIAL

The Highest Expression of Chrysler Accomplishment

The new Chrysler Imperial is the highest expression of the art of automobile design. It is a car that is as beautiful as it is powerful. It is a car that is as comfortable as it is fast. It is a car that is as practical as it is luxurious. It is a car that is as modern as it is timeless.

PACKARD

The Most Beautiful Car in America

Each car is a masterpiece of design and engineering. It is a car that is as beautiful as it is powerful. It is a car that is as comfortable as it is fast. It is a car that is as practical as it is luxurious. It is a car that is as modern as it is timeless.



PAIGE

The MOST BEAUTIFUL CAR IN AMERICA

GLORIOUS DAYS are just ahead for lovers of the great outdoors. But what a dilemma confronts the avid golfer who has just acquired this latest Paige! For he has learned from the wheel of his Clubster Roadster that motoring, in itself, is again one of the most delightful of outdoor sports... that there is something newer and finer in motor car performance... and whether to play or whether to drive... there is a problem of problems! When you go for your first drive in "The Most Beautiful Car in America" don't hesitate to take the feminine members of your household with you. For this year—a Paige costs nearly a thousand dollars less.

CADILLAC

OAKLAND ALL-AMERICAN SIX

BUICK

AÑOS VEINTE

EL ESPLENDOR AMERICANO

DURANTE la década de los veinte, la industria del automóvil se desarrolla en Estados Unidos de forma espectacular. El público norteamericano, amante de lo nuevo, se sentía halagado de conducir automóviles descomunales, y por eso leía con atención los folletos y la publicidad de las fábricas, en los que se ensalzaban las ventajas de

comodidad y potencia de los nuevos modelos que continuamente salían al mercado como consecuencia de la guerra entre las marcas para ganar clientes. Durante esta época, la publicidad juega un importante papel, y son los automóviles y los neumáticos los artículos más anunciados en las revistas estadounidenses. En total, 41 marcas de

coches insertaron sus anuncios en la revista *Casa y Jardín* desde 1920 a 1930, de las cuales, Buick, Packard, Lincoln y Pierce-Arrow se llevaron la palma en cuanto a número de anuncios se refiere, anuncios que, dirigidos a un público de gran poder adquisitivo y perteneciente a una clase social privilegiada, aunaban belleza y prestigio buscando, como toda publicidad hace, que el

cliente se sienta atraído por el artículo. Estos carteles publicitarios, más que simples reclamos, eran, y aún son los que se conservan, obras de arte nacidas de la mente y la mano de excelentes dibujantes e ilustradores que hacían sus trabajos por encargo sin que su labor artística fuera reconocida. Junto a estos trabajos, que forofos y coleccionistas no dudarían en guardar, las marcas



Every Lincoln body is a custom creation of some master body builder. It is designed as a fit companion piece for the Lincoln chassis. Its distinctive lines unmistakably suggest Lincoln quality. The Four Passenger Coupe is the

work of Le Baron. The matchless performance of the Lincoln, its ease of control, its velvety smooth motor, its instantly responsive brakes and superb riding qualities are best of all appreciated in the owner-driven personal car.

L I N C O L N M O T O R C O M P A N Y
Division of Ford Motor Company

Fotos: Archivo Luis Bastarrica

aclamaban las cualidades de sus automóviles, alabando sus extraordinarias cualidades y utilizando pomposos slogans para definir sus modelos como los mejores del mercado. «El coche más bonito de América», «El mejor automóvil del mundo», o «La más alta expresión de Chrysler» fueron las frases más utilizadas por los publicitarios de la época para resumir las excelencias de

los coches más lujosos, cuyos nombres, también pomposos y aristocráticos, estaban encaminados a llamar la atención del comprador norteamericano, siempre interesado en poseer lo mejor y más llamativo.

De esta lucha sin cuartel entre las marcas, que lanzaban constantemente nuevos modelos para superar a la competencia, muchas fábricas no fueron capa-

ces de sobrevivir y se vieron obligadas a cerrar sus puertas o vender sus patentes a competidores más fuertes, que supieron asentar las bases para convertirse en potentes industrias que han llegado hasta nuestros días, como es el caso de Lincoln, marca siempre ligada a la Casa Blanca, que en 1922 fue comprada por Ford, que se dedicó a fabricar automóviles de lujo bajo ese nombre.

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)



JBL 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**



RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



● LA PELICULA DE CONTROL SOLAR
● PARA OSCURECER LOS CRISTALES
● PONGALE SOMBRA A SU COCHE



- Filtro solar hasta un 80%
- Evita altas temperaturas
- Elimina rayos ultravioleta
- Evita decoloración de la tapicería
- Intimidad para los viajeros
- Mantiene la transparencia del cristal
- Se limpia normalmente
- Autoadhesivo activado con agua
- Instrucciones de montaje
- Láminas en rollos 0,75 x 3 m. PVP: 7.500 ptas.
- Láminas en rollos 0,75 x 4 m. PVP: 10.000 ptas.

Venta por correspondencia, más gastos de envío.



EXPOSICION Y VENTA
MADRID

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

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

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

**GARANTIZADOS
CONTRA ROBO**
Garantía Esabe-Car

Todos los modelos 1984



EXPOSICION Y VENTA
Antonio López, 117 - 28026 MADRID
Tel. 475 47 93

Auto Beltrán s.a.

CALVET 41-45 BARCELONA Tel. 209 79 11

MERCEDES 190 D 2.5, estr.	MERCEDES 500 SECC	BMW 320 Autom. Aire, NA-I
MERCEDES 300 D, estr.	MAZDA 323, varios col., a estr.	BMW 3.0 SI, B-BB, aire
MERCEDES 250 Cabriolet	BENTLEY 350, B-484	BMW 3.0 CS, M-AP, aire, piel
MERCEDES 190 E M-FE	UNCOLN Cont. Mark IV	RONDA 1.7 D, B-CB
MERCEDES 305 SEL, V-S	PONTIAC Firebird, B-797	PORSCHE 928, B-EZ
MERCEDES 300 TD, B-EB	JAGUAR MK-II, M-283	FORD MUSTANG Mach 1
MERCEDES 240 D, M-DV	ALFA 626, B-GG	MERCURY COUGAR, G-634
MERCEDES 300 SEL 35, B-827	ALFA Alfetta GTV 2.5	MERCURY COUGAR XR-7
MERCEDES 280 SL, GC-T, 800 km.	BMW 736i, B-EV, F. Equipa	CITROEN 2CV, B-FJ
MERCEDES 300 SEL 3.5, M-V	BMW 728, B-DU	ESCORT 1.6 i Cabrio, B-GJ

AUTOMOTORES

COMPRAMOS Y VENDEMOS

AUTOMOVILES Y MOTORES DE OCASION

REPUESTOS Y NEUMATICOS

VENTA Y MONTAJE

RAPIDO Y CON GARANTIA

Pilarica, 20 Tels. 476 83 41

MADRID 792 34 89

SEAT PANDA BLACK

Muy cuidado,
25.000 km.

Teléfono
(91) 637 03 32



CORTAGAS ALFI
SEGURIDAD PARA VEHICULOS
CONTRA «ROBO Y ATRACO»

- Exija máxima seguridad!
- CIERRE BLINDADO.
- SEGURO PERMANENTE. DIA Y NOCHE.
- MUY FACIL DE INSTALAR
- BLOQUEO AUTOMATICO DEL COMBUSTIBLE CON EL PIE O LA MANO (sin llave).
- LLAVES NUMERADAS Y MILES DE COMBINACIONES
- NO ES ELECTRICO.
- GASOLINA O DIESEL.



GARANTIA UN AÑO

El sistema exigido en varios países por las Compañías de seguros.

Venta solamente contra pedido: Damos exclusiva en ciudades y provincias a distribuidores, talleres o vendedores autónomos relacionados con talleres mecánicos y afines.

INFORMACION O PEDIDOS: Tel. (986) 58 01 68, Silleda. Apdo. 15. PONTEVEDRA

AUTOMOVILES CANALCAR

COMPRAMOS A TODO AQUEL QUE QUIERA VENDER UN AUTOMOVIL QUE ESTE EN MUY BUEN ESTADO. OPERACION RAPIDA E INMEDIATO PAGO AL CONTADO DE SU VEHICULO. TASAMOS A DOMICILIO.

Nota: La presentación de este anuncio aumenta el valor de su coche en 3.000 ptas. más.

UNA VEZ FIJADO EL PRECIO

Martin de los Heros. 63. Tels.: 248 62 60 - 248 58 60
MADRID

CREDI CARS automóviles. Innocenti de Tomaso. Radiador de aceite. Carburadores Del-orto. Colectores especiales de salida. Llantas de aleación. Techo solar. Radiocassette cuadrifónico. Tapizado sport. Color rojo origen, sin golpes. Precio interesante.

CREDI CARS automóviles. Alfa Romeo 2000, B-V. Berlina. Todo origen, sin golpes. Color blanco. Aire acondicionado. Radiocassette. Llantas aleación Alfa Romeo. Cubiertas 205/14, importadas. Amortiguadores de gas. Precio excepcional. Mecánica perfecta.

CREDI CARS automóviles. X/19 Fiat Bertone, versión americana 1500, 5 marchas. C/ Calabria, 11 (Paralelo). (93) 329 37 12.

CREDI CARS automóviles. Departamento de competición. Trucaje de todas marcas y modelos. Motor, suspensión, spoilers, etc. Potenciamos su motor turbo o atmosférico.

Turini

KITS DE AERODINAMICA
BBS



BMW 3.1 equipado BBS



Mercedes 190 equipado BBS



VW Golf II equipado BBS

BBS la aerodinámica que prestigia su automóvil.

Homologado por Emission contra reembolso a toda España en 24 horas.

CALVET 73-75. Tel. 193 205 67 33 08021 BARCELONA

VENDO R-5 INICIACION

Listo para correr

Tel. (91) 433 56 79

SUSCRIBASE A MOTOR 16



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

Para cualquier información complementaria llámenos al teléfono 91-268 04 02-03.

Filatelicia

AUTOMOVILES AUSTRALIANOS

HAY marcas de automóviles que hoy son totalmente desconocidas, pero que en su día tuvieron su importancia, y en la actualidad poseer cualquier ejemplar de ellos es un verdadero tesoro. Hubo un tiempo que un país como es Australia tuvo su producción de automóviles, con unas marcas ahora totalmente ignoradas, hasta que al Correo de ese país se le ha ocurrido hacer una serie bajo el título de «Automóviles antiguos».

Se trata de una tira de cinco sellos, todos con el nominal de 30 centavos, donde se muestran modelos de automóviles construidos en Australia en las tres primeras décadas de este siglo. Los modelos que figuran en estos cinco efectos postales son: un automóvil construido por Herbert Thomson en el año 1898, y que se conserva en el Museo Victoria, de Melbourne; un automóvil construido por el coronel Harley Tarrant en 1906, en su empresa Tarrant Motor and Engenering Co.; un automóvil tipo Australian Six, construido en 1919 por la firma F. H. Gordon & Co.; un automóvil Summit de 1923 que construyó la empresa Summit Motors entre 1922 y 1926, conservado en el Museo Birdwood Mill, de Australia del Sur, y uno de los cincuenta automóviles marca Chic, construido entre 1923 y 1929 por la Chic Cars Limited, de Adelaide.

De acuerdo con la información recibida desde la central del Post Office de

Australia, muchos de estos automóviles se construían con material importado y terminó su producción



cuando las empresas norteamericanas empezaron a lanzar al mercado sus largas series de un modelo.

De todos los mencionados, el más famoso fue el Australian Six, empezado a construir en 1919, y hasta 1924, habiendo una época que salía diariamente un coche de la fábrica en donde se construían.

Luis María Lorente

VELOCIDAD FALSA

ME causa verdadero asombro que en pleno siglo XX no sea posible controlar los errores de los cuentakilómetros y que no exista ninguna normativa que regule estos elementos de control de la velocidad.

Me quedo sorprendido cuando algunas personas dicen que su vehículo alcanza tal o cual velocidad, cuando la realidad nos demuestra que es totalmente imposible.

No siempre los errores son pequeños, ya que con frecuencia vemos que hay más de 20 kilómetros por hora de diferencia entre la velocidad real y la que indica el cuentakilómetros. Por cierto, que tengo la duda de si las cifras que ustedes indican en sus pruebas corresponden a velocidad real o a la velocidad leída en el velocímetro.

Jaime Climent
Montixelvo (Valencia)

Respuesta.—En efecto, son frecuentes los errores de los velocímetros superiores al 5 por 100 permitido por ley (si existe una legislación que limita el error de estos aparatos). Afortunadamente, los errores son prácticamente siempre por exceso (indican una velocidad superior a la real), con lo que no hay mayor problema a la hora de circular por donde está limitada la velocidad.

A menudo, los errores se deben a que el usuario cambia el desarrollo de sus neumáticos, cambiando por tanto la precisión de todos los instrumentos de medida: velocímetro y cuentakilómetros.

La velocidad que damos en nuestras pruebas se mide con cronómetro, en una zona perfectamente llana, sin

viento apreciable y promediando los valores obtenidos en varias pasadas en cada sentido.

UN POCO DE TEORIA

DESEARIA saber cuál es la fórmula matemática para calcular el par máximo y la comprensión de un motor convencional y un motor turbocomprimido. También desearía saber cuál el significado de 9:1 (compresión) y 25 mkg (par máximo).

Observe que no quiero saber qué aparatos se usan para medir esto pedido, pero sí la fórmula matemática.

Si no fuera posible la publicación de la respuesta desearía recibir una carta con tal respuesta.

Enrique Palau
Burgos

Respuesta.—El par máximo no se obtiene por una fórmula matemática, como tampoco podemos obtener, por ejemplo, la temperatura de funcionamiento o el grado térmico de una bujía. Tenemos que recurrir a instrumentos de medida, como un banco de ensayos. En función de la lectura del par a cada momento de giro, podemos obtener los valores de la potencia, según la fórmula:

$$P = \frac{M \cdot n}{716,2}$$

En la que P es la Potencia en CV, M el par en mkg y n el régimen en rpm.

Para medir la comprensión es preciso conocer la capacidad de la cámara de combustión. La relación se obtiene según la fórmula:

$$C = \frac{Vt + Vc}{Vc}$$

En la que V es la relación, Vt es la cilindrada de un cilindro y Vc el volumen de la

cámara de combustión. El significado de 9:1 es que, en cada cilindro, la mezcla de combustible se comprime 9 veces en su volumen antes de explosionar. En cuanto a 26 mkg (utilizando magnitudes no normalizadas) es un valor de par expresado en metro-kilogrametros o en

kilopondio-metro. Lo correcto es expresarlo en newton-metro (9,81 Nm = 1 mkg).

En todo caso, estas magnitudes y definiciones son válidas para los motores convencionales y los turbocomprimidos..., y para toda la física.

Cuéntenos su caso

CRITICA DE TIENDAS

MERCAZAUTO S.A. (ZARAGOZA)

MERCAZAUTO, concesionario oficial Ford en la carretera de Cogullada, km. 3,5, en Zaragoza, ocupa una superficie de 2.500 metros cuadrados, distribuidos entre exposición de vehículos nuevos y usados, taller de chapa, pintura, electricidad, mecánica y almacén de repuestos.

La exposición suele estar atendida por un vendedor y una azafata, dando un correcto servicio al comprador. Disponen de una buena representación de los modelos de la marca. Hemos de tener en cuenta la situación de las

instalaciones fuera del casco urbano y mal comunicadas, ofreciendo el concesionario para subsanar esta deficiencia un servicio propio de transporte entre las instalaciones de la carretera de Cogullada y la de su exposición en la C/ León XIII, n.º 25, en el caso urbano.

Los talleres ofrecen el aspecto general de cualquier instalación moderna, lim-

pios y ordenados. Disponiendo de los medios habituales en un servicio oficial de estas características, las reparaciones urgentes son atendidas con celeridad, dentro de las posibilidades de trabajo del momento.

Las tasaciones de los coches usados son las normales, guiándose por Ganvan, ofrecen garantías que oscilan entre los tres y los seis meses, y financian tanto los vehículos nuevos como los de ocasión por los sistemas más ventajosos para los clientes, Cajas de Ahorro o financieras, como CrediFord, etcétera. La exposición de coches usados de la calle León está atendida por un vendedor.

El almacén de recambios es completo, y ocupa una superficie de ochocientos metros cuadrados.



Puntuaciones:
Exposición, 7; talleres, 8; tasaciones, 7; recambios, 7; entregas, 8.



A VUELTAS CON EL CONSUMO

DESDE que el primer número de MOTOR16 vio la luz, no tengo más remedio que reconocer que su revista me encandila cada semana.

Verá usted, tengo una ociosa duda sobre el consumo del Porsche-911 Turbo, pues me parece extraño que un coche de estas características muestre un consumo medio inferior a su hermano el Carrera (datos estos sacados de la sección de mercado). Para tratar de so-

lucionar esta curiosidad he recurrido a otras publicaciones que no han hecho otra cosa que confundirme aún más. En unas, el consumo del Carrera se cifra en el orden de los nueve litros, frente a los trece que ustedes dicen. En otras, los consumos del Turbo tienen como media los quince litros. Total, este baile de cifras me ha llevado a consultarles esta curiosidad, puesto que su método de hallar las medias (MOTOR16 n.º 105) es para mí el ideal.

José García
(Betanzos)

Respuesta.—Volvemos a insistir sobre los valores de los consumos. En nuestra lista, aparecen respectivamente 13,2 litros para el 911 Carrera, y 11,8 para el Turbo. Pero debe tener presente que en el Carrera se señala un asterisco (*), que quiere decir que ha sido probado por MOTOR16, y que este es el consumo medio ponderado que se obtuvo en la prueba (16,7 en ciudad, 7,6 a 90 km/h. y 8,9 a 120 km/h.). Por el contrario, el 911 Turbo no ha sido probado por esta redacción, por lo que esta cifra es la que ofrece el constructor, con la ponderación tradicional del 60 por 100 en ciudad, el 30 por 100 a 90 y 10 por 100 a 120.

AGRADECIMIENTO

ESTAS líneas son la expresión de nuestra gratitud a usted mismo, a MOTOR16 y al amabilísimo don Juan Antonio Iglesias, de Torrelavega, al que no tenemos el gusto de conocer.

AL SOL DE MEDIANOCHE

SE lo toman con tiempo los organizadores del viaje al Cabo Norte para coches de época. La aventura comenzará el 18 de julio de 1987, pero Wolfgang Steinmetz ya tiene toda la información necesaria para proporcionarla a los interesados junto con los boletines de inscripción.

El número de coches admitidos será de 80 y sólo se admiten vehículos fabrica-

dos antes de 1957. La prueba, de más de ocho mil kilómetros, se iniciará en la ciudad alemana de Mainz y recorrerá Finlandia, Suecia y Noruega para volver al punto de partida el 22 de junio.

Para recibir más información, escribir y mandar 200 pesetas para gastos a: Wolfgang Steinmetz, Kirchgasse 4, D-6523 Florsheim-Dalsheim, Alemania.

La carta «A favor del Arias-Paz» en el número de 28 de diciembre de esa apreciada revista, y la respuesta cariñosa de la redacción son expresivas y cariñosas.

Respecto al homenaje a nuestro padre, que tan cordialmente sugiere, creemos que el mejor es el que, después de cuarenta y cinco años, sus obras «Manual de Automóviles», «Motocicletas» y «Tractores» sigan te-

niendo lectores tan entusiasmados como el señor Iglesias, y merezcan comentarios tan elogiosos en una revista de la más alta cualificación.

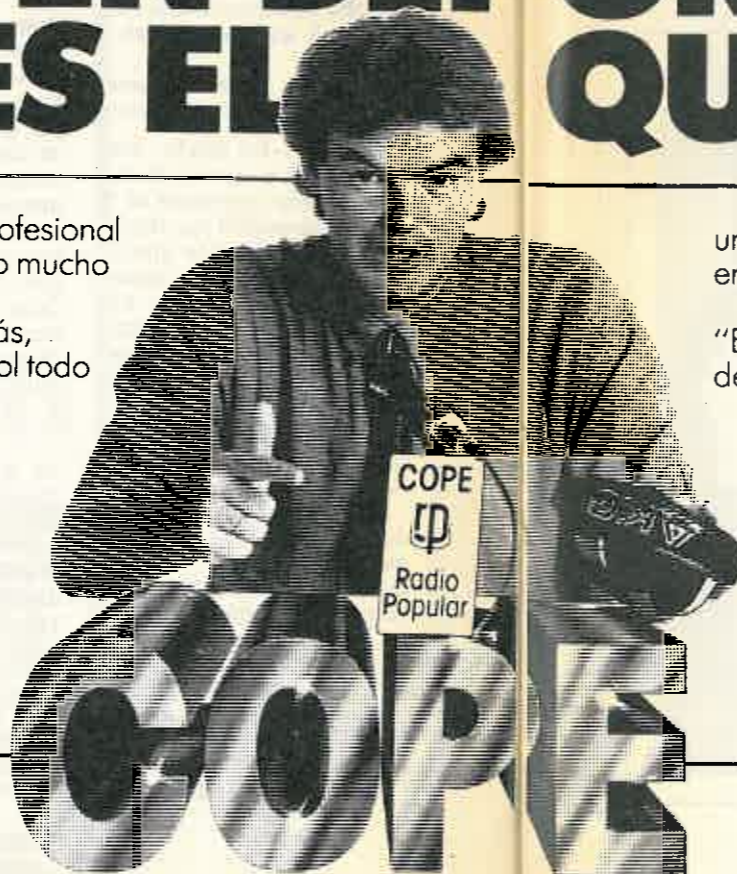
Nuestro deseo es que las futuras ediciones sigan mereciendo esta atención y sirvan de ayuda a cuantos depositen su confianza en ellas.

Carmen Arias-Paz
Mª Teresa Arias-Paz
Madrid

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.

NOTICIAS DE EMPRESA

LAFONTER: MAS SERVICIO

La madrileña estación de servicio Lafonther, S. A. —Ponzano, 86—, ha ampliado recientemente su atención al cliente con la instalación de una sección de neumáticos que cuenta con maquinaria de vanguardia para montaje y equilibrado de ruedas, así como un gran stock de neumáticos. Este nuevo servicio viene a completar los ya tradicionales de lavado, engrase, diagnosis y puesta a punto, que Lafonther tiene en funcionamiento desde hace más de dieciséis años.

METZELER, DE PIRELLI

El consejo de administración de Pirelli aprobó en su última reunión la compra de la firma Metzeler Kautschuk GmbH, hasta el momento propiedad de la Bayer Ag. La compra se efectuó por cien millones de marcos alemanes —aproximadamente, 6.100 millones de pesetas— y con efecto del 1 de enero de 1986. La Metzeler estará administrada, con una par-

UN RUBIO QUE BAJA

Como consecuencia del acuerdo de licencia firmado por Tabacalera y R. J. Reynolds Tobacco, los cigarrillos Camel en sus tres variedades —con filtro, sin filtro y lights— se lanzarán próximamente al mercado español al precio

de 145 pesetas el paquete. Este nuevo precio permite a la marca de cigarrillos entrar a competir en el segmento del tabaco rubio, en el que Winston, también de J. R. Reynolds Tobacco, y Marlboro dominan hasta ahora.



ticipación del cincuenta por ciento, por Pirelli S.p.A. y, el resto, por la Sociedad Internacional Pirelli, con sede en Basilea.

MINILINEAS DE MONTAJE

El grupo sueco Saab Scania ha implantado en su división de automóviles un nuevo sistema de producción denominado Miniline, que divide la línea de montaje en pequeñas unidades de producción con veinte o treinta personas trabajando en cada una de ellas. El nuevo sistema incluye además un plan de rotación de

trabajos para los miembros de cada grupo, plan ideado para evitar la monotonía y permitir que cada operario acepte la responsabilidad de su propio trabajo mejor que si está inmerso en una cadena anónima en la que es una pieza más. Asimismo, este sistema posibilita que cualquier problema pueda remediarse sin afectar a toda la producción.

CONSERVAR LA MECANICA

KOTOM Pte es un tratamiento del metal para motores y cajas de cambio que reduce el desgaste de

estas partes mecánicas del automóvil, ya que el Pte tiene un coeficiente de fricción muy bajo y actúa además como anticorrosivo. Este tratamiento es adecuado para todos los motores de combustión interna que utilizan un aceite lubricante compatible con los productos del petróleo y para las cajas de cambio y diferenciales, excepto en las transmisiones automáticas, las que utilizan aceites sintéticos y aquellas donde el disco de embrague es sumergido. Este tratamiento no es un aditivo, ya que el producto forma una capa sobre las superficies metálicas que permanece aún cuando el aceite de lubricación se cambia.

AUTOBUSES DE CIUDAD

El grupo Unicar, durante 1985, ha construido alrededor de doscientas unidades de autobuses urbanos de sus modelos U-75, U-90, T. Jorsa y PR-100, que ya están prestando servicio en distintas ciudades españolas. La cartera actual de pedidos de carrocerías urbanas de la marca alcanza hasta el próximo mes de abril.

PREMIO AL TRABAJO

Moto-Vespa, S. A., ha celebrado recientemente un homenaje dirigido a las personas que han cumplido veinticinco años en la empresa. En total 19 trabajadores recibieron de manos del director general de Moto-Vespa, Gian Carlo Sartori, un reloj de oro como muestra de agradecimiento por la labor desarrollada en estos años. Al acto acudieron también otros directivos de la empresa, entre los que se encontraban el consejero delegado, Pio Papineschi, y el jefe del departamento de Marketing y Comunicación, Luiz Azcue.



SI BUSCA UN COCHE DE OCASION GARANTIZADO.

HAGA NUMEROS:

71

PUNTOS CLAVE REVISADOS A FONDO.

Desde los frenos a la suspensión, desde las ruedas a las bujías. El Sistema Vehículo Ocasión SEAT le ofrece coches de todas las marcas y modelos, después de haberlos sometido a un exhaustivo examen y puesta a punto.

1.000

PUNTOS DE ASISTENCIA TECNICA.

Vaya a donde vaya, siempre hay un taller SEAT que le echará una mano. En cualquier punto de España, la Red SEAT de Asistencia Técnica está siempre a su servicio.

12

MESES DE GARANTIA.

Hasta 1 año y sin límite de kilómetros. En cualquier marca que usted elija. Para ir a donde quiera, tranquilamente. Con la máxima garantía.

36

MESES PARA PAGAR.

Cómodamente. Fiseat se lo financia con todas las garantías. Usted pone las condiciones.

En coches de ocasión, nadie ofrece más. Haga números. Vaya a lo seguro.

SU OCASION GARANTIZADA



SEAT Audi VW

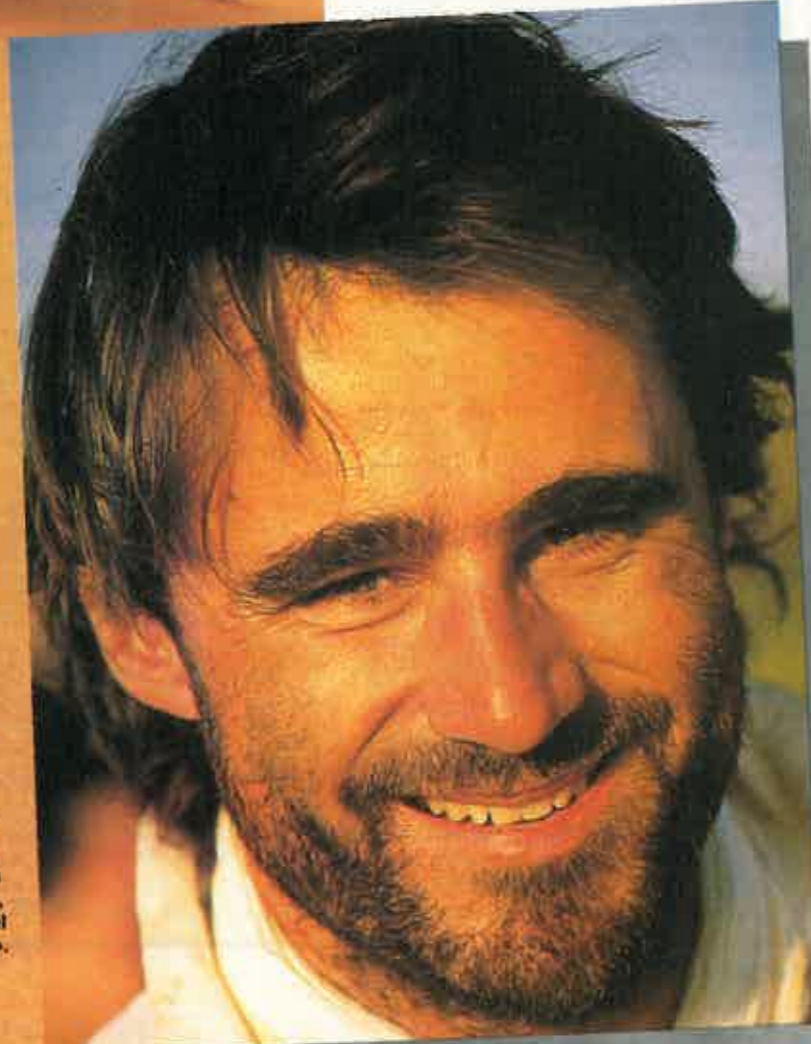
Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

DAKAR SIN SABINE



«Ha ocurrido lo peor.» Este lacónico mensaje, transmitido por los télex y radios de la organización, avisaba a los 120 hombres y mujeres de la organización que su patrón y guía espiritual, Thierry Sabine, había fallecido. Con un sentido premonitorio sobrecogedor, este hombre había previsto incluso esta posibilidad, que había rozado en varias ocasiones anteriores. La última, el pasado año, en un accidente de helicóptero del que salió indemne.

Este visionario francés, por el que lloran la mitad de las francesas (fue elegido el pasado año como el hombre más atractivo de su país), nació en 1949 en el seno de una familia acomodada. Deportista desde sus más tiernos años, fue practicante de deportes minoritarios, como la hípica o el enduro. Cuando a mediados de los 70 Jean Claude Bertrand organizó el Rallye Costa de Marfil tuvo la ocurrencia de organizar posteriormente un Raid entre Abidján y Niza, que tuvo una gran acogida por



Junto a su inseparable helicóptero, Thierry Sabine da instrucciones a su equipo. Junto a él, en la fotografía, tomada pocas horas antes del accidente, François Bagnaud, el piloto del aparato.



Un cartel pegado en el vehículo: «El gran hermano os vigila». Medio en serio medio en broma, Sabine estaba en todas partes.

● «El París-Dakar no se organiza para expertos conductores ni para las figuras del volante, sino para aquellos que sepan leer un mapa e identificarse con el terreno. Sólo llegarán hasta el final los que aprendan a amar el desierto.»

(Thierry Sabine)

● «En 1981 me perdí entre Tamanrasset y Tiferouane. Apenas quedaban unas gotas de gasolina en el depósito y el bidón de agua estaba vacío. Me refugié en la escasa sombra de mi moto y me dispuse a esperar la muerte. Al cabo de cuatro días de sofocante calor durante el día y espantoso frío nocturno, decidí poner la nuca al sol, como hacen los tuaregs, para no prolongar la agonía. De repente vi venir un vehículo, creyendo en el primer momento que se trataba de un espejismo. Me dieron de beber y de comer, y les pedí algo de gasolina. Llené el depósito de mi moto y arranqué sin perder mucho tiempo. Así es este rallye. Todos estamos un poco locos.»

(Serge Bacou, destacado piloto motociclista del Dakar)

● «Un hecho es cierto: el gran protagonista será el hombre, con su capacidad, su miedo, su soledad y, sobre todo, su férrea voluntad de ven-

cer en un desafío con la naturaleza y con sí mismo.»

(Thierry Sabine)

● «Sabine es un sádico, pero nosotros somos unos masoquistas porque le seguimos donde quiera que vaya.»

(Jackie Ickx, vencedor del rallye)

● «No hay derecho a la utilización de los países africanos como terreno de juego, con la difusión masiva de una imagen distorsionada de Africa. Sabine es un auténtico especialista en utilizar los medios de comunicación, que ha sabido silenciar los quejidos de los africanos.»

(J. M. Fardou, portavoz del grupo Pa'Dak, de oposición a la prueba)

● «Todos los hombres que han salido del desierto después de haber tenido dificultades han tenido un pensamiento para su dios. Créanme, sé lo que digo. Es una tierra de testimonios mágicos y místicos, que impregna lo más profundo de las entrañas. Jamás olvidaré el hecho de sentir la muerte en el desierto; fue el momento más intenso de toda mi vida.»

(Thierry Sabine)

los aficionados al motociclismo. Por entonces, Sabine había creado la prueba de enduro de Le Touquet.

Inscrito en el Raid Abidján-Niza, Sabine se pierde en el desierto del Teneré y a punto está de morir. El mismo nos lo cuenta:

«Desde hace tres días estoy solo; absolutamente solo. Siento alrededor de mí una súbita pesadez, como si un velo opaco me rodease. Me levanto y tengo la impresión de que me rodea la muerte. Tras varias horas de marcha, me doy cuenta de que camino sobre mis mismas huellas, como un imbécil perdido. Lo reconozco porque las huellas de unos pies, sólo con calcetines, son inconfundibles. No sé para dónde ir. De mi cuello pende un amuleto, una mano de Fátima, que lanzo al aire. Por tres veces cae sobre mí. No debo dudarle: tengo que quedarme donde estoy.

No sé cuánto tiempo ha pasado. Un suave ronroneo en mi cerebro va convirtiéndose poco a poco en un ruido familiar. Levanto la cabeza y distingo un avión pequeño que balancea sus alas. Me levanto. ¡Estoy salvado! El piloto ha visto una cruz en el suelo. Cuando aterriza y me recoge me dice: "A partir de ahora, todo lo que vivas será de propina. ¿Antes de que pasara por encima de ti, estabas de pie?" No, estaba sentado. No me respondió nada. El piloto me dijo que no era creyente, pero que no podía explicarse el fenómeno.»

Sabine, mitad visionario, mitad hombre de negocios, tras su epopeya sahariana decide volver al Teneré, pero no solo. Dos años más tarde pone en marcha el París-Dakar. En su primera edición, tachado de loco, son apenas 125 equipos, la mayoría motocicletas, los que le siguen.

Una serie de acontecimientos, afortunados o certeramente organizados, ponen de moda el Dakar, hasta el punto de convertirse en la prueba automo-

Dirigido por Claude Lelouch, en octubre Sabine ha sido el protagonista de una película en la que se relata su vida.



Los restos del helicóptero, esparcidos en la base de una pequeña duna.

vilística más seguida por los medios de comunicación, en los que Sabine era un auténtico especialista. En ésta, su octava edición, más de una docena de equipos oficiales se han inscrito, prefiriendo esta prueba al Mundial de Rallyes.

Hace pocas semanas, en una encuesta encargada por «L'Equipe», el Dakar resultaba tan conocido por el público francés como el Tour ciclista (casi el 100 por 100 de los encuestados) y más que una Olimpiada o un Mundial de fútbol y, por supuesto, a años luz de un Mundial de marcas.

No faltan detractores de la aventura de Sabine. Una organización bautizada Pa'Dak (pas d'accord avec le Paris-Dakar) se ha formado en Francia, con gentes de la cultura, algún verde y no pocos envidiosos del éxito de Sabine. Entre los argumentos para su oposición, los habituales de la utilización de los países africanos como terreno de juego; o el alarde del mundo industrializado frente a la pobreza del Sahel. Entre otros, han sido duramente atacados algunos patrocinadores, como Rothmans, los cigarrillos del país del apartheid, porque el 30 por 100 de su capital es de origen sudafricano, o Pastis 51, que tienen la «osadía» de pasear su nombre en los países musulmanes en los que el alcohol está prohibido.

Para hacer frente a esta oposición, Sabine había creado una organización paralela, bautizada «pari du coeur» (apuesta por el corazón), en la que el alcalde de Le Touquet y su compañera, dirigían una operación benéfica para enviar bombas de agua a las zonas del Sahel más afectadas por la sequía.

Desaparecido el hombre, aunque TSO (Thierry Sabine Organización) sigue adelante, todos se preguntan por la continuidad del París-Dakar. Hay mu-

EL ACCIDENTE

HASTA las cinco de la tarde, del martes 14 de enero, no pudo despegar del aeropuerto de Gao el «Tango Sierra» (T. S. por Thierry Sabine) del director de carrera, que había sido invitado a dar el saque de honor en un partido de fútbol organizado para celebrar el paso del rallye. Se trataba de un aparato relativamente moderno, del tipo Ecureuil, fabricado por Heli France y pilotado por François Xavier Bagnoud, un experimentado piloto con más de treinta y cinco mil horas de vuelo.

De camino hacia el aeropuerto, Sabine le dice a Nathaly Odent que se suba al aparato, ya que ha quedado un puesto libre porque los dos hombres de Antenna 2 ya tenían un nuevo helicóptero. Dos días antes le había prometido el bautismo del helicóptero a su buen amigo el cantante Daniel Balavoine, que tenía verdadero terror a volar en avión, pero que se encontraba encantado con subirse a un helicóptero. Prueba de ello es que el grupo se subió al aparato cantando una de las canciones popularizadas por Daniel.

El recorrido era de aproximadamente doscientos cincuenta kilómetros, entre Gao y Bamako. En las proximidades de esta última localidad, con un terreno absolutamente plano, sólo destacaba una duna de unos treinta metros de altura, tras la cual se encontraba el final de etapa. Había una calima espesa que reducía la visibilidad, lo que, unido a la caída de la noche, hizo que el piloto, muy prudentemente, decidiera posar

el aparato en el suelo al no tener ningún punto de referencia. En ese momento pasó el Lada de Lartigue, a quien Sabine le dice que cuando llegue al final diga a alguien de la organización que vayan a buscarlo. Esto es lo primero extraño, ya que normalmente este tipo de indicaciones se dan por radio.

Lartigue le da el mensaje a Bernard Didelot, quien se pone en marcha para buscar a su patrón y acompañantes.

Lo que ocurrió después es una auténtica incógnita. Hay todo tipo de hipótesis, incluida la del sabotaje. Lo cierto es que el helicóptero despegó, que su radio permaneció muda durante todo el tiempo y que un testigo, el conductor del Mitsubishi número 347, Jacques Giraud, cuenta: «Vimos los faros de un helicóptero que pasaba sobre nuestras cabezas, haciendo un ruido ensordecedor y levantando una nube de polvo. A los pocos instantes un fuerte resplandor, y nuestros faros alumbraron restos del helicóptero por todos los lados. Todos han muerto en el acto.»

La hipótesis más razonable es que el helicóptero, cuando ya vio que eran bastantes los participantes que iban llegando, confió en poder orientarse por las luces, volando a baja cota. Lamentablemente el piloto no se apercebó de la duna, contra la que se estrelló violentamente.

Los cuerpos de los cinco infortunados fueron repatriados a Bamako. Thierry Sabine será incinerado y sus cenizas esparcidas por el desierto.



UN RALLYE EN EL AIRE

CERCA de medio centenar de aparatos constituyen el acompañamiento aéreo de esta última edición del Dakar, bajo la supervisión del veterano piloto Patrick Fourtq.

Centrándonos en los helicópteros, TSO (Thierry Sabine Organización), entidad organizadora de la prueba, utilizaba cuatro diariamente: uno de dirección de carrera, en el que TS («Tango Sierra») supervisaba constantemente la prueba. Un helicóptero sanitario, como unidad de pronta intervención (con un hospital de campaña y dos médicos reanimadores a bordo) y evacuación. Un tercero para el canal de televisión francesa Antena 2, y un cuarto aparato para la prensa, en el que algunos periodistas afortunados se turnaban para sobrevolar la carrera diariamente.

En la cuarta etapa africana, el helicóptero de Antena 2 capotó y quedó seriamente dañado, sin daños pa-

ra sus participantes, por lo que el día del accidente de Sabine fue sustituido por otro aparato, pilotado por Henri Pescarolo, un veterano y excelente piloto automovilístico que había abandonado la carrera el primer día.

Hace dos años Sabine había tenido un accidente de helicóptero, al caer desde baja altura por causa de una tormenta de arena. No le pasó nada ni a él ni a ninguno de los tripulantes. Este mismo aparato, finalizado el rallye, cayó a tierra cuando regresaba a Francia, falleciendo sus dos pilotos.

Prácticamente en todas las ediciones del Dakar han ocurrido accidentes de aviación, sin graves daños físicos. La calidad de las pistas (?) de aterrizaje y un material muy usado y sobrecargado son las causas más frecuentes de estos accidentes, así como la mala calidad de los combustibles africanos.

chísimos intereses económicos en juego, lo que puede ser su fin. En todo caso, la organización de otras pruebas, como el primer Raid Blanco, este febrero, nos dará la tónica de lo que puede ser el futuro.

Hay ya varios grupos interesados en mantener el rallye París-Dakar; entre otros TSO, porque no en balde el dinero a ganar es mucho y la popularidad, muy atractiva. Ahora, solamente hay un hombre que todos miran como sucesor de Sabine, el belga Jackie Ickx, quien de momento, tiene que intentar ganar esta carrera.



La asistencia sanitaria es impecable. En la foto, Gaston Rahier es ayudado tras una caída.

UNA TRAGICA LISTA

EN las ocho ediciones celebradas, el París-Dakar se ha cobrado un importante número de vidas. Sin embargo, no son los participantes los que asumen los mayores riesgos, como lo demuestra la siguiente relación.

1979.—El motociclista Patrice Dodin fallece a consecuencia de la caída producida mientras se aseguraba el barboquejo de su casco, pocos instantes después de darse la salida en una etapa especial.

1980.—Tres periodistas italianos fallecen en la carretera transahariana al caerse el coche en el que viajaban por un barranco, en las cercanías de Tamanrasset.

1982.—Pese a una intervención de urgencia en el lugar del accidente y la

donación de sangre del propio Sabine, fallece el motorista holandés Bert Oosterhuis. Dos días antes se había lesionado en un brazo.

La periodista suiza Ursula Zeutsh muere al volcar un camión cargado de bidones de gasolina. Ursula había sido recogida por este camión de aprovisionamiento tras bajarse del helicóptero de Sabine para hacer sitio a un motociclista herido.

Un niño indígena es atropellado por un coche participante al atravesar un poblado en la República de Mali. La Policía local deja en libertad al conductor al comprobarse la falta de responsabilidad del conductor.

1983.—Un camión militar intercepta el paso del motorista francés Jean

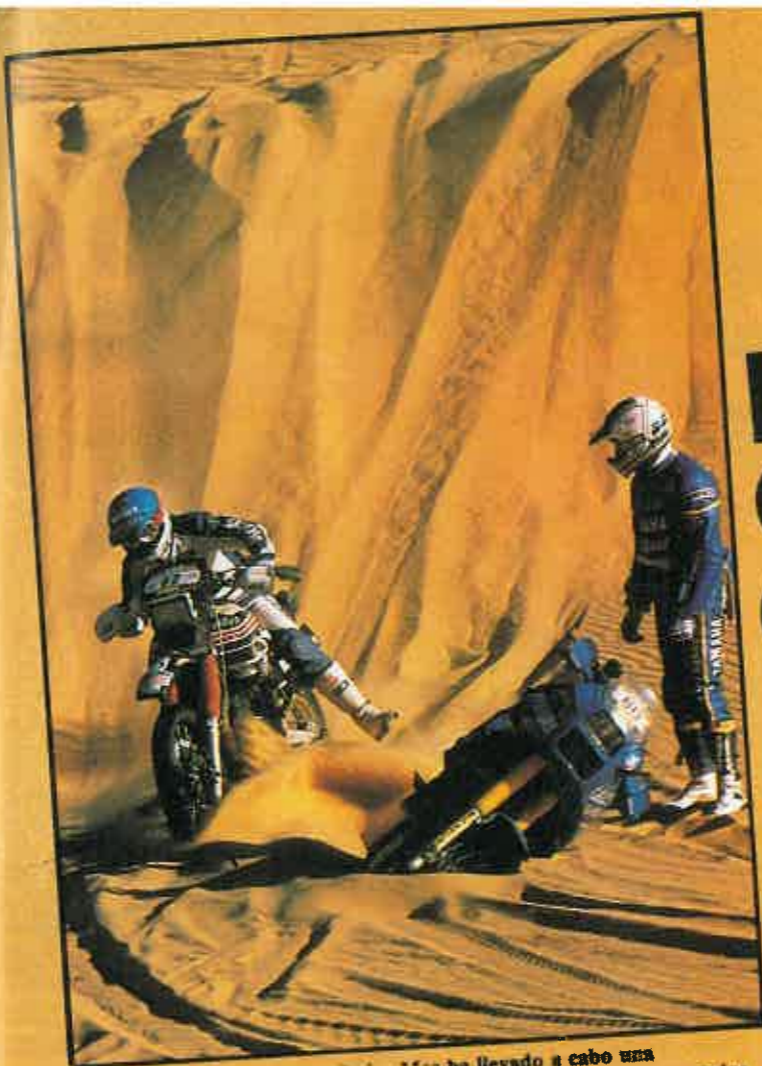
Noel Pinaud, que no lo puede evitar.

1984.—Una mujer es atropellada por un coche participante. Dos días después, el motorista Raymond Loizeaux atropella a un joven indígena en Guinea.

1986.—El piloto motociclista japonés Yasui Kaneko fue atropellado por un conductor borracho en las proximidades de Marsella.

Thierry Sabine y otros cuatro pasajeros fallecen al caerse el helicóptero en el que viajaban, en las proximidades de Bamako.

En total, 16 muertos, de los que cuatro son verdaderamente participantes (todos motociclistas), seis periodistas, tres atropellos de espectadores y tres personas de la organización. Un balance trágico, pero no tan abultado como se ha querido demostrar en estos últimos días.



LA CARRERA CONTINUA

En motos, el piloto español Carlos Mas ha llevado a cabo una sensacional carrera. Más de cincuenta participantes quedaron enterrados en las dunas de Teneé.



el que sólo Sabine conocía verdaderamente la ruta. Su organización no se ha

atrevido a afrontar sin él esta dificultad. Como era el deseo del propio Saby, el París-Dakar continúa, si bien con algunas modificaciones. La etapa del miércoles siguiente al accidente, entre Gourma Rharous y Bamako, ha sido suspendida, siendo neutralizado el recorrido. Las dos etapas mauritanas se han suprimido, con lo que se gana un día de descanso y se evita el pasar por el desierto mauritano, de extrema dificultad, y en

Este último, sin embargo, ha alcanzado la segunda posición en la general, no por propios méritos, ya que en la cronometrada entre Tera y Gao sólo pudo hacer octavo, a más de media hora de su compañero Metge, ganador de la etapa. Los errores (perdiéndose) de Raymondis, Zaniroli, Gabreau y Ragnotti les retrasaron considerablemente y han perdido posiciones en la general, que ahora encabezan los dos coches de Rothmans.

Es el pequeño Lartigue quien más fru-

to ha sacado a esta historia, porque se ha puesto tercero, a tres horas de la cabeza, pero con hora y cuarto de ventaja sobre sus rivales. En esta etapa histórica del Dakar, un hito hispano: Cañellas ha sido el primer español en ganar una etapa del Dakar, imponiendo su camión Pegaso, con Carlos del Val en sexta posición. Tras esta hazaña, los dos vehículos españoles ocupan la sexta y séptima posiciones de la general. También Carlos Mas hizo una hombrada en este día, llegando a Gao en el puesto 12. Un día después fue sexto en la general, siendo el primer piloto privado y mereciendo la atención de la marca, que ha pasado a prestarle todo el apoyo necesario.

Es el pequeño Lartigue quien más fru-



Los Mitsubishi Pajero están a la espera de fallos en los Porsche, pero Lada y Range Rover los están superando.

Pero mientras que Carlos Mas hacía sexto en una larga y difícil jornada, el Mercedes de Porcar y Tourián que le prestaban asistencia fue embestido por un camión quedando fuera de carrera; por lo que el motorista español debe enfrentarse al resto del recorrido sin un vehículo de apoyo. En esta misma jornada los camiones de Pegaso a los que se les había levantado la penalización de cinco horas, al igual que al resto de los vehículos que habían recibido asistencia antirreglamentaria, también tuvieron problemas. Cañellas se quedó hundido en un pozo, percance que le ha supuesto incrementar sus penalizaciones en once horas, y Del Val, que llegó al límite de sus fuerzas y fue el último camión de la etapa, ha sumado a su cuenta veintiséis horas más, aunque el catalán continúa manteniendo su liderazgo en la categoría de menos de 10 toneladas. Esta fatídica jornada les ha alejado del tercero y cuarto puestos de

últimas motos estaban llegando a Kiffa fue la causa de la supresión de la etapa del domingo tras la primera prueba especial que finalizaba en esa ciudad senegalesa, ya que la visibilidad era prácticamente nula. La incidencia más importante de esta última etapa en la que los coches resultaron los más perjudicados fue la rotura de la transmisión delantera del Porsche de Metge, que a pesar de haber perdido por esta causa 41 minutos sigue manteniendo el liderazgo. La etapa la ganó Rigal, con Mitsubishi, en coches, y Granco Picco, con Yamaha, en motos. Carlos Mas, que penalizó en esta etapa, va undécimo de la general. Tras esta modificación de la etapa, el recorrido Kiffa-Boutilimit se ha convertido en un tramo de enlace.



CLASIFICACION GENERAL PROVISIONAL

Coches

1.º Rene Metge (Porsche 959), 34 horas 55 minutos 44 segundos; 2.º Jackye Ickx (Porsche 959), 36-45-23; 3.º Rigal-Maingret (Mitsubishi Pajero), 40-32-22. 4.º Kussmaul (Porsche 959); 5.º Lartigue (Lada); 6.º Cowan (Mitsubishi Pajero).

Camiones

1.º Croine-Drhey-Malferiol (Mercedes). 2.º Moskal (Liaz); 3.º Loprais (Tatra);... 7.º Salvador Cañellas-Domenec Ferrán (Pegaso) (1.ª categoría hasta 10 toneladas). 12.º Carlos del Val-Marcelo Connod (Pegaso).

Motos

1.º Neveau (Honda), 63-03-23. 2.º Lalai (Honda), 63-18-01. 3.º Balestrieri (Honda), 64-41-46... 11.º Carlos Mas (Yamaha), 72-15-40.

CLASIFICACIONES

NIAMEI-GOURMA-RHAROUS (815 km). Camiones: 1.º Cañellas (Pegaso). 2.º Kahanek (Tatra), a 10-28. 6.º Del Val (Pegaso), a 40-42. Motos: 1.º Findanno (Yamaha). 2.º Olivier (Yamaha), a 16 segundos. 12.º C. Mas (Yamaha), a 12-50. Coches: 1.º Cowan (Mitsubishi). 2.º Rigal (Mitsubishi), a 1-38. 3.º De Deine (Range Rover), a 11-53. 4.º Metge (Porsche), a 15-37. 5.º Bonnet (Mitsubishi), a 27-12.

BAMAKO-LABE (880 km). Coches: 1.º Zaniroli (Mitsubishi). 2.º Bochet (Toyota), a 7-35. 3.º Metge (Porsche), a 26-01. 4.º Ickx (Porsche), a 38-23. 5.º Kussmaul (Porsche), a 1-6-25.

LABE-KEDUGU (220 km). Motos: 1.º De Petri (Honda). 2.º Marinoni (Yamaha), a 9-20. 3.º Orioli (Honda), a 11-42. 4.º Balestrieri (Honda), a 12-18. 12.º Carlos Mas (Yamaha), a 19-20. Coches: 1.º Cowan (Mitsubishi). 2.º Lartigue (Lada), a 2 segundos. 3.º Rigal (Mitsubishi), a 2-09. 4.º Zaniroli (Mitsubishi), a 5-39. 5.º Ickx (Porsche), a 8-39.

KEDUGU-KAYES (380 km). Motos: 1.º De Petri (Honda). 2.º Orioli (Honda), a 8-6. 3.º Marinoni (Yamaha), a 12-6. 10.º Mas (Yamaha), a 32-11. Coches: 1.º Zaniroli (Mitsubishi). 2.º Cowan (Mitsubishi), a 2-33. 3.º Kussmaul (Porsche), a 3-26. 4.º Metge (Porsche) a 4-14. 5.º Ickx (Porsche), a 8-54. Camiones: 1.º Heyer (Man). 2.º Belotti, a 1-39. 3.º Groine (Mercedes), a 5-8.

KAYES-KIFFA (275 km). Motos: 1.º Picco (Yamaha). 2.º Marinoni (Honda), a 4-36. 3.º Hau (BMW), a 5-37. 11.º C. Mas (Yamaha), a 31-30. Coches: 1.º Rigal (Mitsubishi). 2.º Koussmaul (Porsche), a 4-11. 3.º Zaniroli (Mitsubishi), a 14-11. 4.º Cowan (Mitsubishi), a 15-21. 5.º Ickx (Porsche), a 18-58. Camiones: 1.º Heyer (MAN). 2.º Groine (Mercedes), a 2-20. 3.º Bernau (MAN), a 4-15.

la general de camiones que ocuparon tras levantarse las penalizaciones.

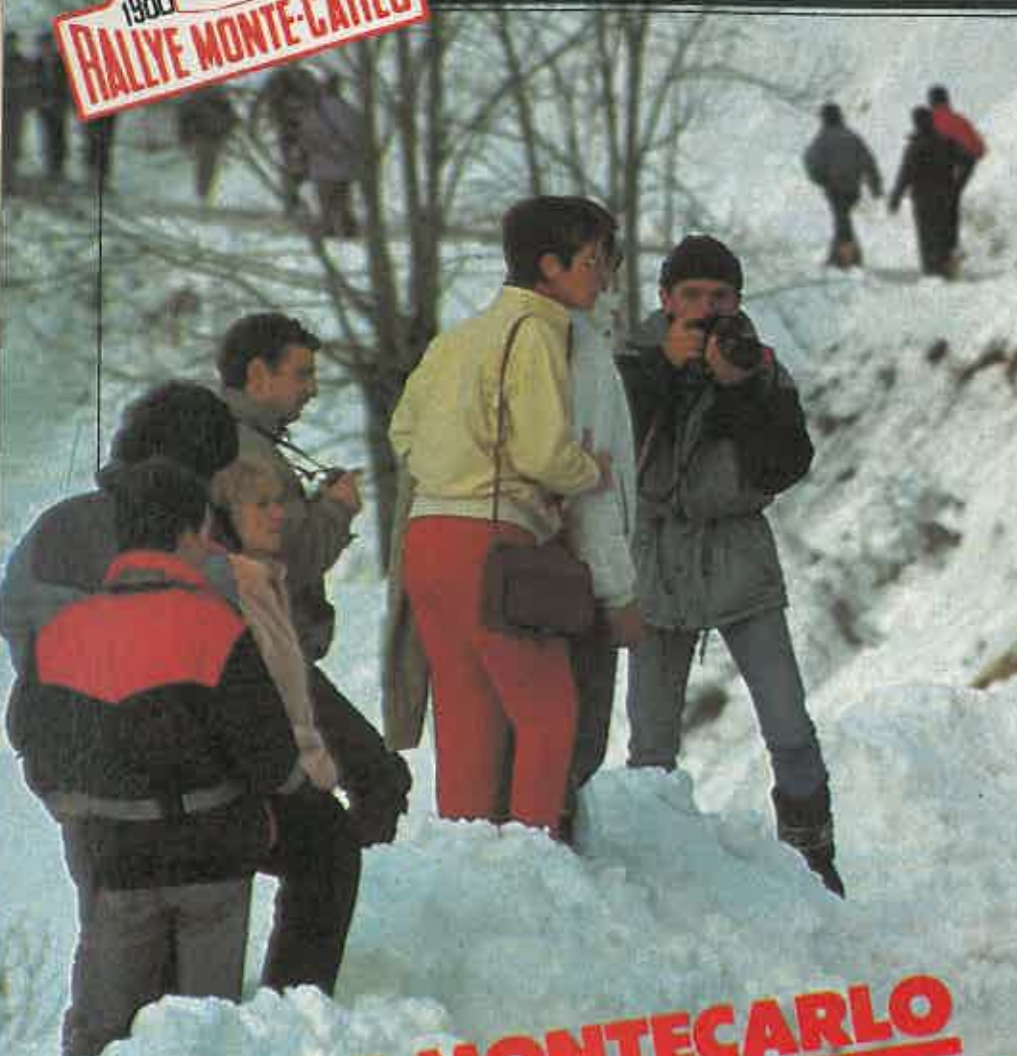
Como los retrasos fueron numerosos y a la hora de dar la salida a la siguiente etapa tan sólo una pequeña parte de los participantes habían llegado a Labe, Patrick Verdoi, director de carrera, decidió aplazar un día la carrera para dar tiempo a que se incorporaran el mayor número posible de equipos. También la organización ha decidido suspender las etapas mauritanas, puesto que el único que las conocía bien era Sabine. Reemprendida la carrera, Carlos del Val daría la campanada anotándose la primera prueba especial de la jornada, con lo que iguala en victorias a Salvador Cañellas, que fue sexto en la etapa y ocupa la séptima plaza de la general, mientras que Del Val es el duodécimo. Carlos Mas entró duodécimo por delante de Rahier y ocupa el décimo lugar entre las motocicletas.

De nuevo el desierto y las condiciones meteorológicas obligaron a los organizadores a variar sobre la marcha el desarrollo de la prueba. Una fuerte tormenta de arena que se inició cuando las

Sobre la arena del desierto, los Porsche 4 x 4 se han mostrado difíciles de batir. Los Pegaso han proporcionado a los españoles muchas satisfacciones. Cañellas y Ferrán celebran su éxito rodeados de pequeños indígenas, dispuestos a llevarse lo que sea. (Foto derecha.)



1986 RALLYE MONTE-CARLO



Sunsundegui tomó la salida en Barcelona con su Lancia Delta S-4 de serie recién estrenado.

RALLYE MONTECARLO 1,2,3, LANCIA OTRA VEZ



Salvador Serviá ha empezado con muchos problemas en su Lancia 037 de la Jolly Club.

CON el Rallye de Montecarlo ha comenzado la temporada de competiciones automovilísticas internacionales. La prueba, a la que nadie le niega ni su renombre ni su tradición, se ha visto en los últimos años afectada por la competencia del raid París-Dakar, que se atrajo a los participantes amateurs con la absurda pretensión de que en las dunas del desierto tenían más posibilidades en su desigual lucha contra los equipos oficiales que sobre las placas de hielo de las carreteras alpinas. Sin embargo, este año, los organizadores han conseguido reunir una inscripción de lujo, con una veintena de pilotos de primera fila al volante de coches oficiales o semioficiales.

Son los Lancia los que en estos primeros compases de la prueba están mar-



Henry Toivonen con el Lancia Delta S-4 está a la cabeza del Rallye de Montecarlo al término de la primera etapa. El nuevo Lancia y Toivonen han empezado muy fuerte el Campeonato del Mundo.



Markku Alen guarda las espaldas a su compañero Toivonen en un principio de rallye muy conservador, con el sorprendente Delta S-4.



Bruno Saby, con el primer Peugeot 205 Turbo 16 clasificado en cuarta posición, aventaja a Salonen en más de 25 segundos.

1985 1986 RALLYE MONTE-CARLO



Timo Salonen y su Peugeot 205 Turbo 16 deberán emplearse a fondo para contener a la "squadra" Lancia.



Tanto Mikkola como Röhrl estrenan innovaciones con sus Audi Quattro S-1 y lo tienen difícil ante Lancia y Peugeot.



cando el ritmo. Después de su victoria en el RAC británico, técnicos y pilotos han trabajado a tope para preparar su primera participación del año 86. Al parecer, han conseguido corregir todos los problemas de inyección que les afectaron en el RAC aunque no les privaron de la victoria. De todas formas, el Montecarlo, con sus largos enlaces, es una prueba en la que los mecánicos deberían tener tiempo para reparar las posibles averías que se puedan producir. Para ello, tanto Lancia como las demás marcas participantes, cuentan con amplísimas flotas de vehículos con los que compensar la prohibición impuesta por la Federación Internacional de emplear helicópteros para estos menesteres.

Por el momento es Henri Toivonen el líder de la prueba, por delante de su jefe de filas, Markku Alen. Toivonen, que lleva dos años plagados de accidentes, parece haber recuperado la moral y la forma con su inesperada victoria del RAC.

Aunque hay que tener en cuenta que Alen dice no querer correr riesgos innecesarios en estos primeros tramos, llenos de espectadores. Habrá, por tanto, que esperar para tener una idea de cuál puede ser el resultado de la lucha entre los dos finlandeses de Lancia.

Detrás de los superpotentes Lancia, Salonen, el campeón del mundo, y Saby tratan de mantener el contacto, mientras que Kankkunen, poco hecho al coche, después de algunos buenos tiempos ha perdido siete minutos por un problema de motor. Es entre estos dos equipos que debe decidirse el Montecarlo de este año, pues los Audi —Röhrl incluido— no parecen capaces de aguantar el ritmo. Además al alemán, que tocó una cuneta en el primer tramo, le falla el motor y parece desconcentrado.

Además de la pelea entre pilotos y marcas, es interesante seguir la de las marcas de neumáticos. Pirelli, que equipa los Lancia, y Michelin, que calza los



La francesa Michele Mouton se estrena sobre un Peugeot 205 evolución 1, netamente inferior a los coches de cabeza.



A Toni Pond (en la foto) y su compañero Wilson les pesa la inexperiencia en este tipo de rallyes, pero se defienden bien con el MG Metro.

Peugeot, Audi, MG Metro y Citroën, se disputan la victoria en la prueba. De momento la marca italiana parece haber traído los neumáticos más eficaces para las condiciones de las carreteras, gracias a los cuales los hombres de la escudería italiana están pudiendo utilizar la potencia de sus motores. Salonen en cambio se quejaba de no disponer de neumáticos justo para la nieve medio deshecha que se han encontrado hasta ahora.

En la prueba debutan los nuevos Citroën BX 4x4. Son coches con un nivel de posibilidades inferior al de los Lancia, Peugeot o Audi. Además el Montecarlo es un rallye muy comprometido para un debut. De momento es el único equipo importante que ha registrado un abandono. La baja ha sido Philippe Wambergue, a cuyo coche se le ha roto una canalización del circuito hidráulico de la suspensión. El veterano Andruet, por su parte, sigue en carrera, marcando tiempos de un cierto relieve.

Para los MG Metro esta prueba también suponía una salida a lo desconocido. Inglaterra es el terreno en donde habían hecho todas sus participaciones de prueba, y además, tanto Pond como Wilson son especialistas en los rallyes británicos. Aquí, en un terreno menos conocido para ellos —para Wilson lo es totalmente—, el nivel de sus tiempos es más bajo que en el RAC, pero se defienden aceptablemente. Los dos pilotos mantienen una pelea particular con Michele Mouton, que hasta el momento les domina. No hay que olvidar que Michele conduce un Peugeot 205 Turbo 16 evolución 1, menos estable y menos potente que los evolución 2 de Salonen, Kankkunen y Saby. El Montecarlo es también la primera prueba del nuevo Campeonato del Mundo de grupo A (turismos de serie). Hay una bonita lucha que de momento domina el sueco Ingvar Carlsson con un Mazda 323 4x4. De todas formas, la ventaja que tiene sobre el Volkswagen Golf GTI de Eriksson es pequeña. Y tampoco es mucha la que tiene sobre el Alfa 33 4x4 de Bertrand Balas.

RAFAGAS DE MONTECARLO

- Al margen de los problemas de motor que han afectado a Serviá en los primeros tramos de velocidad, las cosas no se presentaban del todo bien para él este año. Su coche va calzado con neumáticos Michelin, en vez de los Pirelli que llevaba el año pasado. Salvador quiso hacer pruebas con las cubiertas que va a emplear este año, pero le ha sido imposible. Una vez las pruebas tuvieron que ser suspendidas por falta de nieve, a la siguiente, por exceso.
- Esto sin contar con que en el Jolly Club no estaban demasiado entusiasmados con la idea de que hiciera esta prueba con un Lancia Rally Abarth. Le ofrecieron hacerla con un Fiat Ritmo Abarth Grupo A, pero el luchar contra los Mazda, los Volkswagen, los Alfa Romeo y los Fiat Uno Turbo no le apetecía demasiado.
- Una de las causas por las que el Jolly estaba en contra de la aventura monegasca es porque con el mismo coche que está utilizando aquí, Salvador

- Serviá debe correr el Rallye Costa Brava.
- Para el español, el Lancia Delta S.4 no estará disponible hasta el rallye del RACE. Pero es muy posible que esa prueba decida también hacerla con el Rally Abarth (037), que siempre se ha mostrado muy ágil en las sinuosas carreteras alicantinas, dejando para una prueba menos comprometida e importante el debut con el nuevo modelo.
- La etapa de clasificación del Rallye de Montecarlo ha constituido un éxito de público. Los tramos, localizados entre poblaciones grandes como Grenoble, Chambéry y Aix-les-Bains, y no muy lejanos de Ginebra y Turín, han sido tomados al asalto. En el primero, muy corto, con sólo 2,6 kilómetros de recorrido, la Gendarmería ha contabilizado 35.000 personas, que no se han portado de forma disciplinada precisamente. Algunos participantes se vieron perjudicados por los atascos que se for-

- maron para llegar a los tramos y posteriormente por el público, que invadía la carretera.
- La afluencia de público al primer tramo ha sorprendido a los organizadores, que pensaban que los aficionados iban a quedarse en casa para ver el tramo por televisión, ya que ha sido televisado en directo.
- Debut en el Campeonato del Mundo de Alessandro Fiorio, el hijo de Cesare Fiorio, el responsable de la competición en el Grupo Fiat. Conduce uno de los Fiat Uno Turbo Grupo A. Nervioso, no vio el control posterior al primer tramo y se lo pasó.
- Michele Mouton llevaba dos años sin correr en Montecarlo. Además de tenerse que habituar al Peugeot 205 Turbo 16, ha tenido que entrenar el recorrido casi completo, pues además de los tramos nuevos, los de siempre han cambiado bastante en este tiempo.
- Además de los veteranos pilotos de Citroën Jean-Luc Ogier y Lucette Poin-

- tet, Michele cuenta con la colaboración como *ouvreur* del belga Marc Duez, que pese a su condición de piloto de Austin Rover está colaborando aquí con el equipo Peugeot-Alemania.
- Serviá no es el único español participante en el Rallye de Montecarlo. También participa en la prueba este año el veterano Sunsundegui, que estrena un Lancia Delta S.4 que se acaba de comprar. El coche es una versión de serie —motor de 250 caballos—, a la que se le han montado suspensiones y frenos de competición. Sunsundegui ha comprado este coche con el objeto de correr el Campeonato de España de Rallyes en Tierra.
- El Campeonato de España de Rallyes en Tierra podría contar con la participación del portugués Carlos Bica, que ha comprado el Lancia Rally Abarth que Biasion condujo el año pasado en el Rallye de Portugal. Bica lo estrenará en la edición de este año de dicha prueba.



Sólo queda un BX-4 x 4 en carrera, el de Andruet, en el puesto 11.º

Ingvar Carlsson domina la primera prueba del Campeonato del Mundo de Grupo A con su Mazda 323 4 x 4, con el VW Golf de Eriksson muy cerca y el Alfa 33 4 x 4 de Balas esperando que cometan un error.

Hemos dejado para el final el comentar el comienzo de rallye de Salvador Serviá. Con una tracción trasera un año en que hay bastante nieve en Montecarlo, frente a la legión de coches con tracción a las cuatro ruedas, era muy difícil hacer nada.

Sin embargo, Salva ha aceptado el reto. Para empezar, en el primer tramo le falló el motor, problema de tipo eléctrico que no pudo ser reparado hasta después del segundo, que fue en el que perdió más tiempo, concretamente tres minutos largos. A causa de este proble-

ma, fue adelantado por siete de los pilotos del grupo A, algunos de los cuales van recuperando tiempo poco a poco.

De todas formas es difícil que llegue a poder alcanzar a Carlsson, cuyo Mazda 4x4 le permite hacer los mismos tiempos que el español. Sólo un cambio a mejor del tiempo, que permitiera que la nieve existente terminara de derretirse, podría mejorar sus perspectivas. Pero esa mejoría no se espera más que hacia el final de la etapa común que habrá comenzado el lunes y

terminará el miércoles, cuando ya estas páginas hayan visto la luz. Muchas cosas tendrían que pasar para que Salva pueda mejorar su séptimo puesto como mejor resultado en esta prueba. De cualquier manera, conviene decir que Serviá ha batido los récords existentes hasta ahora en algunos de los tramos en que su Lancia ha funcionado bien, ello es buena prueba de su alto nivel.

Segio Piccione
A. J. Nieto y R. Rodríguez,
(enviados especiales)

CLASIFICACIONES PRIMERA ETAPA

1.º tramo: Aillon-le-Vieux (2,6 km.).—1.º, BIASION (Lancia), 1-35; 2.º, Saby (Peugeot), 1-36; 3.º, Salonen (Peugeot), 1-37; 4.º, Kankkunen (Peugeot), 1-37; 5.º, Toivonen (Lancia), 1-37; 6.º, Mikkola (Audi), 1-38 ...; 27.º, Serviá (Lancia), 1-50, etcétera.

2.º tramo: La Soffaz (9,1 km.).—1.º, Toivonen (Lancia), 7-57; 2.º, Kankkunen (Peugeot), 8-00; 3.º, Salonen (Peugeot), 8-02; 4.º, Saby (Peugeot), 8-02; 5.º, BIASION (Lancia), 8-03; 6.º, Alen (Lancia), 8-04.

3.º tramo: Chamoux-la-Table (13,7 km.).—1.º, Salonen (Peugeot), 11-05; 2.º, Alen (Lancia), 11-08; 3.º, Toivonen (Lancia), 11-09; 4.º, Saby (Peugeot), 11-15; 5.º, BIASION (Lancia), 11-16; 6.º, Kankkunen (Peugeot), 11-22 ...; 27.º, Serviá (Lancia), 12-51...; etcétera.

4.º tramo: St. Pierre d'Allevard (13 km.).—1.º, Toivonen (Lancia), 8-49; 2.º, Saby (Peugeot), 8-50; 3.º, Salonen (Peugeot), 8-51; 4.º, Alen (Lancia), 8-52; 5.º, Mikkola (Audi), 8-53; 6.º, Rohrl (Audi), 8-54 ...; 23.º, Serviá (Lancia), 10-14...; etcétera.

5.º tramo: Veniper (14,4 km.).—1.º, Toivonen (Lancia), 9-02; 2.º, Alen (Lancia), 9-03; 3.º, Saby (Peugeot), 9-09; 4.º, Kankkunen (Peugeot), 9-28; 5.º, Salonen (Peugeot), 9-29; 6.º, BIASION (Lancia), 9-31 ...; 16.º, Serviá (Lancia), 10-14...; etcétera.

6.º tramo: La Chartreuse (44 km.).—1.º, Toivonen (Lancia), 31-15; 2.º, BIASION (Lancia), 31-47; 3.º, Saby (Peugeot), 31-49; 4.º, Alen (Lancia), 32-07; 5.º, Rohrl (Audi), 32-24; 6.º, Mouton (Peugeot), 32-31 ...; 18.º, Serviá (Lancia), 35-47...; etcétera.

CLASIFICACION DE LA ETAPA

1.º, Toivonen-Cresto (Lancia Delta S4); 2.º, Alen-Kiwimaki (Lancia Delta S4), a 1-05; 3.º, BIASION-Siviero (Lancia Delta S4), a 1-17; 4.º, Saby-Fauchille (Peugeot 205 Turbo 16), a 1-22; 5.º, Salonen-Harjanne (Peugeot 205 Turbo 16), a 1-47; 6.º, Rohrl-Geisdorfer (Audi Quattro Sport), a 2-42; 7.º, Mikkola-Hertz (Audi Quattro Sport), a 2-47; 8.º, Mouton-Harrymann (Peugeot 205 Turbo 16), a 3-03; 9.º, Pond-Arthur (MG Metro 6R4), a 3-59...; 10.º, Wilson-Harris (MG Metro); 11.º, Andruet-Peuvergne (Citroën BX 4TC), a 6-12; 12.º, Carlsson-Bohlin (Mazda 323 4x4), a 6-32, primero en Grupo A...; 22.º, Serviá-Sabater (Lancia Rally Abarth), a 22-34...; 46.º, Sunsendegui-Sáez de Buruaga (Lancia Delta S4), a 28-34.

FEDERACION

GRACIA NO DIMITE

El presidente de la Federación Española de Automovilismo, Carlos Gracia, y su Junta Directiva han sido puestos en entredicho por la mayoría de los presidentes de las Federaciones Territoriales que, tras una reunión mantenida en Madrid, decidieron pedir la dimisión de Carlos Gracia y de su equipo por supuesta mala gestión. Sin embargo, ni el presidente ni su Junta están dispuestos a dimitir ya que consideran que esta postura de las territoriales viene motivada por las medidas que ha tomado la Española, especialmente la tramitación directa de las licencias para

situación ha llegado hasta el punto de vertir acusaciones personales contra Carlos Gracia, acusaciones contra las que el presidente va a emprender las pertinentes acciones judiciales.

Por su parte, Guillermo Barreras, representante de los pilotos en la Junta Directiva de la Federación Española, ha hecho pública una carta en la que tranquiliza a los deportistas y asegura que todas las licencias que se expidan este año estarán cubiertas por el seguro. En lo que respecta al contencioso entre la Federación Española y la Catalana, con motivo de la salida desde Barcelona del Rallye de Montecarlo Carlos Gracia y Ernesto Font, presidente de la Catalana, tuvieron una mara-



Carlos Gracia y Ernesto Font enterraron el hacha de guerra

que no haya deportistas —2.800 según datos de la Española del pasado año—, que no estén cubiertos por la obligatoria póliza de seguros. Además, Carlos Gracia dispone de otras muchas pruebas para rebatir las acusaciones que se han vertido sobre su actual gestión y que demuestran las irregularidades que existen en las territoriales, especialmente en aquellas que más fuerza hacen para que dimita.

Por su parte, el grupo que pide la dimisión del presidente asegura que esas irregularidades en la emisión de licencias son consecuencia de mal funcionamiento de la Española y aseguran que, si el presidente lleva a cabo las auditorías que ha prometido hacer, éstas serán bien recibidas en las territoriales. El tema, desgraciadamente para el automovilismo, dará mucho que hablar ya que la

toniana reunión. En ella se clarificaron las posturas y así la Catalana podrá seguir tramitando las licencias como hasta ahora en que su actuación con respecto a la Española había sido intachable. Font estaba dolido por la actuación de la F.E.A. que había mandado cartas a los licenciados catalanes —y del resto de España—, según las cuales éstos debían sacarse la licencia directamente desde Madrid, sin antes avisar a las regionales. Pese a la circular de Madrid, la Catalana podía seguir tramitando licencias en virtud de sus estatutos aprobados por la Generalitat y su personalidad jurídica propia (que no todas las territoriales poseen). Carlos Gracia manifestó que la Catalana podía obrar de tal modo y achacó la falta de aviso a problemas de correo.



Boxes



El Fórmula 1 extraplano acaba de aparecer. Es el Brabham BMW BT 55, en cuyo diseño se han invertido 6.800.000 libras esterlinas, y cuya principal característica es ser el coche más bajo de la Fórmula 1. Es incluso 23 centímetros más bajo que el BT 54. Gordon Murray, su diseñador, le ha dado al motor BMW una inclinación de 72 grados, lo que ha hecho posible la mínima altura del conjunto. Va acoplado a un cambio de 7 velocidades y los pilotos serán De Angelis y Patrese.

En los entrenamientos privados que se han celebrado en Río de Janeiro, Senna, con Lotus, ha logrado el mejor tiempo, rodando en 1' 27" 16, con neumáticos de clasificación. Nelson Piquet, con Williams-Honda, logró el segundo mejor tiempo absoluto, rodando en 1' 28" 16. En cuanto al equipo Williams, hay que decir que Mansell consiguió rodar durante 62 vueltas seguidas, consumiendo solamente 190 litros de gasolina y ser el tercer hombre más rápido con 1' 28" 22, delante de Johansson y Alboreto. El más rápido con gomas de carreras fue Prost (1' 33" 46).

Esta semana por fin se han definido ya algunas de las opciones para esta temporada. Pérez-Sala ya ha desechado el correr con un Lola del equipo que el pasado año llevó a la victoria a Danner ya que él no quería un equipo de tres pilotos y en el equipo no tenían «bas-

tante» con sólo dos. Así las cosas la opción Pavese con chasis Ralt 85 para el inicio de la temporada y luego con modelo 86 es la más probable. Pérez-Sala quiere ser el único piloto del equipo y falta todavía por ver si los italianos no le buscan un compañero. Por otra parte, como MOTOR16 anunciaba la pasada semana, Villota correrá con un Porsche de Fitzpatrick el Mundial de Resistencia, pero su compañero será Fermín Vélez, que de este modo vuelve a circuitos de Europa tras haberse tenido que retirar a la montaña.

El traído y llevado cuatro ruedas motrices de José María Serviá se gasta dentro de SEAT competición. Será un Ibiza bimotor en cuya primera definición ha intervenido Motor-Park, concesionario SEAT barcelonés animado por el ex presidente de la catalana Jordi Viñas.

Finalmente será René Arnoux el segundo piloto del equipo Ligier junto a Jacques Laffite.

Es muy probable que Pep Bassas siga con Renault esta temporada. Lo hará con un R-11 Grupo A, aunque los kits de preparación todavía no han llegado a FASA. Otro piloto que los espera es Josep Frigola que está tratando de vender su R-5 Turbo. Si Bassas prefiere correr con Renault, que debería haberle dado su respuesta este fin de semana, sigue, sin embargo, teniendo abiertas las opciones BMW o Lancia.

Estabilidad Alfa
hora



OPEL ASCONA

El Opel Ascona es un modelo aparecido en el mercado europeo durante 1981. Se vende con tres tipos de carrocería, uno de dos volúmenes y cinco puertas y otro con maletero, que puede llevar cuatro o dos puertas. Este último es la versión denominada GT, equipada con un motor de 1.800 centímetros cúbicos y 115 caballos, de aspecto y prestaciones deportivas. Ade-

más de esta mecánica, existen dos más con motor de 1,6 litros, una de gasolina y otra de gasóleo, con potencias de 90 y 54 caballos, respectivamente. Habitabilidad, confort acabado y un precio atractivo son sus principales virtudes. Por contra una dirección demasiado lenta y un cambio poco preciso, son las pegas más acusadas de este deportivo de General Motors.



Motor 16

...de 175 km/h., 2.250.000. ptas. (IVA incluido).

Alfa 75.
La conducción creativa.



ALFA ROMEO ESPAÑOLA, S.A.
Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16,4. MADRID.



BALLESTA



José María Casanovas

Sabine, la grandeza de un soñador



El vencedor del París-Dakar 86 será para siempre Thierry Sabine. Será un título póstumo, pero jamás tan merecido. Inventó la competición, la puso en escena, la llevó al primer plano mundial y sólo le faltaba entregar su vida. Murió como siempre soñó. Entregó su vida a lo que más amaba. El desierto fue su razón de ser y a la vez cavó su propia tumba. Todas las muertes se nos antojan injustas. Pero ésta es cruel, terrible, desoladora. Sabine la hubiese firmado en vida, pero el París-Dakar la sufre tanto en su ausencia que incluso peligra su futuro. Porque sin Therry, será otra prueba.

Conocí a Sabine hace dos años en París. Era un tipo con un carisma especial. Soñador nato, optimista, vital. Se crecía ante las adversidades, no se arredraba ante nada. Confiaba en el hombre y en su espíritu de superación. Recuerdo que era el mes de octubre, acababa de llegar de Africa donde había permanecido un mes buscando nuevas vías, nuevas atracciones para un Rallye que se había convertido sin duda en la mayor aventura del siglo XX.

Hablaba con pasión del desierto. Con devoción, con amor. Estaba tan

satisfecho de su gran obra, que sólo pensaba en subir el listón en busca del más difícil todavía. Para él el París-Dakar no era ni una carrera ni un negocio, sino su razón de ser. Se olvidaba que ganaba quinientos millones anuales con el Raid y siempre estaba en el frente, dando la cara. Lejos de acomodarse o dirigir la competición desde la suite de un hotel, disfrutaba copilotando un helicóptero y desafiando el riesgo. Durante veinte días dormía cuatro horas diarias. Era el alma, cerebro y líder. Los participantes eran sus amigos que ahora lloran desconsoladamente su pérdida.



Con Sabine desaparece un gran tipo. Un aventurero nato. Porque llevar más de dos mil hombres al desierto tiene tanto de odisea como de proeza. Ya se sabe que en esta vida triunfar equivale a despertar envidias y odios. Muchas veces se habían levantado en los últimos tiempos contra el París-Dakar que en ocasiones rozaba la frontera de lo imposible. Sabine siempre respondía lo mismo: «Yo no obligo a nadie, los que participan lo hacen por su propia voluntad.»

El creador del ya mítico París-Dakar pasará a la historia del automovilismo deportivo. Inventó otro tipo de prueba. Era de los convencidos que había que escapar del asfalto y era un amante de la aventura. Quizá se llevara a la tumba otro gran proyecto del que nos habló con cariño e interés: «Algún día organizaremos una prueba por Brasil que igualará los atractivos del Dakar.» Quizá se lleve el proyecto para siempre a la tumba. Sin él, a partir de ahora, nada será igual.

Thierry se fue. Pero el París-Dakar debe seguir. Sería el mejor homenaje al hombre que puso en marcha una prueba única e irrepetible.

PARA GENTE CON PRISA

1.8i 6T



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.796 c.c. (84,8 x 79,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 61 litros. Potencia máxima: 115 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 15,4 mkg. a 4.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,0 km/h.; 2.ª, 12,7 km/h.; 3.ª, 18,3 km/h.; 4.ª, 24,4 km/h.; 5.ª, 30,7 km/h. Embrague: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,6. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y tambores atrás, con servo. **SUSPENSIONES** Tipo: Independiente delante y semi-independiente detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 185/70 HR 13.

PESOS En orden de marcha: 1.010 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Prebado en el número
Ascona LS 1.6 4P	1.598	90	170	8,3	10,3	—
Ascona LS 1.6 5P	1.598	90	170	8,3	10,3	—
Ascona GLS 1.6 4P	1.598	90	170	8,3	10,3	—
Ascona GLS 1.6 5P	1.598	90	170	8,3	10,3	—
Ascona GLS 1.8 4P	1.796	115	187	7,7	10,1	—
Ascona GLS 1.8 5P	1.796	115	187	7,7	10,1	—
Ascona GT 1.8 2P	1.796	115	190	8,8	11,7	64
Ascona LS Diesel 4P	1.598	54	143	6,8	5,6	—
Ascona LS Diesel 5P	1.598	54	143	6,8	5,6	—

Motor 16

José María Casanovas

Sabine, la grandeza de un soñador

El vencedor del **París-Dakar 86** será para siempre **Thierry Sabine**. Será un título póstumo, pero jamás tan merecido. Inventó la competición, la puso en escena, la llevó al primer plano mundial y sólo le faltaba entregar su vida.

Murió como siempre soñó. Entregó su vida a lo que más amaba. El desierto fue su razón de ser y a la vez cavó su propia tumba. Todas las muertes se nos antojan injustas. Pero ésta es cruel, terrible, desoladora. **Sabine** la hubiese firmado en vida, pero el **París-Dakar** la sufre tanto en su ausencia que incluso peligra su futuro. Porque sin **Therry**, será otra prueba.

Conocí a **Sabine** hace dos años en París. Era un tipo con un carisma especial. Soñador nato, optimista, vital. Se crecía ante las adversidades, no se arredraba ante nada. Confiaba en el hombre y en su espíritu de superación. Recuerdo que era el mes de octubre, acababa de llegar de **Africa** donde había permanecido un mes buscando nuevas vías, nuevas atracciones para un Rallye que se había convertido sin duda en la mayor aventura del siglo XX.

Hablaba con pasión del desierto. Con devoción, con amor. Estaba tan

satisfecho de su gran obra, que sólo pensaba en subir el listón en busca del más difícil todavía. Para él el **París-Dakar** no era ni una carrera ni un negocio, sino su razón de ser. Se olvidaba que ganaba quinientos millones anuales con el **Raid** y siempre estaba en el frente, dando la cara. Lejos de acomodarse o dirigir la competición desde la suite de un hotel, disfrutaba copilotando un helicóptero y desafiando el riesgo. Durante veinte días dormía cuatro horas diarias. Era el alma, cerebro y líder. Los participantes eran sus amigos que ahora lloran desconsoladamente su pérdida.



Con **Sabine** desaparece un gran tipo. Un aventurero nato. Porque llevar más de dos mil hombres al desierto tiene tanto de odisea como de proeza. Ya se sabe que en esta vida triunfar equivale a despertar envidias y odios. Muchas veces se habían levantado en los últimos tiempos contra el **París-Dakar** que en ocasiones roza la frontera de lo imposible. **Sabine** siempre respondía lo mismo: «Yo no obligo a nadie, los que participan lo hacen por su propia voluntad.»

El creador del ya mítico **París-Dakar** pasará a la historia del automovilismo deportivo. Inventó otro tipo de prueba. Era de los convencidos que había que escapar del asfalto y era un amante de la aventura. Quizá se llevara a la tumba otro gran proyecto del que nos habló con cariño e interés: «Algún día organizaremos una prueba por Brasil que igualará los atractivos del Dakar.» Quizá se lleve el proyecto para siempre a la tumba. Sin él, a partir de ahora, nada será igual.

Thierry se fue. Pero el **París-Dakar** debe seguir. Sería el mejor homenaje al hombre que puso en marcha una prueba única e irrepetible.



ALFA 75.
Aceleración y estabilidad Alfa a 300 curvas por hora

Aceleración

De 0 a 100 km/h en 8,8 segundos

La aceleración del Alfa 75 es excepcional. Además, el régimen de giro del motor es siempre óptimo, aprovechando el buen escalonamiento de su caja de cambios.

Estabilidad

El sistema **TRANSAXLE** del Alfa 75, con el motor delante y el grupo embrague-cambio-diferencial detrás, le ofrece prestaciones, equilibrio y seguridad únicos en el mundo.

Y también Turbo Diesel

Un Turbo Diesel dotado de intercambiador de calor aire-aire, que reduce las fatigas termomecánicas y aumenta las prestaciones del motor.

Alfa 75 2.0: 128 CV DIN, más de 195 km/h, 1.975.000 ptas. (IVA incluido).

Alfa 75 2.0 Turbo Diesel Intercooler: 95 CV DIN, más de 175 km/h., 2.250.000. ptas. (IVA incluido).

Alfa 75.
La conducción creativa.



ALFA ROMEO ESPAÑOLA, S.A.
Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16,4. MADRID.



CAMEL



EL SABOR DE LA AVENTURA.

15.000 KMS. CON EL PEUGEOT 505 TURBODIESEL

**ARRANCO
MONTECARLO**

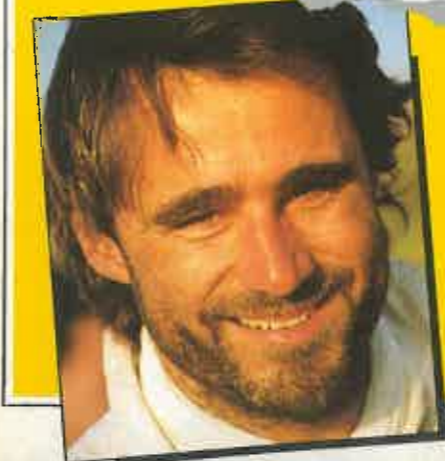
SEMANAL
Motor 16
GRUPO

26 de enero 1986

Núm. 118 • 200 ptas.

NUEVOS

**OPEL REKORD • VOLKSWAGEN PASSAT
LADA SAMARA • ALFA 75 TURBO • FIAT PANDA**



**DAKAR
SIN SABINE**