

ESPECIAL
92
PAGINAS

2 RALLYES DE LEYENDA **DE**
DAKAR
A MONTECARLO



3 PRUEBAS

- Alfa 75
- VW Passat 86
- Pequeños diesel

NOVEDADES

- Citroën BX Familiar
- Peugeot 205 Cabriolet
- Renault Express



El pequeño
v...



EL LORD DE LA CIUDAD



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.275 c.c. (70,6 x 81,3 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,4 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 30 litros. Potencia máxima: 63 CV a 5.650 rpm. Par máximo: 9,92 mkg. a 3.100 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,6 km/h.; 2.ª, 12,7 km/h.; 3.ª, 19,3 km/h.; 4.ª, 27,7 km/h. Embrague: Manco mecánico.

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

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

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

PESO En orden de marcha: 805 kg.

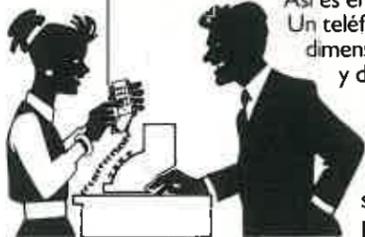
MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Metro 1.3 HLE	1.275	63	146	7,6	9,9	13
Metro 1.3 HLE 5p	1.275	63	146	7,6	9,9	77
MG Metro 1300	1.275	71	160	7,2	9,2	—

Motor 16

Cordón extensible de 5 metros.

Pequeño en tamaño

Así es el nuevo Benjamín. Un teléfono de reducidas dimensiones, compacto y de avanzado diseño. De un solo módulo. Ideal para acoplarse en cualquier lugar por pequeño que sea. Más cómodo y práctico. Más a mano.



también posee memoria. Retiene la última llamada realizada, permitiendo la repetición de la misma con sólo pulsar una tecla. Un teléfono que dará mucho que hablar.



En la oficina, en el despacho y en su casa

El nuevo Benjamin siempre está cerca de usted.

Con cordón extensible de 5 metros para su mayor movilidad. Un modelo en línea con sus gustos y actividades.



Grande en tecnología

Totalmente electrónico, con botón de retención y transferencia y la posibilidad de conexión con centralita, el Benjamín

Venga a conocer los diferentes modelos y equipos telefónicos en cualquiera de las Oficinas Comerciales de Telefónica, o llame al 004 (llamada gratuita).



Telefónica

ESTA SEMANA

LOS COCHES Y SUS OPCIONES. PAG. 20
PRECIOS DE TODOS

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Director: Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefe de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Ferini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaria 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. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín. Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Montecrin. 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 FIPI. COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

OJD

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA	
6 A FONDO	VW Passat gama 86
10 FRENTE A FRENTE	R-5/205/Ibiza/Fiesta
15 A FONDO	Alfa Romeo 75
19 MERCADO	Ecós de la semana
24	Precios de coches usados
I ESPECIAL RALLYES	Paris-Dakar



XVIII Montecarlo

59 CUENTENOS SU CASO	
61 COMPRAR Y VENDER	
65 LO ULTIMO	Renault Express



76 (*) Peugeot 205 Cabriolet

78 ESTADISTICA	
80 ACTUALIDAD	Del desguace a la tienda
83 MOTOS	Guzzi V-75-TT
86 DEPORTE	Brabham BT-55
90 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

(*) Rogamos a nuestros lectores disculpen el error de paginación existente entre las páginas 67 y 74, que vienen numeradas de 59 a 66.

T.V.E., los coches y los niños

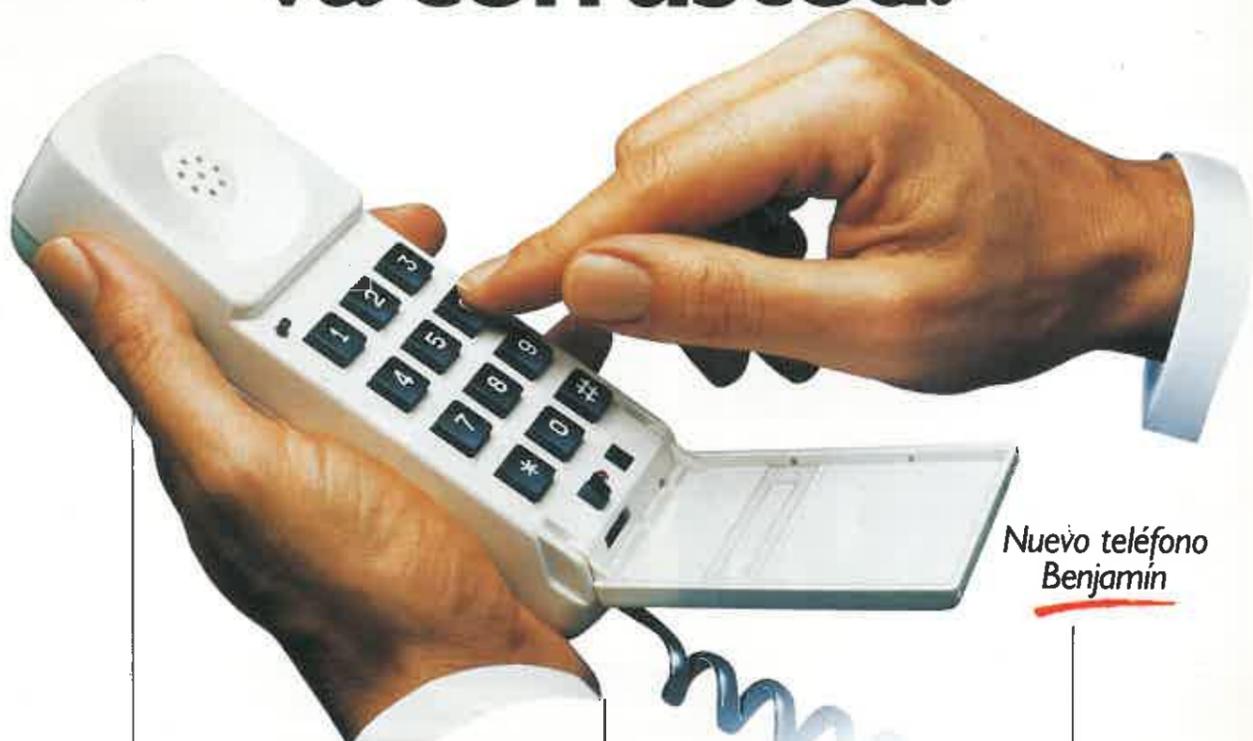
ESPAÑA, 2; Unión Soviética, 0. Sí, me refiero al último encuentro jugado por nuestra selección futbolera. El partido, visto ante la pequeña pantalla, resultó soporífero. Otra cosa muy distinta fue el abultado tanteo conseguido, en el intermedio del encuentro, por los fabricantes de automóviles, que prácticamente monopolizaron los espacios publicitarios. Ante este hecho son necesarias un par de consideraciones. La primera, el enorme esfuerzo que este sector realiza para comunicarse con sus potenciales clientes. La segunda, el derroche de imaginación, que bien vale un aplauso, de las agencias de publicidad al ofrecernos unos spots que son auténticas delicias.

Hay una cosa que está muy clara: la mayor parte del pastel publicitario se lo come la pequeña pantalla. Tiene cierta lógica, pero no es justo. Es cierto que la mejor televisión de España consigue mayor número de impactos que cualquier otro medio, pero no están muy acertados los fabricantes de automóviles si piensan que su presencia en la caja tonta es suficiente para que un señor compre sin más un determinado modelo. Los españoles, por fortuna, que además de mayorcitos somos ya tan europeos como los franceses o los alemanes, cuando queremos comprar un coche no nos conformamos únicamente con la belleza de un anuncio en televisión. Queremos saber, queremos conocer la opinión de los expertos, queremos invertir bien nuestro dinero. TVE, sobre esto, nada de nada. Pero los consumidores recurren a las revistas especializadas, para poder formarse una opinión sobre los productos del mercado. Aquí precisamente está nuestra grandeza, en hacer cada semana una revista mejor.

Los fabricantes, sin embargo, insisten en alimentar ese tragalotodo que dirige el señor Calviño, dándole la espalda a la realidad. Que nadie se rasgue las vestiduras si digo que a la prensa especializada únicamente llegan las migajas de la tarta, dificultando el crecimiento lógico y necesario de las revistas especializadas. En este sentido hay todo un ejemplo a seguir, como es el comportamiento de las marcas en otros países. Urge que los fabricantes se pongan a la altura de las circunstancias y dejen de pensar que los coches se venden de la misma forma que se venden los juguetes. Nada de eso.

Félix Lázaro

El pequeño Benjamín va con usted.



Nuevo teléfono Benjamín

Cordón extensible de 5 metros.

Pequeño en tamaño

Así es el nuevo Benjamín. Un teléfono de reducidas dimensiones, compacto y de avanzado diseño. De un solo módulo. Ideal para acoplarse en cualquier lugar por pequeño que sea. Más cómodo y práctico. Más a mano.



también posee memoria. Retiene la última llamada realizada, permitiendo la repetición de la misma con sólo pulsar una tecla. Un teléfono que dará mucho que hablar.



En la oficina, en el despacho y en su casa

El nuevo Benjamín siempre está cerca de usted.

Con cordón extensible de 5 metros para su mayor movilidad. Un modelo en línea con sus gustos y actividades.



Grande en tecnología

Totalmente electrónico, con botón de retención y transferencia y la posibilidad de conexión con centralita, el Benjamín

Venga a conocer los diferentes modelos y equipos telefónicos en cualquiera de las Oficinas Comerciales de Telefónica, o llame al 004 (llamada gratuita).



Telefónica

SERIE PRODUCCION



AUSTIN METRO 1.3 HLE

El Metro es el sucesor de una estirpe de coches pequeños con marcado carácter urbano que comenzó hace treinta años con el Mini. En el Metro se han mantenido muchas de las características del antiguo Mini, pero se ha mejorado radicalmente el mayor defecto de aquél, la habitabilidad. En el Metro se conjugan admirablemente unas dimensiones exteriores mínimas con un

habitáculo suficientemente amplio para cuatro personas y un maletero digno. La última versión aparecida es la de cinco puertas, por lo que se añade la funcionalidad de las dos puertas traseras. El motor es el mismo que empleaban los Mini, pero actualizado en lo que se refiere a alimentación y distribución. La suspensión emplea el sistema Hydragas, que da un buen confort.



Motor 16

PRECIOS DE TODOS LOS COCHES Y SUS OPCIONES. PAG. 20

E. coches y niños

; Unión Soviética, O. Sí, me re- último encuentro jugado por selección futbolera. El partido, de la pequeña pantalla, resultó a cosa muy distinta fue el abul- seguido, en el intermedio del los fabricantes de automóvi- amamente monopolizaron los es- arlos. Ante este hecho son ne- de consideraciones. La prime- s-fuerzo que este sector realiza rse con sus potenciales clien- a, el derroche de imaginación, un aplauso, de las agencias de rrecernos unos spots que son rias.

na que está muy clara: la ma- stel publicitario se lo come la lla. Tiene cierta lógica, pero no



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

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-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 YIPP. COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 36.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



XVIII Montecarlo

59 CUENTENOS SU CASO

61 COMPRAR Y VENDER

65 LO ULTIMO Renault Express



76 (*) Peugeot 205 Cabriolet

78 ESTADISTICA

80 ACTUALIDAD Del desguace a la tienda

83 MOTOS Guzzi V-75-TT

86 DEPORTE Brabham BT-55

90 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

(*) Rogamos a nuestros lectores disculpen el error de paginación existente entre las páginas 67 y 74, que vienen numeradas de 59 a 66.

mejor televisión de España consigue mayor número de impactos que cualquier otro medio, pero no están muy acertados los fabricantes de automóviles si piensan que su presencia en la caja tonta es suficiente para que un señor compre sin más un determinado modelo. Los españoles, por fortuna, que además de mayorcitos somos ya tan europeos como los franceses o los alemanes, cuando queremos comprar un coche no nos conformamos únicamente con la belleza de un anuncio en televisión. Queremos saber, queremos conocer la opinión de los expertos, queremos invertir bien nuestro dinero. TVE, sobre esto, nada de nada. Pero los consumidores recurren a las revistas especializadas, para poder formarse una opinión sobre los productos del mercado. Aquí precisamente está nuestra grandeza, en hacer cada semana una revista mejor.

Los fabricantes, sin embargo, insisten en alimentar ese tragalotodo que dirige el señor Calviño, dándole la espalda a la realidad. Que nadie se rasgue las vestiduras si digo que a la prensa especializada únicamente llegan las migajas de la tarta, dificultando el crecimiento lógico y necesario de las revistas especializadas. En este sentido hay todo un ejemplo a seguir, como es el comportamiento de las marcas en otros países. Urge que los fabricantes se pongan a la altura de las circunstancias y dejen de pensar que los coches se venden de la misma forma que se venden los juguetes. Nada de eso.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

Bocinazos

¿Quién se ocupa de que la información sobre el estado de los puertos se actualice en los paneles señalizadores?

¿Por qué TVE se empeña en repetir una y otra vez las mismas imágenes del París-Dakar en cada uno de los informativos?

Si en la mayoría de los países occidentales ha bajado el precio de los combustibles, ¿por qué en España no se tiene en cuenta el nuevo precio del petróleo?

¿Por qué los extintores de los vehículos en los que es obligatoria su instalación no pasan una revisión?

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



ENASA

MAS NUMEROS ROJOS

EL proceso de deterioro de la Empresa Nacional de Autocamiones (Enasa), que se había frenado en los tres últimos años, ha vuelto a reactivarse. En 1985 la empresa ha registrado oficialmente 16.000 millones de pesetas de pérdidas, cifra muy superior a los 6.000 millones de saldo negativo con que cerró el ejercicio 1984. Entre las causas que pueden explicar esta evolución se esgrimen el fracaso de sendos contratos de suministro de vehículos a Egipto y Sudán. En esta línea, en el

INI se está pensando en segregar la división militar de la compañía —con buenos resultados—, barajándose incluso la posibilidad de integrarla en la empresa Santa Bárbara.

SEGUROS

SIGUEN LAS QUEBRAS

UNA nueva quiebra de una compañía de seguros ha dejado colgados a sus asegurados y a aquéllos que tuvieron siniestros con ellos. En este caso se trata de los 66.000 mutualistas de la Mutua Aseguradora de Cataluña, con un volumen de primas de 1.100

RENAULT 21: ONCE VERSIONES

AL fin han quedado definidas las versiones que aparecen en el mercado francés del Renault 21, que como nuestros lectores conocen, sustituirá al veterano R-18.

El próximo mes de marzo comenzará su comercialización en el país vecino, mientras que en nuestro país, el R-21 probablemente no se retrasará para más allá del verano.

Gasolina. TL: Motor 1.721, 76 caballos y caja de cuatro velocidades, con quinta opcional. **TS:** Motor 1.721 c.c., 90 caballos y caja de cambios de cinco velocidades. **GTS:** Igual a la anterior pero con mejor equipamiento. **RS:** Igual que el anterior, con equipamiento igual al GTS, con desarrollos largos pa-

ra mayor economía. **TSE:** Misma mecánica que la anterior, con equipamiento máximo. **RX:** Motor de 1.995 c.c., 120 caballos y velocidad máxima de 200 km/h., equipamiento medio. **TXE:** Igual que el anterior, pero con equipamiento máximo.

Diesel. TD: Motor atmosférico de 2.068 c.c. y 67 caballos, velocidad máxima de 165 km/h. y caja de cinco velocidades; equipamiento básico. **GTD:** Misma características que el anterior, con equipamiento medio. **Turbo D:** Motor turbo de 88 caballos y velocidad máxima de 177 km/h., con equipamiento medio. **Turbo DX:** Igual que el anterior, con equipamiento máximo.

millones, y que debe 100 millones por pagos de reparaciones e indemnizaciones. En este sentido, cabe destacar que el Ministerio de Economía está preparando un decreto que permita anticipar los pagos a los damnificados cuando una aseguradora entre en proceso de liquidación. Otra noticia de Cataluña: 25 millones de pesetas en el monto que por Impuesto de Lujo de 130 vehículos han estafado a sus clientes dos compra-venta de Hospitalet de Llobregat, concretamente de Auto Crédito Dofer. Se trata de José Luis y Domingo Ferrer, que se encuentran en paradero desconocido.

BALANCES

AGNELLI, SATISFECHO

EL presidente del grupo Fiat, Giovanni Agnelli, ha dado cuenta del balance del ejercicio de 1985 y ha comunicado a los accionistas que se han obtenido 90.500 millones de pesetas de benefi-



cio, con una facturación total de 2,3 billones de pesetas y una neta reducción del endeudamiento del grupo, que bajó de 2.377 millones de dólares a 1.755 millones en el pasado año.

Aunque con datos aún provisionales, otro fabricante de automóviles también ha comunicado sus beneficios, el grupo PSA, que a través de un portavoz de la compañía en Madrid manifestó que su grupo ganó aproximadamente en 1985 una cifra de 10.000 millones de pesetas, con un progreso del 0,7 por 100 en la producción respecto de 1984.



LOTUS CAMBIA DE DUEÑO

GENERAL Motors ha anunciado oficialmente la adquisición de un paquete de acciones de la firma británica Lotus, lo que le permite controlar el 59,7 por 100 del capital social.

Tras esta compra, el accionariado de la marca británica pasa a estar compuesto por tres grandes bloques: el mencionado por tres grandes bloques: el mencionado por 100 de General Motors, el 21 por 100 de Toyota (con quien GM mantiene una estrecha colaboración desde hace

años) y el 19 por 100 restante en poder de la viuda y herederos de Colin Chapman.

La compra de estas acciones se interpreta como un inusitado interés por parte de los grandes hacia los pequeños fabricantes de coches deportivos. Las relaciones entre Chrysler y Maserati, Fiat y Ferrari y ahora GM y Lotus así lo hacen entender. Hace tan sólo cuatro meses, el gigante norteamericano canceló sus conversaciones con Alfa Romeo.

SEMSA-YAMAHA

LASHERAS, VICEPRESIDENTE

JORGE Lasheras Allué ha sido nombrado vicepresidente y consejero delegado de Sema-Yamaha, en sustitución de Hideo Okada. Lasheras ocupaba anteriormente los puestos de consejero y director general. Es economista y participó en la negocia-

ción de la asociación española de Yamaha con el grupo Banesto cuando ocupaba el cargo de director de estrategia para Europa de este banco.

INDUSTRIA

GM SE REORGANIZA

EL mayor fabricante de automóviles del mundo, General Motors, va a reestructurar sus operaciones europeas, hasta ahora deficitarias. El eje de la reforma pasará por la creación de una central de coordinación de las operacio-

nes que se realizan en 17 países europeos. Su sede estará en Zurich y comenzará a funcionar en febrero. Dentro de esta reorganización Hans Hueskes, hasta ahora presidente de GM Continental en Bélgica, ha sido nombrado presidente de GM España.



¿Verdad que estaría muy bien que los taxis de todas las ciudades españolas tuvieran la misma identificación?



¿Por qué cada vez que se utiliza el Palacio de Exposiciones de Madrid los miles de vecinos del barrio del Pilar tienen que quedarse bloqueados por los camiones de mudanzas?



FUTBOL

OPEL MUNDIAL

LA Federación Internacional de Fútbol Asociación —FIFA— ha decidido nombrar a Opel como patrocinador oficial de los próximos Mundiales de Fútbol, que se celebrarán durante el mes de

junio en México. Además, esta actividad de patrocinio se extenderá también a las finales de la Copa de Europa este año y al Campeonato Europeo que tendrá lugar en Alemania en 1988. Tanto en los Mundiales como en el Campeonato de Europa, Opel será el único fabricante de automóviles que participará como patrocinador oficial.



Verde y Rojo

Y sin contemplaciones: un director general de Ordenación y Promoción del Turismo de la Consejería de Turismo de la Junta de Andalucía capaz de decir la sandez de que hay que multiplicar por diez las multas para evitar los accidentes, tiene la

obligación moral de despedir inmediatamente a su chófer, si es que lo tienen, y dejar de hablar de estas cuestiones durante los próximos diez años.

Ya quedan pocos como Carlos del Val, capaces de pararse en plena carrera para ayudar a un rival en apuros. Si además su acción le causa el abandono, Carlos se hace merecedor, al menos, de cualquiera de los galardones al mérito deportivo que se conceden por nimiedades.

A José María García, de la red de emisoras Antena 3, que se permite hablar de automovilismo sin tener ni remota idea de por dónde van los tiros. Por si fuera poco, se ha alineado en el bando perdedor, sin conocer a fondo los problemas. Veremos cómo va a salir ahora airosamente del asunto.

A FONDO



y la falta de respuesta de la mecánica en marchas largas, lo que obliga a estar cambiando con mucha frecuencia si se va en cuarta o quinta.

MECÁNICA



Las tres mecánicas ofrecidas en la gama Passat 86 (un motor de gasolina, un diesel y un turbodiesel) tienen puntos en común, tanto en lo positivo —donde hay que destacar la economía de consumo, el funcionamiento silencioso y sin vibraciones, o el buen empuje en marchas cortas— como en lo negativo —en donde sobresale la enorme pereza de las reacciones al acelerador.

Los tres motores tienen un diseño moderno, en el que se ha dado más importancia a la fiabilidad que a las prestaciones excepcionales: el motor de gasolina, con noventa caballos de potencia, tira con soltura del coche, pero el diesel atmosférico, con sólo cincuenta y cuatro caballos, tiene problemas para dar un toque de agilidad al conjunto. El turbodiesel sorprende por su suavidad de funcionamiento, es un motor en el que no se sienten los clásicos tirones del turbo, las «patadas» intermitivas que sorprenden al usuario poco habituado a estas mecánicas; empuja, sin embargo, con mucho empeño y en las marchas cortas sube de vueltas con una facilidad pasmosa.

Los dos motores diesel de estos Passat arrancan de forma casi instantánea en tiempo normal y no hay que esperar más de diez segundos para girar la llave de puesta en marcha si el coche ha dormido en la calle con temperaturas inferiores a cero grados. Los dos diesel son algo ruidosos en frío, pero en caliente es imposible saber qué clase de mecánica va situada bajo el capó delantero; el motor de gasolina es muy discreto en cuanto a ruidos.

La caja de cambio de todos los Passat 86 son de cinco velocidades; son prodigiosas por la precisión del conjunto, la distancia mínima entre las distintas posiciones y la poca fuerza necesaria para accionar la palanca.

El problema está en su estilo demasiado ahorrativo, que da buenos resultados en cuanto se refiere a consumo si se va por autopista, pero no es adecuado ni para nuestras carreteras —en donde hay que estar adelantando camiones en cada momento— ni para el tráfico por nuestras ciudades —siempre congestionado.

La quinta marcha, distinguida en el pomo con una E de economía, es una marcha ahorrativa, ideal para que el motor funcione con tranquilidad, pero capaz de quitar todo el nervio a las respuestas al acelerador. Para adelantar con seguridad en carretera hay que olvidarse de la cuarta y de la quinta, sobre todo si se va en el Passat Diesel, mientras que en ciudad es casi imposible ir al paso de una persona si se conduce en una de esas marchas.

VOLKSWAGEN PASSAT CL 86

DISCRETOS Y EFICIENTES

VIRTUDES DEFECTOS

Manejabilidad del cambio

Comportamiento

Calidad de acabado

Postura de conducción

Dirección lenta

Carácter de la transmisión

LOS Volkswagen Passat 86 son coches discretos, eficientes y maduros, coches que no deslumbran ni por sus soluciones mecánicas ni por su diseño, pero sí llaman la atención por su eficacia en todos los terrenos. Los Passat son coches bien acabados, amplios y cómodos, que se mueven con soltura en todos los terrenos al tiempo que consiguen unos consumos muy ajustados. El estilo alemán del VW está presente en detalles positivos, como la fuerza de los motores, la manejabilidad del cambio, la estabilidad del conjunto o el silencio de marcha; pero también se pone de manifiesto en detalles menos positivos, como el estilo de su transmisión, poco adaptado a las condiciones de tráfico habituales en nuestras carreteras y ciudades; la postura de conducción, que está pensada para usuarios muy altos, o la excesiva sobriedad de todo el inte-

rior, ya que el equipamiento es muy simple y no hay detalles que pongan de relieve la categoría del modelo.

Hay tres versiones del Passat 86, dos berlinas y un familiar (el Variant), que salen al mercado con unos precios comprendidos entre el millón seiscientos mil pesetas y los dos millones. En la oferta Passat hay tres motores, uno de gasolina y dos diesel (atmosférico y un turbo).

La prueba de estas tres nuevas versiones del Passat ha sido hecha con la mentalidad de un usuario maduro que ha dejado de lado los arrebatos velocistas y presta mucha más atención a la facilidad de manejo, a la economía de consumo y a la comodidad de marcha; los últimos Volkswagen cumplen bien desde ese punto de vista y sólo se puede criticar la lentitud y dureza de la dirección, que obliga a trabajar más de lo deseable en carreteras de montaña,



Los distintivos del Passat 86
Hay cambios estéticos delante y detrás



COMPORTAMIENTO



El Passat es un coche muy noble y seguro. Los Volkswagen más grandes se mueven con mucha soltura en todos los tipos de carreteras y no plantean nin-

A FONDO

SONORIDAD



	1.8	1.6D	1.6TD
Al ralentí	53,4	55,4	55,2
A 60 km/h.	64,5	66,4	65,7
A 90 km/h.	67,6	67,9	67,0
A 120 km/h.	72,4	72,8	71,1
A 140 km/h.	75,2	76,4	75,4
A tope	80,4	80,8	78,6

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

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

	1.8	1.6 D	1.6 TD
A 60 km/h.	12,6	12,6	12,6
A 100 km/h.	34,0	34,0	36,5
A 120 km/h.	56,3	56,3	58,2



Cuadro de mandos de los Passat Diesel
Todos los instrumentos se consultan bien

gún problema cuando se conducen en plan familiar. Los Passat 86 dan tanta confianza que a veces se llega a entrar en algunas curvas a más velocidad de lo que sería normal; si esas curvas son cerradas, se nota cierta pereza en el morro, que tarda algunos instantes en seguir las órdenes de las ruedas delanteras; si la curva es amplia, se siente que las cuatro ruedas se pegan al suelo con firmeza y sólo al final el eje trasero tiende a dar leves amagos de coleteo, amagos más perceptibles en el modelo familiar, el Variant, cuando se lleva cargado hasta los topes.

La suspensión del Passat absorbe bien los baches y, además, impide que la carrocería se incline mucho al tomar las curvas, un defecto que suele molestar bastante a los pasajeros. La suspensión del Passat no funciona bien en aquellas carreteras en las que el asfalto forma pequeños badenes; en esas circunstancias el coche comienza a subir

FICHA TÉCNICA



	1.8	1.6 D	1.6 TD
MOTOR			
Disposición	Delantero longit.	Delantero longit.	Delantero longit.
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.781 c.c.	1.588 c.c.	1.588 c.c.
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza
Alimentación	Carburador	Bomba inyectora	Bomba inyec. y turbo
Compresión	23 a 1	23 a 1	23 a 1
Tipo de carburante	Casolina 97 octanos	Casóleo	Casóleo
Capacidad del depósito	60 litros	60 litros	60 litros
Potencia máxima	90 CV a 5.200 rpm	54 CV a 4.000 rpm.	70 CV a 4.500 rpm.
Par máximo	14,8 mkg a 3.300 rpm	10,2 mkg a 2.300 rpm	13,6 mkg a 2.600 rpm
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	7,7 km/h.	7,6 km/h.	7,6 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	15,0 km/h.	13,6 km/h.	13,6 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	23,6 km/h.	20,5 km/h.	20,5 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	32,2 km/h.	29,0 km/h.	29,0 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	39,2 km/h.	36,2 km/h.	36,2 km/h.
DIRECCION			
Tipo	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Vueltas de volante entre topes	4,2	4,2	4,2
Diámetro de giro	10,7 m	10,7 m	10,7 m
FRENOS			
Sistema	Discos delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo
SUSPENSIONES			
Tipo	Independiente delante y semiindependiente detrás	Independiente delante y semiindependiente detrás	Independiente delante y semiindependiente detrás
RUEDAS			
Llanta	De chapa, 5,5 x 13	De chapa, 5,5 x 13	De chapa, 5,5 x 13
Neumáticos	185/70 SR 13	185/70 SR 13	185/70 SR 13
Peso en orden de marcha	985 kg.	985 kg.	1.075 kg.

EQUIPAMIENTO



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

* Los diesel no llevan cuentarrevoluciones.

A FONDO

CONSUMO



	Litros/100 km.		
	1.8	1.6 D	1.6 TD
CIUDAD			
A 26,6 km/h. de promedio	10,4	7,7	8,8
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruceo	6,0	5,2	4,6
En conducción rápida	11,2	9,1	10,8
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruceo	6,6	6,3	6,4
A 140 km/h. de cruceo	8,7	9,3	10,2
CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km.	8,7	6,8	7,3
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	640	830	770

PRESTACIONES



	1.8	1.6D	1.6TD
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)			
	170,6	147,4	153,8
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada	18,0	21,2	19,7
1.000 m. salida parada	33,1	39,2	37,2
De 0 a 100 km/h.	11,2	17,2	14,5
RECUPERACION (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,2	22,5	21,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	23,5	24,6	25,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	38,4	41,0	40,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	44,8	45,6	47,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	13,3	15,6	15,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	19,8	24,6	21,6



Los asientos son comunes para todas las versiones del Passat
Las butacas delanteras admiten algunas mejoras en el respaldo. El asiento trasero es estupendo

y bajar cada vez con más rapidez, como si fuera un barco en medio de una marejada; para que todo vuelva a la normalidad, la mejor solución es levantar el pie del acelerador.

Los frenos del Passat son uno de los puntos más destacables del coche por su gran eficacia; el pedal tiene un buen tacto y es fácil dosificar la fuerza de la frenada. El sistema no sufre mucho con el calor y se puede bajar un puerto de prisa sin problemas de pérdida de eficacia.

La dirección es sólo regular; en todas las versiones hay una crítica para la lentitud del mecanismo, ya que se necesitan más de cuatro vueltas de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro, un defecto que exige mover mucho las manos, tanto al callejear por ciudad como al moverse por carreteras de montaña. Las versiones con motor diesel presentan un defecto suplementario: la pesadez de esa dirección se nota bastante en el momento de hacer maniobras a baja velocidad. La otra crítica para este sistema de dirección salta

a primer plano cuando se giran completamente las ruedas hacia uno de los lados, algo que sucede al doblar muchas esquinas o salir de un aparcamiento subterráneo; en tales circunstancias hay retorno, el sistema de centrado automático no funciona y hay que mover las manos con soltura para cubrir esa deficiencia.

CARROCERIA



La gama Passat tiene un espacio interior de gran amplitud, pero con demasiado sobriedad; cuando se entra en el Passat se tiene la misma impresión que al penetrar en una gruta: todo está en su sitio, se nota que los materiales son de primera calidad y que los remates se han hecho a conciencia, pero no hay ni un detalle de alegría; la sobriedad es excesiva y está claro que si Felipe II hubiera podido elegir un vehículo para su séquito, se habría fijado en el Passat.

Cinco adultos van como reyes en el interior de este Volkswagen; hay espacio abundante no sólo a la altura de los hombros, sino también de las caderas; los pasajeros sentados detrás tienen mucho hueco libre para sus piernas. La accesibilidad es excelente.

Los asientos delanteros del Passat no son nada del otro mundo; la forma anatómica del respaldo no se adapta bien a todas las espaldas y la excesiva curvatura hacia atrás de todo el elemento da un excelente apoyo en la zona lumbar, pero deja los hombros casi al aire; la base no admite la menor queja y su mullido, algo duro, es casi ideal en los viajes largos. Las butacas no recogen el cuerpo lateralmente. El asiento trasero tiene buena forma y es amplio.

La postura de conducción del Passat 86 no es uno de los puntos fuertes del coche, pero ha mejorado mucho con respecto a los modelos anteriores; el usuario de talla media, comprendida entre 1,65 y 1,75 metros, se encuentra con el volante demasiado cerca o con los pedales demasiado alejados; la única forma de lograr un buen compromiso es adelantar mucho la base de la butaca al tiempo que se inclina bastante el respaldo, de esta forma el conductor no se «come» el volante. El diámetro del volante es grande, pero tiene un buen tacto; ahora va dispuesto a una altura más adaptada a las anatomías de tipo latino. El cuadro de mandos es muy sencillo. La versión con motor de gasolina lleva cuentarrevoluciones, un elemento que falta en los dos modelos diesel. La visibilidad del Passat no plantea ningún problema, ya que casi no hay ángulos muertos. La versión Variant, con mucha superficie acristalada, da la impresión de ir dentro de una pecera y, a pesar del gran tamaño del coche, se aparca como un utilitario.

Angel Marco

FRENTE A FRENTE

COMPARADOS
MOTOR 16



VIRTUDES

- Acabado.
- Asientos delanteros.
- Manejo del cambio.

DEFECTOS

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

VIRTUDES

- Consumo.
- Prestaciones.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Acabado.
- Reflejos del cuadro en el parabrisas.
- Rugosidad en el cambio.

VIRTUDES

- Habitabilidad.
- Capacidad del maletero.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Dirección pesada.
- Acabado.
- Cambio impreciso.

VIRTUDES

- Consumo.
- Acabado.
- Manejabilidad del cambio.

DEFECTOS

- Suspensión dura.
- Frenos mejorables.
- Accesibilidad a las plazas traseras.



Renault 5 GTD
Precio en la calle:
1.143.587 ptas.

Peugeot 205 XLD
Precio en la calle:
1.144.318 ptas.

Seat Ibiza
Precios en la calle:
Junior D: 1.052.991 ptas.
LD: 1.126.643 ptas.

Ford Fiesta
Precios en la calle:
1.1.6 D: 1.205.654 ptas.
Ghia 1.6 D: 1.235.978 ptas.

R-5 CONTRA FIESTA, 205 E IBIZA LOS CUATRO JINETES DEL AHORRO

LOS diesel pequeños son coches todavía muy rentables, modelos que deben tenerse en cuenta a poco que se hagan más de cincuenta kilómetros al día. A la hora de elegir entre estos cuatro modelos, el Ford Fiesta, el Peugeot 205, Renault 5 y Seat Ibiza, hay dos posturas bastante definidas. El usuario que hace muchos kilómetros pero quiere un coche cómodo para él y sus ocupantes, un coche que no tenga casi diferencias de manejo con respecto a un modelo de gasolina, se orientará hacia el Peugeot 205 o el Renault 5. Por el contrario, el usuario que busque un coche más de batalla, con un carácter más duro, aun-

que eso suponga también un descenso en la comodidad, un coche con más personalidad diesel, de percherón, se orientará hacia los Ford Fiesta o los Seat Ibiza.

INTERIORES: LOS DETALLES VALEN MUCHO

La postura de conducción es un aspecto de máximo relieve para abrir la comparación entre estos cuatro coches. Fiesta, 205, R-5 e Ibiza son cuatro modelos que, por definición, necesitan hacer bastantes más kilómetros que los modelos similares con motor de gasolina para rentabilizar su compra y

amortizar el mayor precio inicial. Son coches en los que la persona sentada al volante debe estar cómoda para cubrir esas distancias sin problemas. El Peugeot y el Renault son los que ofrecen una mejor postura de conducción, la más adaptada a los usuarios de talla comprendida entre 1,65 y 1,75 metros; el Seat tiene un volante demasiado horizontal, mientras que en el Fiesta hay que criticar el ligero desplazamiento del eje del volante con respecto a los pedales, lo que obliga a conducir siempre de lado.

El interior del R-5 es tan amplio como el del 205; los dos coches tienen más espacio libre que el Ibiza, penalizado

por el enorme espesor de los recubrimientos de sus paredes. El Fiesta es el más estrecho de los cuatro rivales, y cinco adultos viajan con bastante dificultad. El espacio libre para las piernas de las personas detrás es mayor en el Ibiza y en el 205 que en los otros dos.

Los asientos delanteros del Renault son los mejores, y con diferencia, en este capítulo; detrás hay que situar al Fiesta, cuyas butacas hacen gala de buena forma, aunque recogen poco el cuerpo; al 205, porque la base es corta y las piernas de los usuarios más altos se quedan casi al aire; y, por último, el Ibiza, con unas butacas muy grandes que no recogen nada y tienen una forma anatómica poco desarrollada.

El confort de marcha es otro tema clave para enjuiciar coches que van a rodar muchos kilómetros. Por sonoridad de la mecánica, el mejor es el 205, seguido por Fiesta, R-5 e Ibiza, algo más escandalosos, aunque las diferencias son siempre mínimas. De todas formas, debe decirse que el ruido producido por estos motores es bastante inferior a lo que era normal en un 127 o en un R-5 de hace pocos años. El

Estos cuatro coches son ahora mismo los más económicos del mercado español. Son económicos, porque gastan poco, porque consumen gasóleo y porque su mecánica necesita menos atenciones que una de gasolina.

Peugeot y el Renault hacen gala de una climatización muy eficaz.

Las diferencias aparecen a nivel de acabado. El Fiesta y el R-5 muestran una terminación exquisita; el 205 algunos detalles mal rematados, y en el Ibiza se nota que muchos componentes tienen poca calidad, aunque están bien ensamblados.

AL VOLANTE: ECONOMIA ANTE TODO

A la hora de elegir un modelo Diesel manda la economía de consumo, y estos cuatro coches destacan en este as-

pecto. Entre el Fiesta, que es el mejor, y el Ibiza, que es el peor, hay una diferencia que no llega a setenta y cinco pesetas los cien kilómetros cuando se rueda por ciudad, carretera y autopista. El Ford hace gala del motor más sobrio en todas las condiciones, seguido a corta distancia por el Peugeot y el Renault.

La facilidad de manejo es el otro capítulo destacable a la hora de elegir cualquier modelo de estas características; sobre todo, cuando la fiabilidad de las mecánicas la han comprobado muchos usuarios a lo largo de miles de kilómetros. El 205 es el rey en este capítulo.

FICHA TECNICA



	FORD FIESTA	PEUGEOT 205	RENAULT 5	SEAT IBIZA
MOTOR				
Disposición	Del. transv 4, en línea	Del. transv 4, en línea	Del. transv 4, en línea	Del. transv 4, en línea
Número de cilindros	5	5	5	5
Cilindrada	1.597 c.c.	1.769 c.c.	1.595 c.c.	1.714 c.c.
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	A.L. en cabeza (correa)	A.L. en cabeza (correa)	A.L. en cabeza (correa)	A.L. en cabeza (correa)
Alimentación				
Alimentación	Bomba inyectora	Bomba inyectora	Bomba inyectora	Bomba inyectora
Compresión	22,5 a 1	22,5 a 1	22,5 a 1	22,5 a 1
Tipo de carburante	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo
Capacidad del depósito	34 litros	50 litros	43 litros	50 litros
Potencia máxima (CV/rpm)	54/4.800	60/4.600	55/4.800	55/4.500
Par máximo (mkg/rpm)	9,7/3.000	11,4/2.000	10,4/2.250	10,0/3.000
TRANSMISION				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual 5 V	Manual 5 V	Manual 5 V	Manual 5 V
Velocidad a 1.000 rpm en 1.ª	7,2 km/h	8,7 km/h	7,5 km/h	7,2 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 2.ª	12,7 km/h	15,3 km/h	13,7 km/h	13,0 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 3.ª	19,3 km/h	22,5 km/h	21,3 km/h	19,2 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 4.ª	27,4 km/h	29,8 km/h	29,1 km/h	26,1 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 5.ª	34,3 km/h	38,1 km/h	35,4 km/h	33,3 km/h
DIRECCION				
Tipo	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante entre topes	3,25	3,8	3,75	4
Diámetro de giro	9,8 metros	10,5 metros	11,2 metros	9,8 metros
FRENOS				
Sistema	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES				
Tipo	Independ. delante y eje rígido detrás	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente a las cuatro ruedas
RUEDAS				
Llantas	4,5 x 13	4,5 x 13	5 x 13	4,5 x 13
Neumáticos	155/70 SR 13	145 SR 13	155/70 SR 13	155 SR 13
PESO				
Peso en orden de marcha	780 kg.	870 kg.	830 kg.	925 kg.

tulo no sólo porque su motor reacciona con el mismo nervio de un buen cuatro cilindros de gasolina, sino porque todos sus mandos son suaves y el coche se maneja con un dedo; detrás hay que situar al R-5, porque su dirección es algo dura y la mecánica no tiene esa elasticidad que evita el estar cambiando con más frecuencia de lo deseable; el Fiesta es bastante elástico, pero su comportamiento es muy delicado en cuanto empiezan las curvas y el suelo se llena de baches, el Ibiza es un buen percherón que tira siempre con fuerza, pero es coche duro, y exige tener unos buenos brazos al aparcar.

El 205 tiene un comportamiento excelente, algo mejor que el ofrecido por R-5 e Ibiza; los tres coches están por delante del Fiesta y las diferencias se amplían a medida que empeoran las condiciones de la carretera. El Peugeot

se agarra al suelo como una lapa, incluso en esta versión XLD, que no tiene unos neumáticos demasiado anchos. Su único vicio radica en esa pereza del morro en el momento de entrar en las curvas más cerradas, algo que sólo se aprecia si se va muy rápido. El R-5 y el Ibiza van también sobre raíles, pero en cuanto se aviva el ritmo de marcha se nota la pesadez de la parte delantera. Para solucionar este problema hay que levantar el pie del acelerador y girar más el volante. El Fiesta es más rebelde, ya que su eje trasero no se lleva nada bien con las irregularidades del suelo. El morro del Ford va por donde indican las ruedas delanteras, pero la popa bota a su aire en cuanto hay baches y produce unos movimientos extraños que deben corregirse con el volante.

En el capítulo de frenos, también

aparecen diferencias notables a medida que aumenta la velocidad. Al ritmo de marcha propio de los ciudadanos con mucho tráfico, no hay distancias notables, aunque se destacan ya el 205 y el R-5. A partir de los cien kilómetros por hora, es cuando cambia la cosa, Renault, Seat y Peugeot dejan atrás al Ford que es menos efectivo. La blandura de la suspensión delantera del Fiesta permite que todo el peso del coche se vaya al tren delantero, al tiempo que se descarga el tren trasero. Ese hundimiento del morro es el culpable de los bloqueos intempestivos del eje anterior, por lo que es muy difícil dosificar la fuerza sobre el pedal.

La velocidad punta no es un aspecto clave en un Diesel de estas características, pero tiene su interés. El Peugeot es el más rápido, seguido a distancia por el Ford y el Renault. El Ibiza es el más lento, pero la diferencia siempre es corta. La aceleración y, sobre todo, la capacidad de recuperación de la mecánica dan idea de la manejabilidad de estos pequeños, de su carácter. El 205 es el más brioso y el que tiene más elasticidad por lo que casi no es necesario cambiar de marcha ni en carretera al adelantar un camión, ni en ciudad a la hora de callejear. El Ibiza y el Fiesta quedan un poco por detrás, aceleran con mucha energía y se recuperan bastante bien, por lo que tampoco hay que jugar mucho con la palanca de cambio. El R-5 es más perezoso no al acelerar,



pero sí cuando tiene que aumentar de velocidad si se va en cuarta o quinta.

CONCLUSION: 205 Y R-5, DELANTE

El precio no vale como elemento de selección a la hora de elegir uno de estos modelos. Entre la versión más barata, el Seat Ibiza Junior, y la más cara, el Ford Fiesta Ghia, hay ciento ochenta mil pesetas de diferencia, un valor que no llega a ser ni el 10 por 100 del precio total de estos coches.

Las versiones comparables, Fiesta L,

CONSUMO



	Fiesta	205	R-5	Ibiza
CIUDAD				
A 28,8 km/h. de promedio	7,3	8,1	8,0	8,3
CARRETERA				
A 90 km/h. de cruceo	4,1	4,1	4,3	5,5
En conducción rápida	7,3	8,0	8,4	8,4
AUTOPISTA				
A 120 km/h. de cruceo	5,2	5,5	5,8	6,7
A 140 km/h. de cruceo	7,8	8,1	8,8	9,2
CONSUMO MEDIO PONDERADO				
Litros/100 km/h.	6,1	6,6	6,7	7,3
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	560	760	640	680

EQUIPAMIENTO



	Fiesta I. 1.6 D	205 XLD	R-5 GTD	Ibiza LD
Cuentarrevoluciones	NO	NO	NO	NO
Cuantakilómetros parcial	NO	NO	SI	NO
Termómetro de agua	SI	NO	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO	NO	NO
Reloj	SI	NO	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	NO	SI	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	SI	NO
Piloto antiniebla trasero	NO	NO	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	NO	SI	NO
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI	SI
Elevavinas eléct. (del./tras.)	N/N	N/N	N/N	N/N
Cerraduras centralizadas	NO	NO	NO	NO
Luz lectura mapas	NO	NO	SI	NO
Tapón carburante con llave	SI	NO	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO	NO
Preequipo de radio	SI	SI	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	SI	NO	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	NO	SI	NO

205 XLD, R-5 GTD e Ibiza LD, están muy equilibradas entre sí en precio, fiabilidad, consumo y prestaciones. Para establecer las diferencias hay que fijarse mucho en el carácter del comprador.

El Peugeot 205 es el que mejor se adapta a todos los usuarios, personas que no notarán ninguna diferencia entre este modelo y uno equipado con motor de gasolina. La buena marcha del motor demostrada por sus prestaciones, los consumos mínimos, la suavidad de manejo, el buen comportamiento o la postura de conducción son datos decisivos.

El Renault-5 se sitúa detrás: está un escalón por debajo del 205 en cuanto se refiere a mecánica, pero queda por delante en acabado o en calidad de asientos y al mismo nivel en lo referente a habitabilidad. Las prestaciones del Renault no son demasiado altas. Las respuestas al acelerador cuando se va en marchas como la cuarta o la quinta no son alegres, lo que resta comodidad a la conducción, ya que es necesario cambiar con bastante frecuencia.

El Ford Fiesta y el Seat Ibiza se orientan más hacia el profesional, hacia una persona que deja de lado las co-

PRESTACIONES



	Fiesta	205	R-5	Ibiza
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)				
	150,8	154,9	148,3	145,8
ACELERACION (seg.)				
400 m. salida parada	20,6	20,3	21,4	21,2
1.000 m. salida parada	37,8	37,4	39,6	38,4
De 0 a 100 km/h.	17,7	16,1	17,7	16,5
RECUPERACION (seg.)				
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	22,4	21,0	22,3	20,3
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	25,4	22,0	24,1	22,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	39,3	38,9	41,8	39,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	42,8	41,7	44,6	42,5
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	17,8	15,1	16,5	14,0
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	23,8	21,6	22,8	20,3

BALANCE FINAL



	Fiesta	205	R-5	Ibiza
Velocidad máxima	2.0***	1.0****	3.0***	4.0***
Aceleraciones	2.0***	1.0****	4.0**	3.0***
Recuperaciones	2.0***	1.0****	4.0**	2.0***
Consumo	1.0****	2.0****	3.0****	4.0****
Transmisión	2.0***	1.0****	4.0***	2.0***
Caja de cambio	1.0****	1.0****	1.0****	4.0**
Frenos	4.0**	1.0****	1.0****	1.0****
Dirección	1.0****	1.0****	3.0***	4.0**
Comportamiento	4.0**	1.0****	2.0***	2.0***
Aptitudes urbanas	2.0***	1.0****	2.0***	2.0***
Autonomía	4.0**	1.0****	3.0***	2.0***
Habitabilidad	4.0**	1.0****	1.0****	3.0***
Maletero	4.0**	2.0***	2.0***	1.0****
Confort	4.0**	1.0****	1.0****	3.0**
Posición conductor	3.0***	1.0****	1.0****	3.0***
Sonoridad	2.0***	1.0****	4.0***	2.0***
Equipamiento	3.0***	3.0***	1.0****	1.0****
Calidad-precio	3.0***	1.0****	2.0****	3.0***

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

modidades y busca un útil de transporte sin la menor poesía. El Fiesta es el que más agita a sus ocupantes. Su acabado es impecable, pero la postura de conducción es poco agradable, y su mecánica tiene un carácter demasiado diesel. El Seat Ibiza ofrece una buena capacidad interior y un maletero muy amplio. Su mecánica se adapta muy bien al tráfico por ciudad y es bastante ágil, pero el cambio es impreciso y la dirección demasiado dura.

Angel Marco

Opel, Campeón de España.

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

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

Gracias a la confianza y al entusiasmo de todos estos magníficos

pilotos, Opel es hoy Campeón de España de Marcas.

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

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

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

Felicidades, campeón.

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

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.



A FONDO

ALFA ROMEO 75 2.0 EL VIRUS ALFA



ALFA Romeo ha sido siempre una fábrica marcada por lo deportivo, pero, en sus últimos modelos, parecía que este aspecto había quedado en un segundo término. El 75, su último modelo, vuelve a las andadas, y se le puede calificar, sin lugar a dudas, como un deportivo familiar, ya que, aunque su aspecto exterior es el de una berlina de categoría media-alta, sus prestaciones y comportamiento son de deportivo.

En general, la base del coche deriva del desaparecido Giulietta, conservando la misma batalla y también la mis-

ma disposición mecánica, motor delantero y caja de cambio en el eje trasero. En cambio, en lo puramente estético, la transformación ha sido total, y la línea del 75 es del mismo estilo que la de su hermano mayor el 90. Su estética es polémica, ya que sus líneas no siguen las tendencias actuales de coches redondeados, en los que se ha concedido todo en favor de un buen coeficiente de penetración aerodinámico. En el 75, el Cx es de 0,37 que, a pesar de no ser maravilloso, permite una velocidad máxima por encima de los 190 kilómetros por hora.

Otro aspecto, en el que también ha cambiado el 75 con respecto a sus predecesores, es la calidad de acabado. En este modelo se ha materializado el enorme esfuerzo de Alfa Romeo por mejorar el deficiente acabado de sus modelos. Durante los aproximadamente 1.500 kilómetros de prueba que hemos realizado con el 75, no hemos notado ninguna pega en este apartado, al que hay que calificar como bueno, ya que, además de tener una presencia atractiva, resulta resistente y funcional.

El tipo el conductor que encaja con el carácter del 75 es el conductor ro-



VIRTUDES DEFECTOS

Prestaciones	Balaneo de la carrocería
Desarrollos del cambio	Vibraciones del motor
Comportamiento	Sensible al viento lateral
Dirección	Autonomía escasa



El comportamiento del Alfa es uno de sus puntos fuertes. A pesar de la inclinación de la carrocería, las ruedas permanecen verticales

mántico que disfruta conduciendo y sintiendo las reacciones del coche, y para el cual el sonido que emite el motor es una melodía.

MECANICA



En el 75 se ha adoptado la misma disposición mecánica del Giulietta. Un motor de cuatro cilindros en línea, dispuesto longitudinalmente, con el grupo caja de cambio-diferencial montado sobre el eje trasero, con lo que se consigue un reparto de pesos ideal entre los dos ejes.

El motor cubica casi dos litros y desarrolla una potencia de 128 caballos, que permiten unas prestaciones de primer orden. La alimentación está encomendada a dos carburadores de doble cuerpo, solución que, aunque no es ideal a la hora de conseguir consumos bajos, lo cierto es que funciona muy bien cuando se trata de exprimir a fondo toda la caballería. El problema de este motor son las fuertes vibraciones que emite, que, particularmente al ralentí, algunas veces llegan a ser similares a las de un motor diesel.

A pesar de que el par máximo lo desarrolla a un régimen bastante elevado, no resulta perezoso a bajas revoluciones, y a la más mínima solicitud del acelerador, sube de vueltas con alegría. También hay que decir que las relaciones de cambio están perfectamente adecuadas al carácter del motor y permiten realizar una conducción deportiva.

FICHA TECNICA



ALFA ROMEO 75 2.0

MOTOR Disposición: Delantero, longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.962 c.c. (84mm. x 88,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: 2 árboles de levas en cabeza accionados por cadena. Alimentación: 2 carburadores dobles. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 49 litros. Potencia máxima: 128 CV a 5.400 rpm. Par máximo: 18,3 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,8 km/h.; 2.ª, 14,4 km/h.; 3.ª, 20,7 km/h.; 4.ª, 26,8 km/h.; 5.ª, 32,8 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,9 metros.

FRENOS Sistema: Disco en las cuatro ruedas, servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante, puente de dion detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/65 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.130 kg.

En quinta se puede alcanzar el régimen máximo del motor en condiciones normales, y en condiciones favorables es posible incluso superarlo, por lo que en las largas bajadas en autopista circulando a tope hay que echar de vez en cuando una ojeada al cuentavueltas.

Un punto que nos sorprendió agradablemente es que por fin se ha suprimido el desagradable rascado de la primera velocidad, mal endémico de todos los Alfa Romeo con este tipo de disposición de caja de cambio. Incluso cambiando de marcha muy rápidamente, no se siente el más mínimo rascado.

Los frenos son de disco a las cuatro ruedas y su funcionamiento es impecable tanto por potencia como por progresividad. La dirección es asistida, y tiene una desmultiplicación adecuada, tanto para circular rápido por carretera, como para callejear por ciudad.

También es clásico de Alfa el sistema de suspensión empleado en el 75, independiente con guías verticales en el eje delantero, y con puente de Dion detrás. Esta disposición es muy eficaz y permite aprovechar muy bien el gran potencial del vehículo.

En lo que se refiere a consumos, el Alfa es tan sólo discreto. En conducción pacífica se obtienen cifras razonables, pero, cuando se desatan las ansias de correr y se deja libre el pie derecho, las cifras suben muy por encima de los 10 litros a los 100. Conduciendo más o menos deportivamente por carretera con muchas curvas, es fácil aproximarse a los 15 litros, pero, aunque sea tan sólo por la satisfacción que produce la conducción de este coche en estas circunstancias, estamos seguros que el precio merece la pena.

COMPORTAMIENTO



En carretera, las tendencias del Alfa 75 son totalmente neutras; es decir, no hay ninguna tendencia predominante ni del eje delantero ni del trasero. Por donde van las ruedas delanteras pasa el resto del coche. Tan sólo en curvas apuradas, tomadas muy forzado, el 75 saca a relucir su condición de tracción trasera, tirando de atrás de forma progresiva y fácilmente corregible a base de acelerador y volante.

El mayor encanto que se ha conseguido con este modelo es que el conductor vive todas las reacciones del coche y disfruta controlándolas. Por contra, el mayor inconveniente son las fuertes inclinaciones que adquiere la carrocería en las curvas, concesión que se ha dado al confort, dado que se trata de un coche familiar. En autopista, el comportamiento no ofrece ningún tipo de problemas se circule a la velocidad que se circule. En carretera incita hacer diabluras, ya que las buenas posibilidades del motor y la agilidad de la dirección lo permiten. Cuando se toma una curva cerca del límite, sorprende el



La línea en forma de cuña resulta polémica. Se sale de lo corriente de los últimos diseños de coches

balanceo de la carrocería, pero, a pesar de la inclinación, las ruedas siguen en su trayectoria, y particularmente las traseras permanecen totalmente perpendiculares al suelo, con lo cual se aprovecha totalmente la capacidad de agarre de los neumáticos.

La única pega que encontramos respecto al comportamiento es la sensibilidad al viento cruzado, que obliga a corregir continuamente la trayectoria con el volante.

La notable mejora del manejo de la caja de cambio también ayuda a un mejor aprovechamiento del motor, ya que los cambios son ahora rápidos y precisos y las pérdidas de tiempo son mínimas, aunque el recorrido de la palanca sigue siendo algo largo.

Los frenos tienen un buen tacto y es fácil dosificar las frenadas hasta el punto necesario. La resistencia a la fatiga es también notable.

La posición de conducción es buena y se conjugan para ello la comodidad del asiento y las posibilidades de reglaje del volante, que puede variar tanto su altura como su distancia al conductor, con lo cual casi cualquier persona encontrará su posición idónea.

La visibilidad es buena hacia adelante y hacia los lados; en cambio hacia

atrás no se ve dónde acaba el coche, y en las maniobras de aparcamiento hay que ir con mucho cuidado para no dar al de atrás. La iluminación también cumple, y se puede circular a buena velocidad por la noche, ya que las luces largas además de profundidad tienen una buena amplitud. El coche tiene lavafaros para evitar que las salpicaduras reduzcan la luminosidad.

Uno de los puntos más difíciles de evaluar en este coche es el ruido. Evi-



El motor es el conocido cuatro cilindros de dos litros con doble árbol de levas en cabeza, que también montaba el Giulietta.

dentemente, al Alfa 75 es un coche ruidoso en comparación con otras berlinas de su categoría, pero lo cierto es que para un apasionado de la conducción el sonido grave y redondo de este motor le transportará a un ambiente de carreras y no le resultará molesto en absoluto. Eso sí para el que vea en el Alfa simplemente un medio de transporte, este sonido le molestará, y particularmente a alta velocidad se le hará insoportable.

EQUIPAMIENTO



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

Opciones: Aire acondicionado: 225.000 pesetas; pintura metalizada: 60.000 pesetas.

SONORIDAD



Al ralentí	53,4
A 60 km/h.	67,1
A 90 km/h.	70,6
A 120 km/h.	74,2
A 140 km/h.	76,7
A tope	82,2

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

FRENOS

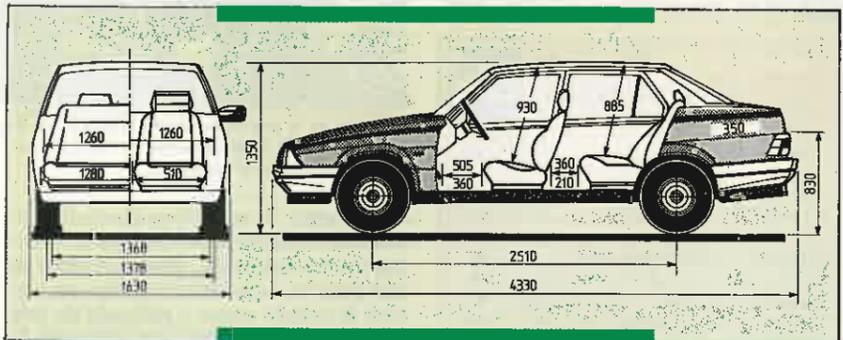


DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	14,6
A 100 km/h.	36,1
A 120 km/h.	55



En el interior se han combinado la funcionalidad con el gusto, y el resultado es bueno. Los asientos son muy cómodos, tanto delante como detrás.



PRESTACIONES	
VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.)	194,2
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	17,1
1.000 m. salida parada	31,7
De 0 a 100 km/h.	9,8
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	18,1
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	19,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	33,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	36,9
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	9,2
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	12,3

CONSUMO	
CIUDAD	
A 24,6 km/h. de promedio	12,7
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	7,4
En conducción rápida	14,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,7
A 140 km/h. de cruceo	11,5
A 180 km/h. de cruceo	15,2
CONSUMO MEDIO PONDERADO	
Litros/100 km.	10,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	410

CARROCERIA



Aunque se mantiene la misma base que el Giulietta, en la amplitud interior se ha ganado bastante, sobre todo longitudinalmente.

El interior del 75 es amplio y estéticamente agradable. El cuadro es de diseño moderno y la lectura de los relojes se realiza sin problemas. También lleva a un lado del cuadro un ordenador de viaje de varias funciones, particularmente inútil por lo erróneo de los datos en todo lo que se refiere a consumos, velocidad media y temperatura exterior. Más a la derecha hay una serie de testigos que indican si las puertas están abiertas y toda una serie de incidencias más.

El volante es de tamaño adecuado y de tacto agradable, y los mandos de las luces y limpiaparabrisas están bien al alcance de la mano; en general, el puesto de conducción no merece ninguna crítica. No nos parece práctico el mando del freno de mano que es muy aparatoso. Eso sí, es prácticamente imposible no darse cuenta de que está puesto.

Los asientos son muy cómodos y tienen el grado de rigidez justo. En el trasero se ha pensado que normalmente sólo van a ir dos ocupantes por su forma anatómica, pero, incluso si van tres, lo pueden hacer cómodamente. El espacio para las piernas es suficiente siempre y cuando los asientos delanteros no estén atrás del todo.

El maletero es de buen tamaño y su apertura se realiza desde el puesto de conductor. La rueda de repuesto está colocada en el fondo del maletero.

La climatización es buena, y opcionalmente se puede montar un equipo de aire acondicionado.

Además del completo equipamiento que tiene el coche, el acabado de los detalles es bueno y se pone casi a la altura de sus competidores franceses y alemanes.

FRENTE A SUS RIVALES

Dentro de este segmento de los familiares, los rivales más directos del Alfa 75 son: el BX Sport y el BMW 320i. Aunque en concepto están bastante próximos, lo cierto es que en precio el BMW se dispara un millón por encima de los otros dos. El Alfa tiene el comportamiento más deportivo de todos y tan sólo el BX se le aproxima en eficacia. El más confortable es el BMW, quedando el Alfa en un término medio.

El Alfa nos parece la elección más razonable, ya que, además de ser el más barato, ofrece una relación eficacia-comfort muy buena y es bastante más discreto que el BX, cuyas molduras plásticas lo hacen muy llamativo.

Victor Piccione
Fotos: Alex Puyol

Mercado

ECOS DE LA SEMANA



VUELVEN a ofrecerse por parte de Talbot los 1.000 litros de combustible por la compra de un Horizon. Hace ya un año que se implantó esta oferta, mantenida ininterrumpidamente casi sin excepción. Esta es la primera oferta del 86, ya bajo el nuevo régimen fiscal.



Se ha iniciado ya la comercialización de las primeras unidades de las furgonetas Ford Transit, de las que hablamos hace dos semanas. Prácticamente todos los concesionarios Ford disponen de información sobre este atractivo modelo de recentísima creación.

SEGUN nuestras noticias, las ventas en estas primeras semanas del año han caído preocupantemente, hasta el punto de no alcanzar siquiera el 50 por 100 de las ventas en el mismo pe-

riodo del año anterior. Casi todos los concesionarios tienen la esperanza de que sea una reacción temporal del mercado, como una demanda agotada tras los dos últimos meses.

CASI más que la caída del mercado, preocupa la tendencia que apunta en estos primeros días el sector de turismos diesel. Noticias aún sin confirmar apuntan a una penetración inferior al 10 por 100 de las ventas totales, cuando sólo hace dos meses casi se rozaba el 30 por 100. Esto más que una situación transitoria parece ser un indicio del descenso de atractivo que ha sufrido este tipo de automóviles, ante el hecho cierto de la bajada del precio de la gasolina y los rumores de una subida en los precios del gasóleo.

NO todo son penas. Así, los aparatos de aire acondicionado para automóviles han bajado. O para ser más precisos, han pasado de tributar el 24 por 100 por impuesto de lujo, al actual 12 por 100 del IVA. Esto es válido para los acondicionadores genéricos y no para los que constituyen primer equipo. En este último caso, si constituyen un componente del coche, deben incluirse en el PPF y, por tanto, tributar el 33 por 100.



OFERTAS

- Madrid. Citroën Argüelles. C/ Blasco de Garay, 37. Teléfono (91) 244 11 91.
- FORD CAPRI 2.8i. Año 1982. Color: gris plata. PVP: 1.275.000 pesetas.
- JAGUAR XJ-6. Año 1968. Color: Beige metalizado. PVP: 850.000 pesetas.
- Madrid. Canalcar. C/ Martín de los Heros, 63. Teléfono (91) 248 62 60.
- FORD GRANADA GLI. Matrícula: M-EZ. Color: Verde oscuro metalizado. PVP: 1.350.000 pesetas.
- CITROËN CX-PALAS. Color: Azul metalizado. PVP: 290.000 pesetas.
- Madrid. Luis Broto. C/ Viriato, 57. Teléfono (91) 448 99 88.
- SAAB TURBO 900. Año 1982. Color: Plata. PVP: 1.500.000 pesetas.
- BMW 323i. Año: 1982. Color: Verde. PVP: 1.550.000 pesetas.
- Madrid. Automóviles Clara del Rey. C/ Clara del Rey, 7. Teléfono (91) 416 02 07.
- TRIUMPH TR-3. Año 1965. Color: Verde. PVP: 1.600.000 pesetas.
- TRIUMPH TR-6. Año 1974. Color: Rojo. PVP: 1.200.000 pesetas.
- Particular. Juan San Chidrián. Teléfono (91) 215 51 03.
- OPEL ASCONA. Año 1982. Color: Oro metalizado. PVP: 1.050.000 pesetas.
- Santander. Teléfono (942) 33 02 39. Señor Fernández.
- OPEL P-4. Descapotable. Año 1928. Color: Verde. PVP: 1.500.000 pesetas.
- JAGUAR MK-2. Ruedas radiales. Color: Plata. PVP: 1.500.000 pesetas.
- Madrid. Goyoaga. C/ Felipe II. Teléfono (91) 431 77 49.
- LAMBORGHINI URRACO P-300. Año 1977. Color: Rojo. PVP: 3.200.000 pesetas.
- Madrid. Talleres Benja. Teléfono (91) 274 68 52.
- MGB. Año 1980. Color: Amarillo. PVP: 1.000.000 pesetas.
- TRIUMPH STAG. 29.000 kilómetros. Color: Guinda. PVP: 1.450.000 pesetas.

Mercado

COCHES NUEVOS

Coste por kilómetro: Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento.

Consumo medio: El consumo medio de cada modelo de esta lista se consigue con el promedio de un 60 por 100 del consumo en ciudad, un 30 por 100 del consumo en carretera a 90 y un 10 por 100 del consumo en autopista a 120.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Vel. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Consumo Costo/km.	Precio total
--------	-----------------	-------------	-----------------	-----------------------	-------------------	--------------

ALFA ROMEO

Sprint V.1.6. Q.V.*	1.490	105	178	10,4	12,06	1.783.375
Alfa 33 SL	1.490	95	169	9,4	11,19	1.463.376
Alfa 33 Q.V.*	1.490	95	169	9,4	11,19	1.563.376
Alfa 33 Q.V.*	1.490	105	179	10,4	12,06	1.683.375
Alfa 33 Fam. 4x4*	1.490	95	165	10,8	12,42	2.128.975
Alfa 75 2.0	1.962	128	195	10,5	12,25	2.095.149
Alfa 75 TD	1.962	128	195	10,5	12,25	2.288.375
Alfa 75 TD	1.962	130	190	9,3	11,20	2.226.842
Alfa 75 TD	2.492	160	220	11,0	13,58	2.842.550
Spider 2000*	1.962	128	188	10,5	12,26	2.740.150
Alfa 90 2.0 I*	1.962	128	188	9,7	12,44	2.295.150
Alfa 90 2.5 Q.V.*	2.492	156	198	9,3	12,10	2.840.150
Alfa 90 2.4 TD*	2.393	110	180	8,6	8,76	2.588.775

OPCIONES: Llantas de aleación: Alfa 33CV, Alfa Sprint, Alfa 90 GTV.8: 80.975 pesetas. **Pintura metalizada:** Alfa 33 QV y Sprint 1.5 QV: 51.127 pesetas; Giulietta 2.0, Alfetta 2.0 Mot, Alfetta 2.4 TD, GTV 2.0 y 2.5, Spider 2.0, Alfa 90 (todos): 88.537 pesetas. **Aire acondicionado:** Alfa 33 QV y QV: 198.000 pesetas; Giulietta 2.0: 210.000 pesetas; Alfa 90 (todos): 250.000 pesetas; GTV 2.0: 213.000 pesetas; GTV6 2.5: 210.000 pesetas; Alfetta (todos): 220.000 pesetas. **Techo practicable:** GTV 2.0 y 2.5: 122.206 pesetas. **Techo rígido:** Spider 2.0 Vel: 154.628 pesetas. **Elavanas eléctricas traseras:** Giulietta 2.0 y Alfetta 2.4 TD: 39.281 pesetas. **Tapicería cuero:** Sprint 1.5 QV y Alfa 33 (ambos): 140.288 pesetas; Giulietta 2.0, Alfetta 2.0 Mot, GTV 2.0 y 2.5: 190.791 pesetas; Alfa 90 (todos): 220.000 pesetas. **Melotín extraíble:** Alfa 90 (todos): 15.000 pesetas.

ARO

Ara 10	1.269	54	125	9,5	9,93	1.487.631
243 D	3.129	65	110	10,1	8,02	1.788.586
244 D	3.129	65	110	10,1	8,02	1.844.327
320 D	3.129	65	110	10,1	8,02	1.711.646
Hispano D	2.710	70	120	10,0	7,94	1.928.499

AUDI

80 GTE	1.781	112	167	9,5	11,29	2.413.425
Audi 90*	2.226	136	195	10,8	12,52	2.807.198
100 Base	2.226	136	202	10,2	11,29	2.912.333
100-CD	2.226	136	202	10,2	12,01	3.339.331
100 CO TD	1.986	87	168	7,2	7,04	4.336.176
Audi 200	2.226	136	197	11,1	12,81	4.476.791
Audi 200 Turbo*	2.144	182	226	12,0	13,62	5.958.842
Compé-ET	2.226	136	196	8,3	10,36	3.588.879
Quattro	2.144	200	222	9,1	12,02	6.889.167

AUSTIN

Metro 1.3 HLE*	1.275	63	146	7,6	8,93	930.804
Metro 1.3 HLE 5P*	1.275	63	146	7,6	8,93	985.804
MG Metro 1300	1.275	71	160	7,2	8,58	1.086.368
Maestro Mayfair 1.6*	1.598	83	165	8,7	10,58	1.515.875
MG Maestro 2.0 EFI*	1.994	112	176	9,8	11,54	1.728.185
Montego HLS Mayfair*	1.994	100	171	9,3	11,10	1.744.806
MG Montego 2.0 EFI*	1.994	112	184	9,8	11,54	1.933.996

OPCIONES: Pintura metalizada: Metro: 9.932 pesetas; Maestro y Montego: 18.315 pesetas. **Techo manual:** MG Metro: 34.887 pesetas.

AUTOBIANCHI

A 112 Junior	903	42	130	6,5	7,85	826.028
Y-10 Fire*	993	45	148	6,0	7,47	959.144
Y-10 Turbo*	1.049	85	181	8,2	9,54	1.286.495

OPCIONES: Techo abrible: A-112: 25.270. Y-10 Fire, Y-10 Turbo: 39.900. **Pintura metalizada** (todos los modelos):

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Vel. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Consumo Costo/km.	Precio total
--------	-----------------	-------------	-----------------	-----------------------	-------------------	--------------

AUTOREPLICA

AR 50 (Replator)	1.592	98	170	10,2	11,66	3.207.975
------------------	-------	----	-----	------	-------	-----------

BMW

316*	1.766	90	176	9,1	10,94	2.136.125
316 4p*	1.766	90	176	9,1	10,94	2.295.725
318 I	1.766	105	184	8,5	10,42	2.435.375
318 I 4p	1.766	105	184	8,5	10,42	2.584.975
320 I*	1.990	125	191	11,0	12,69	2.946.140
320 I 4p*	1.990	125	191	11,0	12,70	3.105.740
324 D	2.443	86	165	7,2	7,01	2.909.925
325 I*	2.494	171	217	10,0	14,03	3.644.390
325 I 4p*	2.494	171	217	10,0	12,72	3.803.990
520 I*	1.990	125	189	9,0	10,36	3.334.500
525 E*	2.893	125	177	12,6	14,10	3.556.350
525 I	2.494	150	197	10,5	12,28	3.858.260
528 I	2.788	184	212	10,4	13,08	4.357.010
M635 I*	3.453	218	228	11,8	14,43	5.779.130
M 5	3.453	286	245	13,2	15,73	10.341.030
M535 I*	2.443	115	185	8,5	7,83	3.734.525
628 CSI	2.788	184	212	8,8	11,73	7.123.410
635 CSI	3.430	218	229	8,7	11,76	8.106.630
M635 CSI*	3.453	286	246	13,8	16,25	10.500.630
728 I	2.788	184	201	9,9	12,66	5.003.390
732 I	3.210	197	208	9,8	12,58	5.863.300
735 I	3.430	218	217	9,8	12,72	7.122.430
745 IA*	3.430	252	226	14,5	16,83	8.368.640

OPCIONES: Caja de cambio automática: 325 I, M635 I, 732 I, 735 I, 635 CSI: 89.600 pesetas. **Caja de cambio 5 velocidades:** 316, 318 I, 325 I, 324 d, 520 I, 525 e, 525 I, 528 I, 524 td: 66.900 pesetas; 728 I, 732 I, 735 I, 745 I, 628 CSI, 635 CSI: 70.800 pesetas. **ABS:** 320 I, 324 d, 520 I, 524 td: 287.700 pesetas; 325 I, 525 e, 525 I, 528 I: 264.200 pesetas. **Dirección asistida:** 316, 318 I, 320 I, 325 I, 324 d: 100.500 pesetas. **Pintura metalizada:** 316, 318 I, 320 I, 325 I, 324 d: 61.300 pesetas; 520 I, 525 e, 525 I, 528 I, M 535 I, 524 td, 728 I, 732 I, 735 I, 745 I: 107.100 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 145.300 pesetas. **Techo corredizo e inclinable eléctrico:** 316, 318 I, 320 I, 325 I, 324 d: 93.200 pesetas; 520 I, 525 e, 525 I, 528 I, M 535 I, 524 td, 728 I, 732 I, 735 I, 745 I: 143.400 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 182.100 pesetas. **Elavanas eléctricas delanteras y traseras:** 316, 318 I, 320 I, 325 I, 324 d, 520 I, 525 e, 525 I: 133.000 pesetas. **Aire acondicionado:** 316, 318 I, 320 I, 325 I, 728 I, 732 I, 735 I, 745 I, 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 250.000 pesetas; 525 I, 628 I, M 535 I, M5: 231.100 pesetas; 520 I, 525 e, 524 td: 309.400 pesetas; 324 d: 218.900 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

CITROEN

Mehari	602	29	100	7,0	7,72	838.016
LNA	652	35	125	5,7	6,56	785.329
LNA 11 E*	1.124	48	139	8,9	9,27	826.004
LNA 11 RE*	1.124	48	139	8,9	9,28	876.304
Visa	652	35	124	6,8	7,86	803.228
Visa II E*	1.124	57	136	9,3	10,16	900.404
Visa Challenger	1.124	57	136	9,3	10,16	922.704
Visa II RE*	1.124	57	136	9,3	10,16	987.404
Visa TRS 14*	1.390	60	149	6,4	7,64	1.071.404
Visa GT*	1.560	105	186	8,4	10,61	1.343.075
Visa 17 D	1.769	60	152	5,9	5,38	1.078.804

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Vel. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Consumo Costo/km.	Precio total
--------	-----------------	-------------	-----------------	-----------------------	-------------------	--------------

Visa 17 RD 5V*	1.769	60	152	6,8	5,94	1.154.605
GSA SPECIAL	1.299	65	158	8,2	9,20	1.070.194
GSA XI*	1.299	65	154	8,7	9,94	1.157.033
GSA X3	1.299	65	158	8,2	9,21	1.257.605
GSA Special Break*	1.299	65	159	8,7	9,64	1.141.204
BX	1.360	62	155	7,05	9,20	1.205.204
BX Cambio*	1.360	72	161	8,0	9,64	1.258.004
BX 14 E*	1.360	72	161	8,0	9,64	1.341.004
BX 14 RE*	1.360	72	161	8,0	9,64	1.405.604
BX 16 TRS*	1.580	92	171	9,3	10,85	1.593.755
BX 19 GT*	1.905	105	191	8,1	9,73	1.755.404
BX SPORT*	1.905	126	198	9,8	12,52	2.246.051
BX 19 D*	1.905	65	151	7,2	6,80	1.647.605
BX 19 TRD*	1.905	65	151	7,2	6,80	1.827.304
CX 22 TRS*	2.155	115	183	10,6	12,24	2.101.275
CX 25 GTI*	2.500	138	188	12,5	14,88	2.902.550
CX Prestige	2.500	138	188	12,9	15,25	4.025.749
CX 25 GTI Turbo*	2.500	168	214	13,0	15,33	3.778.751
CX 25 RD	2.500	75	158	7,1	6,86	2.334.403
CX 25 TRD Turbo*	2.500	95	169	10,0	9,52	3.038.374
CX 25 RD Turb. Fam.*	2.500	95	159	10,2	9,65	3.293.975

OPCIONES: Pintura metalizada: LNA, LNA 11 E, LNA 11 RE: 12.500 pesetas; Visa 11 RE, 17 RD y GTI: 21.263 pesetas; GSA (toda la gama): 29.124 pesetas; BX 14 E: 28.532 pesetas; BX 14 RE, BX 16 TRS, BX 19 GT, BX 19 D, BX 19 TRD: 29.252 pesetas; CX (toda la gama): 66.171 pesetas. **Equipo preradio:** LNA, LNA 11 E, LNA 11 RE: 7.861 pesetas; BX: 6.188 pesetas; Visa 11 RE, 17 RD: 8.119 pesetas; GSA Special Break: 3.866 pesetas. **Equipo Hi-Fi:** BX: 13.015 pesetas. **Bandeja trasera más equipo preradio:** Visa: 16.238 pesetas; Visa 11 E y Visa 17 D: 16.238 pesetas. **Asientos traseros separados, más bandeja trasera, más equipo preradio:** Visa 11 E, Visa 17 D: 31.831 pesetas. **Caja 5 velocidades:** Visa 17 RD: 28.675 pesetas; GSA (toda la gama): 27.191 pesetas. **Limpia luneta trasera:** LNA (toda la gama): 14.895 pesetas; Visa 11 RE, Visa 17 RD: 15.206 pesetas; GSA (toda la gama): 12.877 pesetas. **Dirección asistida:** BX 16 TRS, BX 19 D y BX 19 TRD: 61.211 pesetas. **Aire acondicionado:** BX 16 TRS: 114.661 pesetas; CX 20 y CX 25 D: 143.308 pesetas. **Llanta de aluminio:** LNA 11 RE: 40.007 pesetas; Visa GTI: 67.010 pesetas; BX 16 TRS, BX 19 GT y BX 19 TRD: 45.818 pesetas; CX Palas Diesel, CX 25 RD: 65.548 pesetas. **Climatización:** BX 19 GT, BX 19 D y BX 19 TRD: 114.561 pesetas. **Asientos de cuero:** CX 25 GTI, CX Palas Diesel, CX 25 TRD Turbo, CX GTI Turbo: 213.092 pesetas. **Lunas tintadas más cortinillas traseras:** BX 14 RE, BX 16 TRS, BX 19 GT, BX 19 D y BX 19 TRD: 13.689 pesetas.

DE TOMASO

Longchamp	5.769	300	240	17,2	19,17	7.751.953
Pantera GTS	5.769	300	280	16,2	18,28	6.980.493

OPCIONES: Pintura metalizada: Longchamp: 265.180 pesetas. **Faros antiniebla delanteros-traseros:** 55.374 pesetas. **Bloqueo central de cerraduras:** 65.022 pesetas. **Encendido electrónico:** 26.836 pesetas. **Salpicadero madera:** 76.104 pesetas. **Tratamiento dinitrol:** 32.344 pesetas. **Versión cuero natural:** 180.746 pesetas. **Motor GR/375:** 266.363 pesetas. **Asientos eléctricos:** 110.350 pesetas. **Servodirección:** 60.000 pesetas. **Aire acondicionado:** 265.180 pesetas.

FERRARI

308 GTB*	2.927	240	250	15,5	17,73	10.328.175
308 GTS*	2.927	240	250	15,5	17,74	10.679.846
Mondial	2.927	240	240	11,1	13,92	11.431.318
Mondial Cabriolet*	2.927	240	242	17,3	19,33	12.630.753
400 I*	4.823	315	234	23,7	24,96	16.341.036
Testarossa*	4.942	390	290	18,4	20,48	24.072.737

OPCIONES: Aire acondicionado: 308 GTB-GTS: 288.416 pesetas. **Pintura metálica:** 308 GTB-GTS: 114.346 pesetas. **Doble aire acondicionado:** 400 I: 250.015 pesetas. **Techo eléctrico:** Mondial: 194.947 pesetas. **Spolier delantero:** 308 GTB-GTS: 83.029 pesetas. **Ruedas anchas Pirelli P7:** 308 GTB y GTS: 207.816 pesetas. **Cubretecho piel:** Mondial Cabriolet: 60.693 pesetas.

Mercado

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Vel. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Consumo Costo/km.	Precio total
--------	-----------------	-------------	-----------------	-----------------------	-------------------	--------------

FIAT

Uno 45 Fire 3P*	993	45	145	5,7	7,20	878.679
Uno 45 Fire 3P*	993	45	145	5,7	7,21	938.859
Uno 60 3P*	1.116	58	155	5,5	7,00	1.008.684
Uno 70 3P*	1.301					

Mercado

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total
--------	-----------------	-------------	-----------------	------------------------	--------------

dos los modelos, 58.000 pesetas. **Portaequipajes trasero:** Todos los modelos, 40.000 pesetas. **Tapón gasolina con cerradura:** Todos los modelos, 2.500 pesetas. **Manivelas de puertas:** Todos los modelos, 12.500 pesetas. **Correa capot:** Todos los modelos, 10.500 pesetas. **Pintura antiorzon:** Todos los modelos, 24.500 pesetas. **Color especial de pintura:** todos los modelos, 21.500 pesetas. **Funda rueda de repuesto:** Todos los modelos, 9.500 pesetas. **Apoyacabezas:** Todos los modelos, 37.000 pesetas. **Capotas en color:** Todos los modelos, 33.500 pesetas.

NISSAN

Cherry Escape GTI*	1.490	95	168	10,6	12,22	1.265.076
Patrol Carro Baje*	2.820	76	124	11,8	9,78	2.474.584
Patrol Carro Alto	2.820	76	124	11,6	9,78	2.386.184
Patrol Largo Alto	2.820	76	124	11,8	9,78	2.825.704
Patrol Carro 6 Cil.	3.246	95	138	12,7	11,19	2.778.435
Patrol Pajero 6 Cil.*	3.246	95	138	12,7	11,19	3.084.335
Vanetta 5 Plazas*	1.952	60	118	9,3	7,50	1.676.744
Vanetta 6 Plazas*	1.952	60	118	9,3	7,50	1.799.769

OPEL

Corsa City 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,61	803.428
Corsa LS 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,61	831.241
Corsa LS 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,6	8,61	867.319
Corsa LS 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,61	850.380
Corsa LS 1.0 5V 5P*	993	45	142	7,6	8,61	886.458
Corsa LS 1.2 4V 3P*	1.196	55	152	7,0	8,16	886.142
Corsa LS 1.2 4V 5P*	1.196	55	152	7,0	8,16	924.219
Corsa LS 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	8,24	907.282
Corsa LS 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	8,24	943.359
Corsa GL 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,61	869.380
Corsa GL 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,6	8,61	905.459
Corsa GL 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,61	888.520
Corsa GL 1.0 5V 5P*	993	45	142	7,6	8,61	924.598
Corsa GL 1.2 4V 3P*	1.196	55	149	7,1	8,24	926.281
Corsa GL 1.2 4V 5P*	1.196	55	152	7,0	8,16	952.360
Corsa GL 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	8,24	945.421
Corsa GL 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	8,25	981.498
Corsa GLS 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	8,25	978.867
Corsa GLS 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	8,25	1.016.878
Corsa GLS 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,68	1.052.252
Corsa GLS 1.3 5V 5P*	1.297	70	162	7,6	8,68	1.058.179
Corsa GT 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,68	1.144.349
Corsa TR LS 1.2 4V 2P	1.196	55	152	7,3	8,42	899.367
Corsa TR LS 1.2 4V 4P	1.196	55	149	7,3	8,42	955.417
Corsa TR LS 1.2 5V 2P*	1.196	55	149	7,1	8,24	918.505
Corsa TR LS 1.2 5V 4P	1.196	55	149	7,1	8,25	974.558
Corsa TR LS 1.3 5V 2P*	1.297	70	162	7,6	8,68	968.267
Corsa TR GL 1.2 4V 4P	1.196	55	149	7,3	8,42	994.845
Corsa TR GL 1.2 5V 4P	1.196	55	149	7,1	8,25	1.013.983
Corsa TR GL 1.3 5V 4P	1.297	70	162	7,6	8,68	1.063.745
Corsa TR GLS 1.2 5V 4P*	1.196	55	149	7,1	8,25	1.051.281
Corsa TR GLS 1.3 5V 4P*	1.297	70	162	7,6	8,68	1.092.582
Kadett GL 1.3	1.297	75	170	6,5	8,59	1.530.431
Kadett GL 1.8*	1.598	90	169	8,2	10,14	1.594.166
Kadett GSI 1.8*	1.796	115	201	9,0	10,85	1.915.419
Kadett GSI 1.8 5P	1.796	115	201	9,0	10,85	1.997.207
Kadett 1.6 GLD*	1.598	55	170	7,1	6,85	1.679.072
Ascona LS 1.6 4P	1.598	90	170	8,3	9,63	1.844.447
Ascona LS 1.6 5P	1.598	90	170	8,3	9,63	1.716.643
Ascona GLS 1.6 4P	1.598	90	170	8,3	9,63	1.756.398
Ascona GLS 1.6 5P	1.598	90	170	8,3	9,63	1.850.978
Ascona GLS 1.8 4P*	1.796	115	185	9,4	11,19	1.924.533
Ascona GLS 1.8 5P*	1.796	115	185	9,4	11,20	2.019.117
Ascona GT 1.8 2P*	1.796	115	190	8,8	11,56	1.851.394
Ascona LS Diesel 4P	1.598	54	143	6,8	5,73	1.782.984
Ascona LS Diesel 5P	1.598	54	143	6,8	5,73	1.847.286
Manta Coupé GSI	1.979	110	185	7,6	9,63	1.952.708
Manta Coupé 200*	1.979	125	198	11,8	13,29	2.393.746
Rekord LS 2.0 S	1.979	100	185	10,4	12,06	1.917.836
Rekord LS 2.2*	2.200	115	187	9,8	11,47	2.044.826
Rekord CD 2.2*	2.200	115	187	9,8	11,55	2.333.282
Rekord Diesel	2.260	71	160	7,3	6,99	2.310.752
Rekord LS 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	8,17	2.412.285
Rekord CD 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	8,17	2.598.763
Senator C 3.0 I	2.969	180	210	9,9	12,64	3.771.485
Senator CD 3.0 I Aut.*	2.969	180	200	13,4	15,69	4.430.896
Monza C 3.0 I*	2.969	180	205	13,1	15,42	3.659.487
Monza GSE 3.0 I*	2.969	180	205	13,1	15,42	3.793.785

OPCIONES: Pintura metalizada: Corsa (todas las versiones): 14.438 pesetas; Kadett (todas las versiones): 17.141 pesetas; Ascona (todas las versiones): 39.385 pesetas; Manta GSI: 39.385 pesetas; Manta 200: 47.786 pesetas; Rekord (todas las versiones): 50.898 pesetas; Monza y Senator: 73.359 pesetas. **Cerradura centralizada:** Corsa: 20.804 pesetas; Kadett: 29.571 pesetas; Ascona: 32.449 pesetas. **Dirección asistida:** Kadett (todas las versiones): 72.303 pesetas; Ascona: 81.647 pesetas; Rekord: 90.409 pesetas. **Retrvisor pasajero eléctrico:** Corsa: 17.142 pesetas; Kadett:

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total
--------	-----------------	-------------	-----------------	------------------------	--------------

11.518 pesetas; Ascona: 19.413 pesetas; Rekord: 20.280 pesetas. **ABS:** Monza y Senator: 267.112. **Elevadores eléctricos delanteros:** Corsa: 23.578 pesetas; Kadett y Ascona: 50.325 pesetas; Rekord: 52.205 pesetas. **Techo solar deslizante y transparente:** Corsa GT: 40.678 pesetas; Kadett: 58.880 pesetas; Ascona: 68.170 pesetas; Manta: 79.424 pesetas; Rekord: 79.551 pesetas; Monza y Senator: 81.232 pesetas. **Llantas de aleación:** Corsa: 31.780 pesetas; Kadett: 51.597 pesetas; Ascona: 65.162 pesetas; Rekord: 67.644 pesetas. **Autoblocante trasero:** Manta: 52.797 pesetas; Rekord: 57.787 pesetas; Monza y Senator: 73.671 pesetas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

PEUGEOT

205 XL*	1.118	55	146	7,0	8,16	924.382
205 XR*	1.294	65	154	7,9	8,94	1.069.359
205 GL 4V*	1.118	55	146	7,0	8,16	959.760
205 GR*	1.204	63	150	8,0	9,03	1.051.670
205 SR*	1.294	65	154	7,9	8,94	1.100.747
206 GT*	1.442	83	167	8,6	9,63	1.209.249
205 GT A.A.	1.442	83	167	8,6	9,63	1.279.872
205 GTI*	1.580	105	189	8,1	10,06	1.867.200
205 GLD*	1.769	60	155	6,6	5,81	1.144.318
205 GLD*	1.769	60	155	6,6	5,81	1.179.430
205 SRD*	1.769	60	155	6,6	5,82	1.275.057
505 GL*	1.971	108	173	10,6	11,98	1.657.212
505 GR*	1.971	108	173	10,6	11,99	1.904.193
505 SR*	1.971	108	173	10,6	11,99	2.020.302
505 GTI A.A.	2.165	130	176	11,0	12,44	2.410.170
505 Turbo Inyección*	2.155	160	200	12,0	13,57	2.993.774
505 GLD	2.498	76	150	8,6	7,75	1.943.029
505 GRD	2.498	76	150	8,6	7,75	2.147.051
505 GRD Int.	2.498	76	146	8,6	7,87	2.554.164
505 SRD Turbo*	2.498	95	167	9,3	8,18	2.378.870
505 GTD Turbo A.A.*	2.498	95	157	8,7	8,07	2.596.591
505 GTD Fam.*	2.498	95	157	9,3	8,20	3.420.513
604 GTD Turbo	2.498	95	158	8,7	7,95	3.426.572

OPCIONES: Pintura metalizada: 205, 11.300 pesetas; 505, 29.700 pesetas. **Elevadores eléctricos, cerraduras centralizadas y tapón con llave:** 205 XR y 205 SR, 21.400 pesetas. **Elevadores eléctricos y cerraduras centralizadas:** 505 (toda la gama), 26.000 pesetas. **Llantas de aleación:** 205 GTI, 23.750 pesetas; 505 GTI, 62.850 pesetas.

PORSCHE

924 S*	2.479	150	214	10,6	13,28	5.621.840
944*	2.479	163	217	11,2	13,81	6.494.739
944 Turbo*	2.479	220	245	14,7	16,90	9.103.370
911 Carrera*	3.164	231	242	13,2	15,60	9.103.370
911 Carrera Targa*	3.164	231	242	13,2	15,60	9.589.700
911 Carrera Cabriolet*	3.164	231	242	13,2	15,62	10.337.900
911-Turbo	3.299	300	280	11,8	14,39	14.916.070
928-S Coupé*	4.684	300	248	22,2	23,80	12.571.711

OPCIONES: Pintura metalizada: 924 S, 944, 944 Turbo: 143.762 pesetas; 911 Carrera (toda la gama): 180.240 pesetas; 928 S: 214.873 pesetas. **Spóiler delantero y trasero:** 911 Carrera (todos los modelos): 372.399 pesetas. **Techo eléctrico corredizo:** 924 S, 944, 944 Turbo: 228.656 pesetas; 911 Carrera (todos los modelos): 288.187 pesetas; 928 S: 312.266 pesetas. **Amortiguadores deportivos:** Todos los modelos: 61.447 pesetas. **Llantas de aleación (negras) con neumáticos:** 911 (todos los modelos): 417.459 pesetas. **Diferencial autoblocante:** Todos los modelos: 171.862 pesetas. **Cerradura centralizada:** Todos los modelos, excepto 911 Turbo y 928 S: 77.086 pesetas. **Aire acondicionado:** 911 Carrera (todos los modelos): 450.788 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

RENAULT

R4 TL*	1.108	38	125	6,7	7,72	699.302
Supercar C*	956	41	136	7,2	7,56	756.429
Supercar R5 TL 3P*	1.108	46	138	7,4	7,73	834.177
Supercar R5 TL 5P*	1.108	46	138	7,4	7,73	886.396
Supercar R5 GTL 3P*	1.237	55	148	7,8	8,52	946.858
Supercar R5 GTL 5P*	1.237	55	148	7,8	8,52	999.215
Supercar R5 GTS 3P*	1.397	72	162	7,6	8,68	1.063.389
Supercar R5 GTS 5P*	1.397	72	162	7,6	8,68	1.115.609
R5 GT Turbo*	1.397	115	198	8,5	10,15	1.335.712
R5 GT Turbo Comp.	1.397	115	200	8,1	9,81	1.467.357
R5 STD 3P*	1.595	55	148	6,7	5,88	1.143.587
R5 STD 5P*	1.595	55	148	6,7	5,88	1.195.161
R6 GTL	1.108	45	133	8,5	9,40	881.626
R9 GT*	1.237	56	149	7,1	8,25	1.069.423
R9 GTL	1.397	60	153	7,5	8,60	1.127.960
R9 TSE*	1.397	72	158	7,9	8,95	1.239.490
R9 TXE*	1.721	82	171	8,0	9,03	1.322.395
R9 GTD*	1.595	55	147	7,0	6,06	1.288.615

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total
--------	-----------------	-------------	-----------------	------------------------	--------------

R11 GTC	1.237	56	149	7,1	8,25	1.077.159
R11 GTL*	1.397	60	149	7,6	8,68	1.165.610
R11 GTS*	1.397	72	159	7,9	8,95	1.218.602
R11 TSE*	1.397	72	159	7,9	8,95	1.272.240
R11 GTX*	1.721	80	169	8,2	9,21	1.270.564
R11 TXE*	1.721	80	169	8,2	9,21	1.357.466
R11 Turbo*	1.397	105	188	8,7	10,33	1.479.708
R11 GTD*	1.595	55	148	7,0	6,06	1.327.553
R18 GTL	1.647	83	162	9,1	10,67	1.375.657
R18 GTL Familiar	1.647	83	162	9,1	10,68	1.447.346
R18 GTS*	1.647	83	162	9,1	10,67	1.420.786
R18 GTS Familiar*	1.647	83	162	9,1	10,68	1.492.216
R18 GTX*	1.995	102	176	9,3	10,85	1.563.646
R18 GTX Familiar*	1.995	102	176	9,3	10,85	1.644.876
R18 Turbo*	1.585	125	184	10,1	11,64	1.691.379
R18 GTD*	2.068	67	155	8,2	7,42	1.650.910
R18 GTD Familiar*	2.068	67	155	8,2	7,42	1.724.533
R25 GTS*	1.995	103	183	9,4	12,08	2.198.085
R25 GTX*	2.165	123	196	12,0	13,40	2.563.664
R25 V6 Inyección*	2.564	144	203	12,8	14,46	3.724.653
R25 V6 Turbo Inyec.*	2.458	182	226</			



COCHES USADOS (En miles de pesetas)

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

ALFA ROMEO

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Alfaud	810	750	700	645	490	450	420	330
Alfaud TI	865	800	735	680	510	480	440	390
Giulia 1300	-	-	-	-	-	-	290	230
Giulia 1600	-	-	-	-	-	-	420	330
Alfaetta 1800	-	-	-	-	-	-	490	380
Alfaetta 2000	1080	1000	945	870	650	610	570	-
Alfaetta GTV 2000	1510	1400	1300	1200	880	770	720	-
2000 Berlina	-	-	-	-	-	-	-	300
Coupe 2000 GT	-	-	-	-	-	-	-	400
Giulietta 1600	1065	985	885	785	580	-	-	-
Giulietta 1800	1080	1000	925	840	640	-	-	-
Giulietta 2000	1110	1030	960	890	700	-	-	-
Sprint Veloce	1190	1100	1000	900	-	-	-	-
Alfaetta GTV 2500	1945	1800	1700	1600	-	-	-	-
Alfa 33	1130	-	-	-	-	-	-	-

AUDI

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
80 GLS 4p	-	945	885	745	560	520	480	450
80 GLE	-	-	1000	940	800	710	-	-
80 CD	1400	1300	1000	-	-	-	-	-
80 GLD	1620	1500	1200	-	-	-	-	-
80 CD TD	2000	-	-	-	-	-	-	-
80 Quattro	2400	-	-	-	-	-	-	-
100 LS	-	-	-	-	-	-	-	360
100 CC	1900	1700	-	-	-	-	-	-
100 CD	2300	2100	1460	1205	1010	930	-	-
100 CD Diesel	2300	2100	1460	1205	1010	930	-	-
100 CC D	1900	1700	-	-	-	-	-	-
200	-	-	1700	1500	1280	-	-	-
200 CD	3500	-	-	-	-	-	-	-
Coupe GT	2100	1900	1600	-	-	-	-	-
Quattro	4300	3800	-	-	-	-	-	-

AUSTIN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Mistral 1.0	550	505	-	-	-	-	-	-
Mistral 1.3	600	550	-	-	-	-	-	-
Mistral MG 1.3	700	645	-	-	-	-	-	-
Mistral MG Turbo	850	780	-	-	-	-	-	-

BMW

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
3.0 CSI	-	-	-	1500	1280	1140	810	710
520	-	-	-	-	-	-	-	1220
520 i	2270	2100	2000	-	-	-	-	-
525 i	2485	2300	2150	1565	1390	1190	1100	1030
528	-	-	-	-	-	-	1230	1140
528 i	2600	2400	2200	1750	1520	-	-	-
318 i	1730	1600	1250	1150	900	830	760	710
320	-	-	1425	1325	1190	1000	880	830
320 i	2000	1850	-	-	-	-	-	-
323 i	2270	2100	1680	1570	1390	1150	-	-
728 i	2915	2700	2500	2240	1980	1780	-	-
735 i	3890	3600	3200	2900	2560	2370	-	-
745 i	4645	4300	4000	3500	-	-	-	-
635 CSI	-	-	-	3075	2710	2500	2330	2190
635 CSI	4860	4600	4000	3600	3230	3040	-	-
315	1200	1100	1000	-	-	-	-	-
316	1700	-	-	-	-	-	-	-

CITROEN

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

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
GS Break Club	-	-	-	-	190	170	140	-
CX 4V	-	-	-	-	-	340	295	-
CX 5V	-	-	-	-	570	520	450	-
GSA 1100	-	405	385	325	280	-	-	-
GSA Break 1100	-	395	365	325	280	-	-	-
GSA 1300	555	530	490	445	-	-	-	-
GSA Club	-	380	360	320	280	-	-	-
GSA Palas	655	610	565	520	450	-	-	-
GSA Break Club	515	485	450	415	360	-	-	-
GSA X3	655	610	565	520	450	-	-	-
GSA X1	645	605	-	-	-	-	-	-
BX 14E	755	-	-	-	-	-	-	-
BX 14 RE	795	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 RS	845	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 TRS	895	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 RD	940	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 TRD	1030	-	-	-	-	-	-	-
CX Prestige	1730	1600	1400	1280	1130	1040	970	900
CX 2400 GTI	1400	1300	1100	1000	850	-	-	-
CX 2500 D/Palae	1600	1500	1300	1170	1040	990	-	-
CX 2500 Dia. Fam.	1650	1550	1350	1250	1100	1040	-	-
CX TRD	1785	-	-	-	-	-	-	-
CX 2500 GTI	1650	-	-	-	-	-	-	-
CX Reflex	800	750	-	-	-	-	-	-

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Fiesta N	475	445	385	350	300	280	240	210
Fiesta 1.1	490	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta 1.957 cc.	540	510	430	400	340	310	280	240
Fiesta L 1.117 cc.	555	525	445	425	370	340	300	270
Fiesta S	560	530	450	420	370	330	300	270
Fiesta S 1.300	565	535	455	425	380	340	300	270
Fiesta Ghia 1.1	600	570	510	485	420	390	350	310
Fiesta Ghia 1.3	605	575	515	485	430	395	360	330
Fiesta XR2	690	665	585	-	-	-	-	-
Fiesta L D	650	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	690	-	-	-	-	-	-	-
Escort L 1.1	650	610	565	530	-	-	-	-
Escort L 1.3	655	635	595	560	-	-	-	-
Escort GL 1.1	695	655	615	580	-	-	-	-
Escort GL 1.3	700	670	645	605	-	-	-	-
Escort GL 1.6	720	690	655	615	-	-	-	-
Escort Ghia 1.3	745	710	680	620	-	-	-	-
Escort Ghia 1.6	770	740	705	665	-	-	-	-
Escort Laser 1.1	635	-	-	-	-	-	-	-
Escort Laser 1.3	640	-	-	-	-	-	-	-
Escort L D	730	-	-	-	-	-	-	-
Escort GL D	790	-	-	-	-	-	-	-
Escort Ghia D	840	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL D	805	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.3	735	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.6	760	-	-	-	-	-	-	-
Escort XR-3	1100	1000	900	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1300	1200	-	-	-	-	-	-
Taurus GL 1.6	-	585	540	470	-	-	-	-
Taurus GLS 2.0	-	695	675	620	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.0	-	720	675	600	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.3	-	740	720	660	-	-	-	-
Taurus GL Fam. 2.0	-	765	740	680	-	-	-	-
Granada GL 2.3	1130	1045	995	855	720	-	-	-
Granada GL F. 2.3	-	-	950	855	-	-	-	-
Granada GLD 2.1	-	-	950	855	-	-	-	-
Granada GLS 2.8i	1540	1425	1235	1045	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8	-	-	950	810	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8i	1755	1615	1470	1140	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8	-	-	780	620	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8i	1850	1710	1615	-	-	-	-	-
Granada D 2.5	1435	1330	-	-	-	-	-	-
Capri S 2.0	-	945	865	720	-	-	-	-
Capri S 2.8i	-	1170	1080	990	-	-	-	-
Sierra L 1.6	1025	950	-	-	-	-	-	-
Sierra L	1080	1000	-	-	-	-	-	-
Sierra GL	1250	1155	-	-	-	-	-	-
Sierra Ghia	1475	1365	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. L	1190	1100	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. GL	1300	1205	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	1535	1415	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. D	1685	1470	-	-	-	-	-	-
Sierra XR-4 2.8i	1925	1785	-	-	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.6i	1500	-	-	-	-	-	-	-

FIAT

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
X-1/9	1190	1100	900	700	600	500	400	315
UNO 45	540	500	-	-	-	-	-	-
UNO 55	620	575	-	-	-	-	-	-
UNO 70	700	650	-	-	-	-	-	-
UNO Diesel	705	-	-	-	-	-	-	-
Argenta 2000	920	850	765	-	-	-	-	-
Argenta Diesel	4765	4410	4095	3780	3465	3150	2835	2520
Regata	800	-	-	-	-	-	-	-

MERCEDES BENZ

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

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
GUZZI				
V-50 III	490,2	47	—	607.973
V-50 Monza	490,2	48	—	643.898
V-65	643,4	52	—	865.065
V-65 Custom*	643,4	52	164	880.189
V-65 Lario	643,4	56	—	946.406
V-65 TT	643,4	—	—	780.000
850 T-6*	844	67	188	923.207
850 La Mesa II	844	75	—	1.005.359
1000 SP	948,8	67	—	990.090
1000 California II	948,8	71	—	1.089.580
La Mesa 1000*	948	82	225	1.170.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
HONDA				
PX2-50	49	—	—	103.900
PX-60R (Au. etc.)	49	—	—	134.900
MBX 75	74,5	12	—	257.000
Scopy SH-80*	79,6	8	—	198.900
CS-125	124	12	—	259.900
XL-200 R	196	18	—	374.900
XL-200 Pro-D	196	18	—	399.900
VF-600 F	490	70	—	878.000
VF-600 F2	490	70	—	969.000
XL600 LM P. B.*	509	44	—	849.000
CRX-750 F*	747	91	211	1.099.000
VF-750 F*	748	88	212	1.080.000
VF-1000 R*	998	130	253	1.889.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
HUSQVARNA				
125 XC	124	—	—	436.700
250 XC	245	—	—	475.400
500 XC	498	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	385,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.800
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.800
500 CR (Cross)	488	—	—	494.500

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
JAWA				
350	343,5	23	—	220.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
KAWASAKI				
KZ 550*	553	52	176	549.310
KZ 550 S	553	55	—	696.180
KZ 600 E	594	45	—	653.750
GPZ 600 R	594	45	—	829.750
GPZ 900 R	896	115	—	1.149.750

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
KTM				
GS 125 End.	123,6	21,5	—	409.500
MX 125	123,6	25	—	409.500
GS-350 End.	235,6	44	—	454.000
MX 350	235,6	45	—	454.000
GS 390	390	48	—	460.000
Super 500	500	—	—	522.000
GS 600	598	45	—	615.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
LAMBRETTA				
125 Electr.	123	0	—	158.806
200 Linea	198	8,7	—	181.850
200 Electr.	198	0,7	—	188.523

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
LAVERDA				
1000 RGS	981	94	—	1.065.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MERLIN				
DG 7 125	124,6	—	—	237.209
DG 7 212	212	—	—	238.930
DG 3 R	—	—	—	360.000
CRESTA	346,6	—	—	340.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	250.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MONTESA				
Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	377.400
Cota 330 Trail	327,8	—	—	389.600
Enduro 80 H7	74,8	—	72	175.200
Enduro 250 H7	245,2	—	119	245.500
Enduro 350 H7	349,2	—	130	264.700
Impuls 125	124,9	10	150	182.300
Impuls 175	174,7	13	100	197.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MORINI				
125 Morini	123,6	12	—	269.000
250 2-C	239,9	25	138	338.000
350 X-2	344,1	38	180	589.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	250.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
OSSA				
250 Trial	250	—	130	305.000
350 Trial	350	—	—	252.814
250 Desert	244,2	—	—	248.480
240 TE	244,2	—	—	307.399
250 Caga	250	—	160	342.430
250 F-3	250	150	—	299.820

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
PUCH				
X-10	46,8	—	—	70.400
Mini	46,8	—	—	76.400
Mini PB	46,8	—	—	100.000
Mini PB Negro	46,8	—	—	102.400
Motociclos	46,8	—	—	150.400

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
RIEJU				
Strada	74	8,5	—	182.000
Marathon MR-80	70	14	—	204.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
SUZUKI				
GSX 400 E	390	—	—	635.000
GSX 550 ES*	549	58	193	899.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.040.000
GSX 750 R*	740	105	230	1.262.000
GSX 1.100 S Kat*	1.074	104	230	1.146.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
VESPA				
Vale	49,7	—	—	90.570
Vespaio	49,7	—	—	98.661
PM 75 S Junior*	74,0	6,0	76	153.245
PM 75 S Elect.	74,0	4,4	90	169.186
PM 75 S Elect.	74,0	4,4	90	174.553
125 NC	121,1	6,6	100	168.109
PM 125 S Elect.	121,1	6,6	100	171.829
PM 125 S Elect.	121,1	6,6	100	181.255
Mia 150	149,5	8,2	100	176.706
200 DN	197,9	10,8	110	190.499
200 DM	197,9	10,8	110	192.257
Mia 200	197,9	10,2	110	189.648

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
YAMAHA				
DT 80*	72,9	9,7	83	217.850
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XZ 400	399	45,5	175	586.200
XT 600*	595	44	185	631.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA

SORTEO TRIMESTRAL
Juegos de 5 neumáticos FIRESTONE (HP 2000) para camión.

La Serie HP de Firestone, con neumáticos de la tecnología más actual, que permiten inserción instantánea en cualquier tipo de terreno, por su durabilidad, resistencia y seguridad en todos los terrenos, proporcionan la máxima maniobrabilidad.

SORTEO ANUAL
El premio incluye la cabeza tractora.

Entre sus principales características cabe señalar:
- Tracción: 30 TM.
- Motor: modelo D9C 1101.
- Número de cilindros: 6.
- Cilindrada: 11 dm³.
- Régimen máx.: 2.000 r.p.m.
- Potencia máx.: 2.000 FWH, 245 kW, 333 HP DIN.
- Para motor a 1.250 c.p.m.: 138 Nm, 142 Kpm.
- Consumo específico mínimo de combustible a plena carga: 187 g/kWh.

PREMIOS MILLONARIOS

AUTOPISTA Vasco-Aragonesa ha previsto para este año un completo programa de sorteos entre sus usuarios con un importe total de veinticinco millones de pesetas en premios. El mejor regalo será una cabeza tractora Scania R-112 MA 4x2 Intercooler a la que pueden optar todos los profesionales del transporte que durante 1986 utilicen esta autopista. Además, trimestralmente se sorteará un juego de neumáticos Firestone para ca-

mión o autobús, y entre los automovilistas un Ford Sierra Laser 2.0 con equipo especial para autopista y dos premios de mil litros de carburante. Los boletos se deben solicitar en las cabinas de peaje y se tendrá derecho a ellos por cada mil pesetas o fracción del importe del recorrido en cada trayecto realizado.

CALIDAD VALEO

VALEO Embragues ha sido distinguido este año con el «Q 1 preferred qualite award», diploma a la

calidad que todos los años entrega Ford entre sus proveedores. Además, esta distinción es la primera vez que recae en un fabricante europeo entre los 2.300 proveedores que la multinacional norteamericana tiene.



BMW, EN ALZA

EL aumento de las ventas de automóviles de BMW junto con una facturación de recambios de más de 1.800 millones de pesetas han supuesto un incremento del 28 por ciento con

respecto a 1984. Estos resultados, unidos a las ventas de motocicletas y motores marinos, marcan un récord de facturación para la compañía en España al situarse en 1985 muy cerca de los doce mil millones de pesetas, con un incremento del 19 por ciento con respecto al año anterior, lo que supondrá para BMW Ibérica un aceptable nivel de beneficios. Otro aspecto importante de la actividad de la compañía son las compras de componentes y equipos que realiza BMW Ibérica con destino a las fábricas de la casa matriz en Alemania, y que este año se ha acercado a los 1.300 millones.

TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastín Español le informa sobre todas las camadas disponibles, crianza de cachorros, trámites, etcétera, en los teléfonos 653 12 98 y 261 16 26.

Motor 16

2 RALLYES DE LEYENDA



DAKAR



MONTECARLO

- DAKAR**
- Los protagonistas
 - Españoles en el Rallye
 - La verdad del accidente
 - Una aventura millonaria
 - Futuro incierto

- MONTECARLO**
- La carrera
 - El coche ganador
 - Toivonen: 20 años después
 - La victoria de las asistencias
 - 20.000 neumáticos para los favoritos

Son la antítesis el uno del otro. Montecarlo es la nieve, la tradición, los acróbatas del derrapaje. Dakar es la aventura, la llamada del desierto, el raid maratónico. Ambos son los dos rallyes más importantes del mundo y para la afición española han tenido una especial importancia: los dos Salva, Cañellas y Serviá, han coronado con un tercer y un séptimo puesto sendas actuaciones de primer orden.

RALLYE PARIS DAKAR

ARENA Y BARRO



Este rallye ha tenido tres partes muy bien diferenciadas: Las etapas argelinas sirvieron para que se fuera quedando todo el «desecho de tintera» y entraran en el Tengeré sólo los preparados para ello. Las pistas argelinas destruyen las mecánicas, con la endiablada «tôle ondoulé». La segunda parte es el Tengeré y las largas «liasons» hasta Bamako. Por aquí, el personal suele restañarse las heridas y tratar de conservar energía y mecánicas para el

futuro. Pero los hay que atacan a muerte, como el caso de Ickx y Metge, que salieron del Tengeré en cabeza, después de haber solventado los gravísimos problemas de suspensión que arrastraron al principio. Agadez-Dirku fue una etapa definitiva, aquí se quedaron 75 coches y camiones.

Desde Bamako comenzó la sabana y los duros caminos de piedras entre montañas, cruzados por ríos, a veces con puentes incapaces de resistir el peso de los pesados camiones. Después de la demoledora etapa de Labé,



y en medio del desconcierto producido por la muerte de Sabine, la organización, incapaz de controlar el rallye y temerosa de que nadie terminara, tuvo que conceder un día de descanso, porque si no, menos de sesenta participantes habrían llegado al campamento a la hora de la salida de la siguiente etapa. De ellos, bastantes estaban en manifiesta incapacidad para continuar.

También suspendieron las dos etapas del temible desierto de Mauritania. Chinguetti parece que es el sitio más perdido en este mundo, y el Teneré parece Manhattan en comparación con este desierto. Sin estas dos medidas, el rallye no hubiera terminado, dado lo desafiante e imposible del plan-

practicable, luego las cosas cambiaron mucho y se montaron zonas de fango subterráneo cubiertas por una costra de arena seca con aspecto compacto.

Aquí se metió Groine y su poderoso Mercedes; había un charco, con aspecto de ciénaga, y trató de rodearlo. Este fue el problema: sólo se podía pasar por el charco. Poco después llegó Canellas y paró para ayudar a Groine, lo mismo que Del Val. Minutos después, los dos Pegaso fueron incapaces de sacar el Mercedes. Después de varios intentos, decidieron continuar y desengañaron.

Canellas partió, mientras que Del Val intentaba hacer lo mismo, con la mala fortuna que se clavó en el mo-

LOS ESPAÑOLES, AVENTURAS Y DESVENTURAS

DE París salieron cuatro camiones, tres coches y tres motos. Rápidamente la selección natural comenzó a obrar sus efectos. Poco tiempo después, los que se tenían que quedar se quedaron. En la primera especial cayeron dos motos y un coche: Oriol Tauler, con la instalación eléctrica de su moto achicharrada y Alberto Molina, que terminó la prueba y gripó el cambio al final del enlace. Quintano, con los voltios del Mercedes incendiados. En la segunda le pasaron todos los males al Mercedes de Arilla y, un servidor, que se había montado ante la enfermedad del copiloto. Se rompió el cambio automático, el cárter del motor, y la timonería del acelerador se desmontó como una docena de veces. Retirados, y después de unas chapuzas de urgencias, intentamos seguir, pero el motor se cayó al suelo, después de que se rompieran los magníficos soportes.

Mientras tanto, el resto se mantenía con mucha dignidad, conservando los vehículos, a la espera de atacar en su momento. En Agadez quedó fuera de carrera el Pegaso de asistencia de Nieto, un pinchazo y un fallo del copiloto les impidieron salir a tiempo, después de días de tremendo trabajo. Todo fue bien, dentro de un orden, hasta la etapa de Bamako-Labé. Aquí se quedó Porcar.

La catástrofe vino en la antepenúltima prueba, entre Kifa y San Luis, en Senegal. En la noche triste se quedaron Carlos del Val y Bezemer con la mayor parte de los camiones, como se explica en otra parte del texto.

Sólo terminaron dos españoles, Salvador Cañellas y Domenec Ferrand, a bordo de su Pegaso, y Carlos Mas, en su Yamaha, que hicieron magníficos papeles después de practicar sendas inteligentes carreras contra adversarios superiores en número, caballos y medios. El tercer puesto de Cañellas en

camiones (primero en los de menos de diez toneladas) es toda una proeza, sobre todo teniendo en cuenta que si no llega a penalizar diez horas cuando se le cayó la cabina, hubiera ganado.

Carlos Mas, al tran-tran y atacando al final, consiguió el undécimo puesto después de una carrera sin problemas, plena de lucidez y eficacia, sólo tuvo que cambiar el motor en Dirku, con una pequeña fuga de aceite. Ha sido el primer piloto privado, frente a manadas de oficiales de marcas.

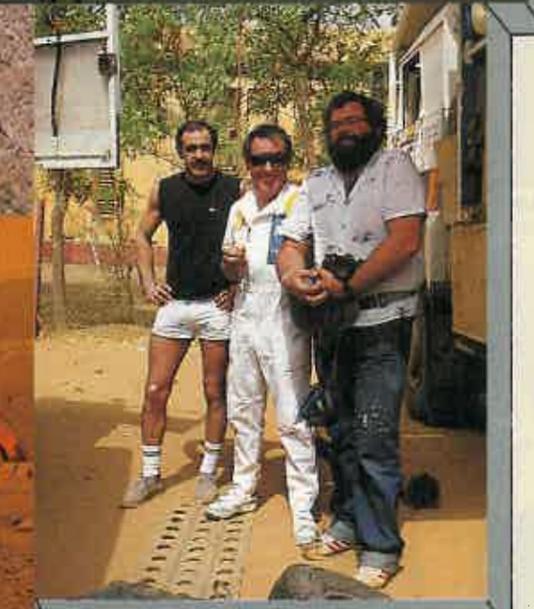
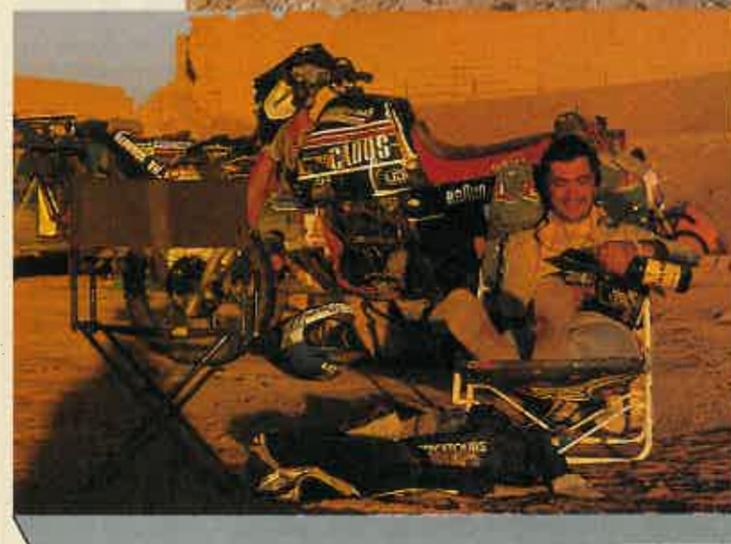
La gran lección de coraje, resistencia y pundonor la dieron de todas formas los del camión de asistencia de Pegaso, Bezemer —Van Hagen—, Mariano Milla, que tuvieron que superar tremendas dificultades para continuar. Su calvario comenzó en Agadez, donde llegaron de mañana, con el puente delantero roto.

Después de reparar a toda velocidad fueron capaces de presentarse en Dirku una hora antes de la salida y reparar el coche de Cañellas, para inmediatamente salir hacia Agadez sin dormir. Allí se quedaron enterrados en la arena con una rueda pinchada y medio volcado. Después de trabajar denodadamente toda la noche, lograron llegar a Agadez minutos antes de tener que salir hacia Zionder, a donde llegaron también sin dormir, pues pincharon en tres ocasiones y tuvieron problemas eléctricos. En Zinder salieron inmediatamente hacia Niamey, con otros 1.300 kilómetros por delante y sin haber podido ni dormir, ni comer en cinco días.

Luego salvaron a Cañellas y Del Val, cuando repararon y sujetaron las cabinas con cinchas, en la durísima especial Bamako-Labé y al final, ya con Dakar al alcance de la mano, se quedaron al intentar librar a Del Val del barro. Para colmo de males, a Bezemer le robaron la cartera en el moggollón de Dakar.



De arriba a abajo, Ferrán y Cañellas celebrando su primera victoria en un tramo. El abandono de Oriol Tauler y un breve descanso de Carlos Mas, ayudado con el tradicional carajillo



De arriba a abajo: el maltrecho coche de Juan Porcar, las desventuras de Ignacio Arilla, que al menos salvó su coche, y el desafortunado Carlos del Val, junto a nuestro enviado especial



Tras la desaparición de Sabine, su sucesor le relevó en el papel vigilante, a bordo de un helicóptero similar

teamiento de esta edición, en la que Thierry Sabine había rozado la demencia.

Cuando la gente llegó a Kifa, pensaron que la cosa sería fácil, pero aún quedaba la «noche triste» de San Luis. La etapa se venía desarrollando normalmente hasta unos sesenta kilómetros del final, en el estuario del río Senegal, frontera entre Mauritania y Senegambia. Se trata de una lengua de arena entre la mar y el río, que corre paralelo. Parece ser que cuando Sabine pasó por aquí aún no estaba concluida una presa en el río y el terreno era bastante

mento en el que Canellas arrancaba y no se dio cuenta de la circunstancia.

Luego las cosas se fueron precipitando. Llegó Martínez, la asistencia de Groine, y también se quedó embarrado, ítem más el Liaz y los Tatra. En esos momentos salió a relucir la solidaridad de los hombres del desierto, todos se ayudaban, y Groine, al borde de la histeria y la desesperación, ofrecía ríos de champán en Dakar.

Los únicos que pasaron del tema fueron los franceses de Pastis, Nikon y Cagivó. En total cuatro camio-

LA ELITE DEL POLVO

RENE METGE.—Por tercera vez este piloto francés, campeón de Francia de circuitos, se ha impuesto en el Dakar como ya lo hiciera en

participación en 116 Grandes Premios de Fórmula 1, un subcampeonato del mundo y seis triunfos en Le Mans avellan su palmarés. Su copiloto



Descanso para el equipo Porsche. Jacky Ickx ha logrado la segunda plaza



Alberto de Mónaco y su Pajero. Después de una gran remontada se atascó en la arena



Carlos Mas y su mujer, Carla. Su undécimo puesto en motos es toda una proeza

el 81 sobre un Range Rover y en el 84 con un Porsche muy similar al de este año.

JACKY ICKX.—Este célebre piloto belga es desde 1981 uno de los asiduos. Su

habitual desde el 82 es el actor Claude Brasseur con quien ganó la edición del 83 a bordo de un Mercedes 280 GE. Este año con Porsche ha logrado la segunda plaza, pe-

se a tener sobre él la responsabilidad del equipo Porsche y ocuparse personalmente de todo.

HENRI PESCAROLO.—El cuatro veces vencedor de las 24 Horas de Le Mans, no ha tenido suerte este año. El Range Rover con el que participaba se incendió en la primera prueba especial del desierto del Ténéré.

GASTON RAHIER.—Varias veces campeón del mundo de Moto-Cross, ganó el París-Dakar en 1984 y 1985 pilotando una BMW. Numerosas caídas le han retrasado en la clasificación este año.

CIRYL NEVEU.—Desde que en 1979 obtuvo su primera victoria absoluta con Yamaha, este piloto francés ha repetido victoria en el 80, también con Yamaha, y en el 82 con Honda, marca con la que este año ha vuelto a repetir victoria.

HUBERT AURIOL.—Este hombre que parece haber nacido para pilotar una moto es uno de los más asiduos del París-Dakar. Con una BMW Ligier-Cagiva obtuvo la victoria en el 81 y 83. Este año la mala suerte le ha impedido terminar.

PATRICK ZANIBELLI.—Es el más sólido segundón de esta prueba. Desde



Carlos del Val. La mala suerte se cebó con él

que en 1980 participó por primera vez con un Volkswagen y se colocó segundo siempre ha estado regularmente entre los diez primeros.

Su gran año fue el 85 en el que ganó el Rallye después de su segundo puesto

del 84. En ambas ediciones participó con un Mitsubishi Pajero.

ALBERTO Y CAROLINA DE MONACO.—Los hijos del príncipe Rainiero iniciaron en la pasada edición su participación en el Dakar. Carolina y su marido Casiraghi lo hicieron a bordo de un camión Astra y su hermano Alberto con un Mitsubishi Pajero. En esta edición el príncipe Alberto ha vuelto a participar con otro Mitsubishi. Después de una remontada hasta el puesto 29 abandonó atrapado en la arena el mismo día en que murió Sabine.

OTROS PERSONAJES.—Otros famosos han hecho su pinitos en esta dura prueba. Entre ellos recor-



Derrota de las BMW. Honda y Yamaha han barrido

dar al hijo de la primera ministra británica, Mark Thatcher, que hace tres ediciones protagonizó un aireado suceso al perderse en el desierto. También la hija del multimillonario Kashougui y Mariana Simonescu, antigua señora Borg, estaban este año en la salida de París.

Entre otras figuras del automovilismo que han sentido la atracción del desierto merecen destacarse Jochen Mass, Bernard Darniche, Jean-Luc Therier, Jean-Pierre Jabouille, Jean-Pierre Jarier, Guy Colsoul, Hubert Rigal, Andrew Cowan, Pierre Lartigue y los hermanos Marreau, sin olvidar a Clay Ragazzoni que pese a estar en una silla de ruedas ha participado este año con un camión Iveco que volcó en el Asekrem.



El equipo Porsche Rothmans ha vuelto a dominar el Rallye. Esto ha sido posible gracias a un impresionante despliegue de medios

nes que intentaron rodear la zona difícil y se negaron a prestar auxilio, e incluso a dejar un cabo de remolque que les pidió Marcelo, el copiloto de Carlos del Val. Pe-

ro la providencia es sabia y como justo castigo a su perversidad, se quedaron hundidos doscientos metros más adelante. Entonces sacaron un cabo de remolque que

antes habían dicho no tener e intentaron ayudarse mutuamente, momento en el que se quedaron los cuatro gabachos entre el desprecio de los demás.

Durante toda la noche, los participantes y camiones trabajaron duramente para ir sacando coche a coche, con la ayuda de los que venían rezagados. Marcelo Conod relata la dantesca escena: «Los camiones, en la noche, parecían animales prehistóricos. Hasta cuatro en línea tirando de otro, entre rugidos, nubes de polvo y las cegadoras luces. Los cables y cabos de remolque (amarras de barco) se rompían con estruendo y peligro para los coches y personas, fue un trabajo tremendo.» Para colmo, en medio de la febril actividad y el desorden, algún negro avisado se dedicó a robar las palas y todo lo que podía pillar.

A la tarde siguiente, todos habían conseguido salir. Mientras tanto, llegaban noticias de todo tipo a tierra firme, desde el alemán del Man, segundo clasificado, que dijo simplemente:

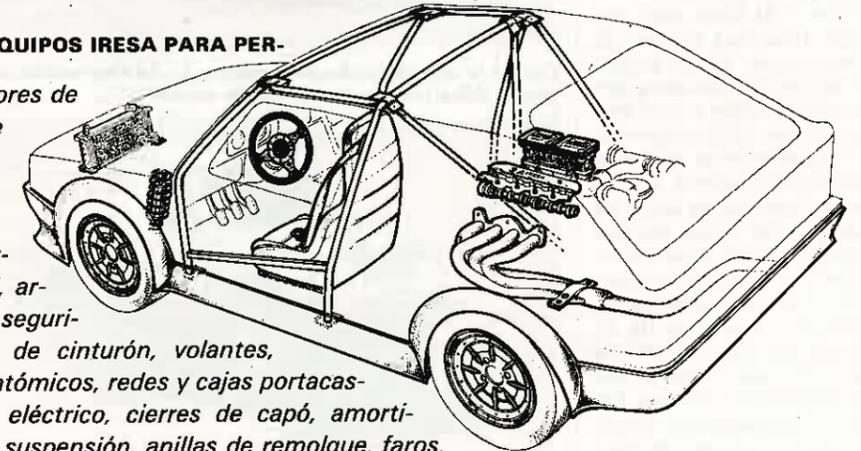


Transforme su automóvil con personalidad deportiva

Todo automóvil puede mejorar sus cualidades de serie, con las adecuadas transformaciones generales. Disfrute el placer de conducir un vehículo más potente, más seguro y con un mejor equipamiento estético-aerodinámico. Modifique su automóvil, adaptándolo correctamente a sus necesidades y exigencias personales.

ESTOS SON ALGUNOS DE LOS EQUIPOS IRESA PARA PERSONALIZAR SU VEHÍCULO:

Equipos de carburación, colectores de escape y sistemas de escape tipo sport, mejora de culatas, juntas de culata especiales, radiadores de aceite, tapas de balancines, ejes de levas, turbocompresores motores diesel, arcos de seguridad, fundas arco seguridad, cinturones, protecciones de cinturón, volantes, fundas de volante, asientos anatómicos, redes y cajas portacascos, desconectores circuito eléctrico, cierres de capó, amortiguadores, llantas, refuerzos de suspensión, anillas de remolque, faros, tirantes de faro, cronómetros, interfonos de casco, pedales de acelerador, prendas ignífugas, spoilers, aletines, bajos de carrocería, faldones, retrovisores, placas decorativas traseras, bandas decorativas, luces de flexo, bolsas de deporte, bandejas laterales puerta, portabotes bebida y portacassettes, pomos palanca de cambio, llaveros, bordados de tela, anoracks, gorras, camisetas, adhesivos, etc.



Piezas especiales, equipos y accesorios para automóviles deportivos. Polígono Industrial «EL SEGRE» Lluís / Llerda 25000. Tel. (972) 20 16 62 / 20 16 66 tlx. 61.492 IRESA-E

«Tout le monde est dans la merde», hasta los que daban versiones contradictorias de todo tipo.

Aquí se terminaron las esperanzas de Carlos del Val y Bezemer, que se sacrificaron caballeramente para auxiliar a sus competidores. Este gesto, absolutamente inusual en otras pruebas, es el mejor ejemplo de la dureza extrema de esta prueba.

Solamente una docena de camiones estuvieron en la salida de San Luis, de los cuales solamente nueve seguían en carrera: los demás se encontraban fuera de tiempo. La penúltima etapa ya no tuvo historia. Los puestos de cabeza en las tres clasificaciones estaban más que decididos y solamente los denodados ataques de Cañellas para tratar de colocarse el segundo le condujeron a ganar alguna de las especiales.

Con la resaca de la llegada, mezcla de alegría por el triunfo y amargura por la mala suerte final, hablamos con los diferentes miembros del equipo español. Prácticamente todos coincidieron en decir que la etapa más bonita y alucinante fue la de Dirku a Agadéz, en el Tene-ré, atravesando las dunas a través, subiendo y bajando los tremendos toboganes de arena. Salvador Cañellas, a la pregunta de qué diferencia encontraba entre un camión y un coche, nos respondió: «Al final, cada vehículo tiene una manera de comportarse. En principio no existen diferencias grandes entre coche y camión, pero lo que sí he comprobado es que entre los camiones también hay carrera. En los pocos viajes que he hecho en camión, he visto mucha competición en la carrera.»

Del Val, totalmente desolado, nos dijo: «Nunca he visto la amargura de la derrota de una manera tan clara. De todas maneras, estoy satisfecho. Hemos hecho lo humanamente imposible por el equipo y la marca.»

Bezemer, que es más duro que un saco de tuercas, consideraba que «la edición de este año, al final, no ha resultado ni más ni menos dura que la del año pasado, gracias a que se quitaron las



Los Mitsubishi Pajero (en la foto, Cowan) no han podido este año con el terrible potencial del equipo Porsche.



Lartigue ha salvado el honor de los Lada Poch, pese a que muchos problemas en las primeras etapas le retrasaron.



Cuando la mayoría les dio por excluidos, los del Opel resulta que llegaron a Dakar, venciendo en la última especial.



Tampoco los Toyota estuvieron a la altura de las circunstancias. En la fotografía, un espectacular salto de Echebest-Puch.

etapas de Mauritania y se neutralizó mucho recorrido».

Marcelo Conod, copiloto

de Carlos del Val, era el más entusiasmado por la etapa de las dunas: «Fue a felicitar personalmente a Sabine

por esa magnífica etapa y por todo el trabajo que habían tenido en balizarla. Lo hicieron a finales del pasado verano, pero una reciente tormenta de arena cambió las cosas y derribó las balizas, de tal manera que pocos días antes de la salida de Dirku tuvieron que balizarla de nuevo.»

Para Francisco Nieto, esta era su primera experiencia en automovilismo deportivo. Comenzar con el Paris-Dakar, a pesar de toda su experiencia de probador de la fábrica Pegaso, no ha debido ser demasiado fácil. «Ha sido mucho más duro de lo que me habían dicho en un principio y de lo que me había imaginado. Lástima que quedáramos fuera de carrera después de nueve etapas. De todas maneras, el viaje hasta Dakar ha sido tremendo, sobre todo en la última parte.»

Carlos Mas siempre parece que no tiene problemas. Llegaba de las diferentes etapas tranquilo y contento, a pesar de la paliza cotidiana. Especialmente tras la durísima especial de Labe, con cerca de 700 kilómetros, dijo: «He tenido tiempo hasta de hacer turismo. Iba tan dormido que me pegué dos bofetadas, la segunda bastante fuerte. Entonces vi un río más o menos limpio y paré a mojar me los pies y echarme unos cuantos cascotes de agua en la cabeza.» Esto lo dijo después de hacer el sexto mejor tiempo en esta prueba, lo que no está nada mal. Poco tiempo después se enteró del golpe de Porcar y de que se había quedado sin asistencia. Aparentemente no le preocupó demasiado. «Ya aparecerán —dijo—, me voy a buscar una rueda.» Sus proyectos, una vez terminado el rallye, se centran en conseguir una máquina competitiva y los medios para la próxima edición: «Esta es la moto de Picó del año pasado, con ella no tengo nada que hacer contra los oficiales de las marcas, especialmente por las suspensiones; ya veremos.»

Dos cosas han impresionado a lo largo de este Pa-



Bendix

A los Clientes, Proveedores y Amigos en general de

Bendibérica

Los accionistas de Bendibérica, S. A. acordaron el 5 de Diciembre de 1985 cambiar la denominación social de la compañía, sustituyendo la actual de Bendibérica, S. A. por la de

Bendix España, S.A.

Con un nombre conocido e introducido mundialmente en los medios profesionales del automóvil, de las finanzas y del público en general podremos acudir con más posibilidades de éxito a los mercados extranjeros.

Bendibérica sigue así las normas de las compañías ALLIED Automotive en Europa.

ALLIED-SIGNAL Inc., después de la absorción de Bendix Corp. en 1983 y la fusión con The Signal Companies, Inc., en Septiembre de 1985, es una compañía de tecnología avanzada, con tres actividades principales: Automóvil, Aeroespacial - Electrónica y Materiales Avanzados - Productos Químicos. El sector de componentes del Automóvil se denomina ALLIED Automotive.

Cordiales saludos,
Bendix España, S.A.

ALLIED Automotive



Coulsoul logró llegar hasta Dakar, con más de 40 horas de penalización, pero poniendo de manifiesto las posibilidades del Kadet 4 x 4.



El Range Rover de Gabreau llegó a marchar en cabeza cuando los Porsche conocieron problemas, en los primeros días. Luego, las cosas volvieron a su sitio.



El desierto del Ténéré se cobró este año cerca de cien vehículos. Algunos de ellos se quedarán allí hasta el año próximo.

rís-Dakar: la tenacidad de los de Opel y la profesionalidad de Ickx. Jacky Ickx, gran piloto, campeón del Mundo de Resistencia y piloto de Fórmula 1, apunta-

do a la victoria en las 24 Horas de Le Mans y ganador en este rallye, salía en esta ocasión como gran favorito. Además de piloto, ejercía de jefe del equipo

mendo embotellamiento de mandingos de todo tipo, súbitamente aparecieron los dos coches y el camión de asistencia por los arcones y cubriendo entre la masa, para tratar de alcanzar desesperadamente la caravana.



José Luis de la Viña
Fotos: Domenec Ferrán,
Carlos Mas y De la Viña

CLASIFICACION FINAL

COCHES

1.º Metge-Lemoine (Porsche 959), 41 horas 26 minutos 45 segundos; 2.º Ickx-Brasseur (Porsche 959), a 1-45-27; 3.º, Rigal-Maingret (Mitsubishi Pajero), a 4-59-19; 4.º, Lartigue-Giroux (Lada Niva), a 7-28-32; 5.º, Cowan-Syer (Mitsubishi Pajero), a 7-30-33; 6.º, Kussmaul-Unger (Porsche 959), a 7-39-34; 7.º, Zaniroli-Da Silva (Mitsubishi Pajero), a 13-39-07; 8.º, Gabreau-Pipat (Range Rover), a 14-48-45; 9.º, Bouchet-Villepigue (Toyota FJ 6), a 17-11-03; 10.º, Gierst-Bouvy (Range Rover), a 19-42-57... hasta 54 clasificados.

MOTOS

1.º, Neveu (Honda), 72 horas 49 minutos 8 segundos; 2.º, Lalay (Honda), a 00-11-11; 3.º, Balestrieri (Honda), a 2-15-00; 4.º, Charbonnier (Yamaha), a 3-02-44; 5.º, De Petri (Honda), a 3-23-21; 6.º, Orioli (Honda), a 3-55-52; 7.º, Marinoni (Honda), a 4-25-01; 8.º, Hau (BMW), a 4-37-04; 9.º, Findanno (Yamaha), a 8-09-48; 10.º, Picco (Yamaha), a 8-23-03; 11.º, C. Mas (Yamaha), a 9-03-51... hasta 27 clasificados.

CAMIONES

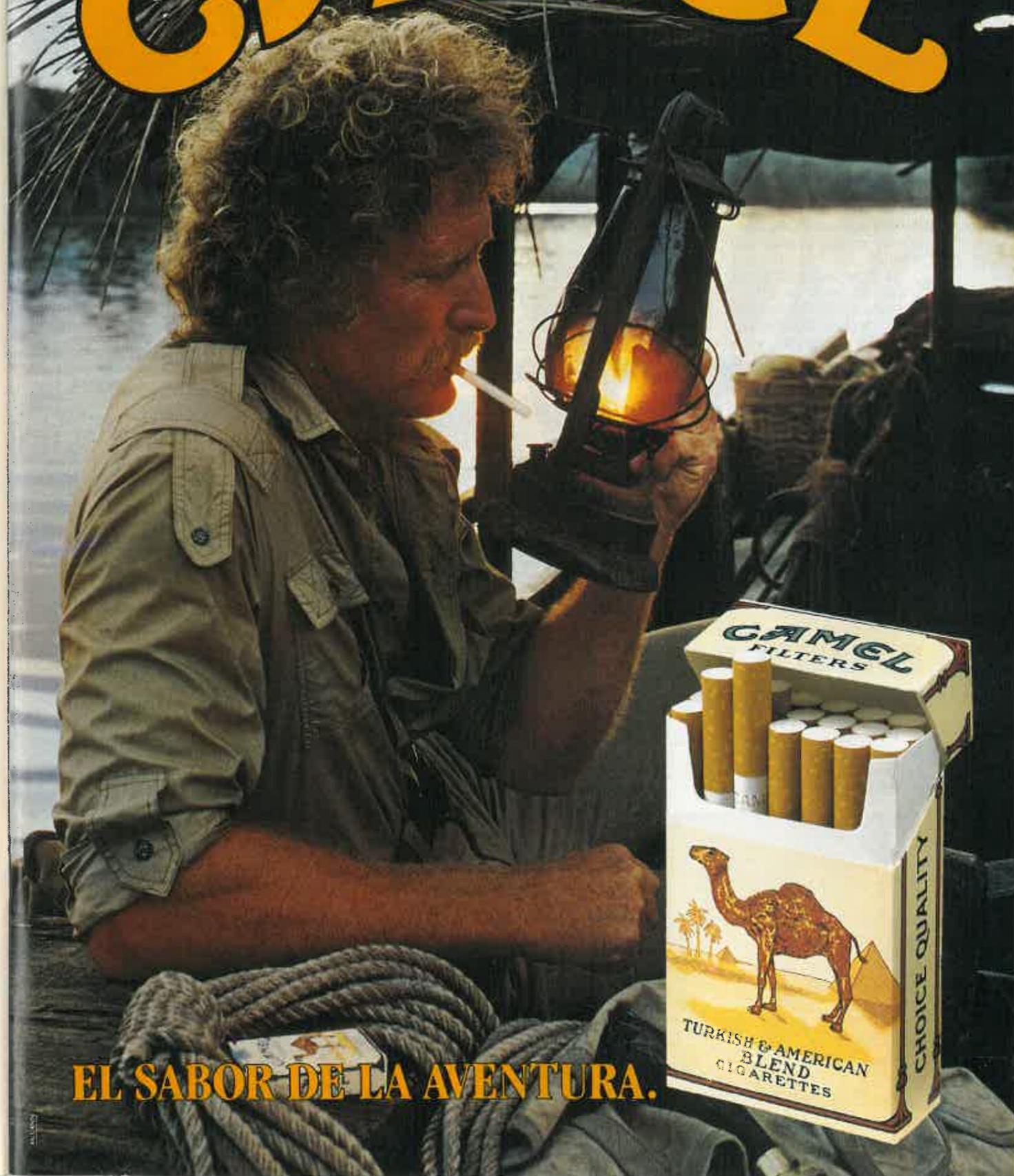
1.º, Vismara-Minelli (Mercedes-Unimog), 80 horas 52 minutos 19 segundos; 2.º, Heyer-Winkler-Puigmaster (Man), a 3-04-33; 3.º, Caffelas-Ferran (Pegaso), a 4-13-22; 4.º, Bernau-Bartmann-Brown (Man), a 6-51-26; 5.º, Papadimitriou-Rogval-Henriksson (Volvo), a 18-08-15; 6.º, Houssat-Brubach-Fontenay (Mercedes), a 29-19-31; 7.º, Carnevale-Repetti-Salari (Astra), a 38-22-53; 8.º, Belotri-Consani (Mercedes-Unimog), a 49-23-40; 9.º, Gattinger-Pohl-Huttel (Man), a 63-23-19.

Porsche y tuvo la profesionalidad suficiente de decidir que el que tenía que ganar era Metge, y desde entonces trabajar fielmente para él.

En el caso de Opel fue francamente duro. Dotados de motores con 400 caballos, resultaban muy rápidos mientras no se rompían, cosa que ocurría casi todos los días, de tal manera que siempre salían en malas posiciones y tenían que adelantar camiones y coches lentos de cualquier manera, hasta que en mitad de la prueba tenían problemas y tenían que esperar a las asistencias para arrancar de nuevo y comenzar a remontar otra vez. Sus mecánicos eran los que lo llevaban peor, rehaciendo los coches cada noche.

Esta mala suerte les acompañó hasta la justa entrada en Dakar. Cuando ya habían pasado todo el convoy y en mitad de un tre-

CAMEL



EL SABOR DE LA AVENTURA.

CUANTO CUESTA PARTICIPAR

UNA de las cosas de este rallye que muchos no entienden es la fortuna que cuesta sufrir durante veinticinco días. En primer lugar, hay que disponer de este tiempo, desde finales de diciembre —hay que contar al menos con una semana de estancia en París para ultimar los preparativos— hasta finales de enero. En definitiva, la mayoría de los participantes se ven obligados a ocupar su mes anual de vacaciones en esta aventura de locos.

El coste medio de participación para un piloto privado y sin asistencia supera ampliamente los seis millones de pesetas, cifra que puede doblarse si se quiere contar simplemente con un modesto vehículo de apoyo. Los gastos para correr con una motocicleta son notablemente inferiores, pero no se debe olvidar que en este caso, la ayuda exterior es un punto poco menos que imprescindible. En definitiva, lo que hacen la mayoría de los privados es agruparse en escuderías o grupos de amigos para hacer más lle-

vaderos los gastos de asistencia, ya que ninguna de las grandes marcas va a perder un minuto de tiempo en ayudar a un piloto privado en dificultades. Excepcionalmente, si se logra un resultado sorprendentemente bueno, se gra-

tifica con una cínica sonrisa y una palmadita en el hombro, y en este caso, si hay problemas al final del rallye y las asistencias disponen de tiempo, a lo mejor se dignan a prestar una mínima ayuda.

Además, existe otra mo-

dalidad de asistencia: la asistencia de marca. Marcas que tienen muchos vehículos privados corriendo la prueba, como Mitsubishi y Mercedes este año, apoyan con mecánicos y piezas a los coches previo pago «in situ». El corredor que llega con problemas a uno de estos camiones al terminar una etapa puede obtener recambios y el servicio de los mecánicos, pero eso sí, pagando. Frente a este negocio existe una notable solidaridad entre los «pobres», y especialmente los hombres de las motos tienen la posibilidad de repartir sus ruedas y piezas de recambio entre los camiones que van más ligeros o tienen mejor voluntad.

Parte del dinero que invierte un privado en participar, con suerte, se puede recuperar al regreso, pero nadie evita un desembolso del orden de los tres millones de pesetas para los coches y casi dos para las motos. Aquí la publicidad puede echar una mano. Otro caso distinto son los camiones, modalidad impensable para un privado.

PRESUPUESTO GLOBAL

Gastos de vehículo

	Coche	Moto
Vehículo	3.000.000	1.200.000
Preparación	1.500.000	200.000
Neumáticos	60.000	30.000
Repuestos	100.000	50.000
Combustible	225.000	170.000

Gastos de participación

	Coche	Moto
Inscripción	560.000	280.000
Alimentación y seguro	260.000	130.000
Maleta de seguridad	70.000	70.000
Barco a Argel	100.000	40.000
Barco Dakar-París	140.000	50.000
Avión Dakar-París	80.000	40.000
Hotel Dakar (3 noches mínimo)	54.000	27.000
Otros gastos	250.000	250.000
Equipo personal	100.000	100.000
TOTAL	6.499.000	2.637.000

EL RALLYE DE LOS MILAGROS

Las dificultades de comunicación propias de este tipo de pruebas, y especialmente del desierto,

hacen que se corran los más disparatados bulos, pero, además, es que en estas tierras ocurren mila-

gros de una manera cotidiana y usual. Tal fue el caso en la pista de aterrizaje de Dirku, un oasis verde en un desierto extraño, donde después de dos días de tormenta de arena, ya de mañana comenzó a llegar el helicóptero con heridos y accidentados. Se decía que De Rooy se había estampado con su poderoso Daf contra una duna, y de hecho fue traído en camilla, enchufado a un goteo y con cara de dolor. Todo el mundo pensó que el poderoso Daf había quedado fuera de carrera. De hecho, en la primera clasificación ya no aparecía. La sorpresa fue mayúscula cuando luego apareció en la clasificación e incluso a los mandos del camión dos días después. Lo mismo pasó con los

El mítico árbol del Teneré, que aparece en todos los mapas, es punto de paso obligatorio entre Agadéz y Bilma. Hasta el año 73 había un magnífico árbol de cuarenta metros de alto, el único en cientos de kilómetros a la redonda, que fue derribado por un ebrio camionero libio que, contraviniendo el Corán, chocó contra él. Actualmente se encuentra en el museo de Niamey y ha sido sustituido por un poste de hierro con un bote en lo alto, que se puede ver detrás del Peñasco de Cañellas.



En un descanso, Paola Dominguín da un masaje a Carlos Mas



VAYA Y VUELVA POR EL 20% MENOS.

Los que viajan sin atascos, nervios o paradas de más. Los que van y vuelven en todo tipo de trenes de recorrido superior a los 100 Km., ahora pueden ir y volver por menos.

En Día Azul, utilice la Tarifa Especial Ida y Vuelta de Renfe, así viajará más por el 20% menos.

Además, con Chequetrén un 15% menos.

DIAS AZULES.
VIAJE MAS, POR MENOS.



• Este descuento se aplica sobre el precio de la TARIFA GENERAL, excluidos los suplementos, que se abonarán íntegramente. Si desea **TREN+HOTEL**, consulte el programa **IBERRAIL** en su agencia de viajes.

LA VERDAD DEL ACCIDENTE

Al día siguiente de la muerte de Sabine la organización dio una rueda de prensa que resultó especialmente tétrica. En una mesa elíptica, presidida por una silla vacía, los más altos responsables y Susana, la novia de Sabine, insistieron en la versión oficial de la duna. Luego, la realidad se ha venido abriendo paso: el padre del piloto muerto, Aeroespacial, la empresa

constructora del helicóptero, y las empresas aseguradoras no están nada de acuerdo con la primera explicación, que además se caía por su peso, pues los participantes pudieron ver los restos esparcidos por el desierto y no había ni duna ni nada. Al parecer, la cosa fue más extraña e irregular de lo que se intentó decir en el primer momento.

Sabine había hecho des-

pegar el helicóptero con las primeras sombras del anochecer, sin autorización, plan de vuelo y con la total oposición del piloto. Sin atender a razones puso la turbina en marcha personalmente y arrastró a los otros cuatro con él. Ya en pleno vuelo, y a unos 20 kilómetros de Gurma, la situación debía ser muy crítica, pues aterrizaron en medio de la pista, por donde se disputaba la especial, para parar a algún coche y pedirle que comunicara al control la situación y les fueran a buscar por tierra. Esto debió parecerle poco a Sabine, aunque ya no se sabe nada a ciencia cierta, excepto que despegaron de nuevo para tratar de regresar, y a nueve kilómetros de Gurma, en un llano, terminó todo, de noche cerrada pero sin la tormenta de arena que la organización dio como una de las causas fundamentales del accidente.

Según aparecieron los restos, esparcidos de una manera lineal a lo largo de unos doscientos metros, con algunos de los pequeños árboles de la zona ro-

tos y uno de los patines de aterrizaje clavado en el suelo, el accidente debió ocurrir cuando el helicóptero volaba normalmente, sin que los pilotos se dieran cuenta de la proximidad del suelo. Tocaron con uno de los árboles e inmediatamente con el suelo. El aparato se clavó de frente y el rotor y la turbina le hicieron volcar, destrozándolo todo, según se puede ver en las fotos que hizo Carlos Mas.

No es el primer accidente de helicóptero o avión en este rallye, incluso el año pasado hubo que lamentar un muerto. Aeroespacial, la firma fabricante de los helicópteros, ya se había dirigido a Sabine para reclamarle más cuidado en el mantenimiento y revisiones de las máquinas, que tradicionalmente se realizaba de mala manera.

La razón fundamental del accidente es la irresponsabilidad de los tripulantes, fueran los que fueran, pues el aparato carecía de los medios necesarios para afrontar un vuelo nocturno.



Opel Bastos en la misma etapa: llamadas urgentes al jefe del equipo, alarmantes noticias que decían que los dos coches habían tenido un gravísimo accidente. El primero había enderezado cuesta abajo por una duna, se había clavado e inmediatamente el otro le cayó encima. Se decía que había heridos graves. Al día siguiente, ya en Zinder, le pregunté al jefe del equipo qué era lo que

había pasado, y me dijo que habían perdido un coche pero que la gente estaba bien. Mi estupefacción fue grande cuando, a la noche, en el control, aparecieron los dos Opel, flamantes, brillantes y como nuevos.

El caso de las llamadas asistencias salvajes da una idea clara de la escasa competencia deportiva de la organización. Después del día de descenso en



Nyamey, con nocturnidad y alevosía, y sin ninguna comunicación oficial, empiezan a decir que había algunos descalificados por haber usado la asistencia de vehículo fuera de carretera. Entre ellos se encontraban los tres Pegaso y, por directa acumulación, el

pobre Porcar, supongo que por ser español. De todas formas, la mejor sociedad se encontraba en la lista de 25 agraciados, encabezada por el honorable Alberto Grimaldi, príncipe monegasco, y Zanirolli, segundo clasificado en ese momento.



ESTAS SON LAS TARJETAS DEL BANCO POPULAR. CUENTE VD. CON ELAS.

Son tarjetas que se tienen en cuenta. En España y en todo el mundo. Como la American Express, con la que Vd. puede hacer compras sin límite de dinero. Y la Visa que le permite, si lo desea, comprar a crédito. O la Master Card si así lo prefiere. Y la 4B, la más nueva del Banco Popular, con la que Vd. puede disponer de dinero en efectivo y hacer otras operaciones a cualquier hora del día o de la noche.

En más de 650 puntos de España.

BANCO POPULAR ESPAÑOL

(*) Sujetas a la legislación de cambios para las compras en el exterior.



FUTURO INCIERTO

YA en esta octava edición el rallye salía tocado de muerte. La desproporción, dureza y costo le hacían muy difícil para la legión de privados que tradicionalmente han dado vida y popularidad a esta prueba y a nadie le gusta dejarse una fortuna y un tremendo esfuerzo para ser el pariente pobre, la simple comparsa de los poderosos equipos oficiales y de las figuras.

El Rallye París-Dakar ya había perdido casi por completo el componente de aventura romántica y alcanzable de sus inicios y se parecía cada vez más a las inaccesibles pruebas del Mundial.

La desaparición de Sabine, creador, artífice e impulsador de esta idea, hace que la continuidad sea problemática, pero de todas formas el montaje ha llegado a ser tan grande, la máquina de hacer dinero tan importante, que la inercia del propio aparato le permitirá vivir durante algunos años sin la presencia de Sabine, aunque pierda todo el empuje, imaginación y atrevimiento que le proporcionaba la arrolladora personalidad de su creador.

El padre de Thierry ha estado en el final, en Dakar, para convivir con los participantes y asegurarles que él se encargará de realizar dos ediciones más en memoria de su hijo. La falta de éste, que recorría durante dos o tres meses África para marcar los recorridos y realizar los libros de notas de cada prueba, se echará en falta, el rallye ya no será nunca el mismo. Para intentar suplir estas funciones técnicas parece ser que la organización contará con la enorme experiencia y profesionalidad de Jackie Ickx y Raimond Metge, los dos ganadores de la prueba en cuatro ocasiones.

EL «GRAN TAMERLAN» DEL DESIERTO

LA filosofía de Thierry Sabine era el avanzar cada vez más en lo inédito. Según había dicho la noche antes de morir en Niamey, en una conferencia de prensa, «si tuviera que volver a diseñar el París-Dakar lo volvería a hacer exactamente igual; la fatalidad no existe, a todo se le puede encontrar una solución». Pero para «su fatalidad» Sabine no pudo encontrarla.

Era como el «Gran Tamerlan» del Sahara. Querido y temido por todos, con extraordinarias relaciones muy personales con las autoridades de los países que atravesaban.

Riqueza, poder, patrocinadores, publicidad..., los verdaderos dueños del París-Dakar. Todo esto también hace soñar, aunque de una manera distinta a estos primitivos pueblos. «Soy el que cabalga en el desierto», decía muy serio a los

que le oían, y continuaba: «Algunos me llaman Dios y a mí me gusta.» Otros le llamaban Laurence de Arabia y a los que criticaban su rallye, Sabine respondía: «Hay imbéciles que dicen que soy un colonialista y que me acusan de convertir África en mi terreno de juego. Yo no soy la banca mundial, pero trato de ayudar a los africanos, que son víctimas del hambre, y creo que lo hago al atravesar sus países con este rallye.»

Cuando Sabine era pequeño soñaba, quería ser Saint-Exupery, sobre la arena del desierto escribía «la aventura es una mezcla de imaginación y deseo, se trata del simple hecho de poder realizar un sueño». Sabine vivía escuchando sus recuerdos y los saboreaba deleitándose, eso era vivir.

Miguel de la Quadra-Salcedo



No debían tenerlas muy consigo los comisarios deportivos cuando decidieron suavizar la pena de descalificación deportiva mediante un anexo al reglamento que les permitía sancionar con sólo cinco horas a los penalizados. La oleada de protestas, reclamaciones y mosqueos por esta arbitrariedad fue tal que al día siguiente die-

ron marcha atrás y retiraron todas las sanciones.

Pero no todo fueron sufrimientos. En Zinder, los españoles tuvimos la suerte de encontrarnos con Ibérico Garijo y su familia. Es un ingeniero español que está trabajando en una empresa alemana que hace una carretera por esos pagos. Gracias a su ayuda inestimable se pudo cambiar el puente delantero del camión de Cañellas.

Aventura la de Rosendo, copiloto de Porcar y mecánico de Carlos Mas, que se pegó todo el rallye sin dormir y, ya al final, estamparon el coche contra la trasera de un camión, rompiendo los radiadores y medio morro. Porcar se fue para contactar con la civilización y



Rosendo se quedó para intentar salvar lo más posible. Tuvo la suerte de que pasara por ahí el camión de Nieto fuera de carrera y le remolcaron durante 130 kilómetros de trocha; luego encontraron un radiador y ventilador

de una Dodge tres cuartos y lo instalaron de la guisa que luce en la imagen, para asombro de los ingenieros de Mercedes.



8º RALLYE
PARIS-DAKAR
PEGASO

PARIS-DAKAR '86 OTRO TRIUNFO DE PEGASO PARA ESPAÑA.



Con la experiencia del último Rallye de los Faraones donde se clasificaba 1º en la categoría de camiones, Pegaso se enfrenta al rallye más duro del mundo. A los infernales 15.000 kilómetros del ya legendario París-Dakar.

En la salida de esta octava edición, 478 máquinas y una sola marca española: Pegaso.

Con tecnología totalmente española y camiones de serie de sólo 220 cv., se ha

enfrentado a las más poderosas marcas europeas, preparadas especialmente para este recorrido único.

Vencedor absoluto en varias etapas, Pegaso, con Salvador Cañellas, alcanza el definitivo triunfo final. 1º en la categoría de 10 toneladas, y 3º en la clasificación general de camiones.

Donde simplemente acabar es un éxito, la tecnología Pegaso se alza con el triunfo. Enhorabuena, España.



Gente que sabe lo que hace.

A punto estuvo Lancia de conseguir el doblete. El accidente de Biasion dejó a Toivonen solo para llevar un Lancia a la victoria final del primer rallye del Campeonato del Mundo.



RALLYE MONTECARLO DESEMBARCO LANCIA

Henri Toivonen ha ganado veinte años después de que su padre, Pauli, lo consiguiera con un Citroen DS-21.



VENCEDOR en el último rallye del año pasado, el RAC británico; con ocasión del debut de los nuevos Lancia Delta S4, el finlandés Henri Toivonen parece haber puesto punto final a una serie de accidentes que ha padecido los dos últimos años y que, incluso, le llevaron a la cama de un hospital para reponerse de una lesión de columna vertebral. Su victoria no ha si-



Timo Salonen y su Peugeot 205 estuvieron poco tiempo a la cabeza del rallye, que siempre fue dominado por los Lancia S.4. Fue el piloto más regular y no cometió un solo error.

do fácil, pues un accidente de carretera con el coche de un espectador limitó el potencial de su coche y le afectó física y moralmente. Sin este incidente es posible que el dominio de los Lancia hubiera sido mayor. Pero de que las cosas hayan sido así no nos vamos a lamentar. Gracias a cómo se han desarrollado los acontecimientos, el suspense ha durado hasta el final, para gran regocijo de las decenas de miles de espectadores que han seguido la prueba de cerca.

La edición de este año ha tenido una inscripción de excepción. Ha habido 160 inscritos, de los cuales han tomado la salida 157. Pero lo importante no es la cantidad, sino la calidad. Y este año la calidad era excepcional, con la presencia de cinco equipos oficiales con posibilidades, al menos sobre el papel, de acceder a la victoria. Se trataba de los equipos Peugeot, Lancia, Austin Rover, Audi y Citroën. Esto, sin contar con



Hannu Mikkola, con el espectacular Audi Quattro Sport, logró imponerse a su compañero de equipo Walter Rorl, cuatro veces ganador del Rallye de Montecarlo.



SEPTIMO SERVIA

DOS equipos españoles acometieron este año la aventura del Rallye de Montecarlo. Por un lado, Salvador Serviá y Jorge Sabater, con el respaldo del Real Automóvil Club de Cataluña, acometieron su undécima participación en la prueba. Por otro, los veteranos Sunsundegui y Sáez de Buruaga decidieron participar por segunda vez, dieciséis años después de su primer intento. Han tenido una suerte diferente. Serviá ha conseguido un séptimo puesto final con el que igualan la mejor clasificación que habían conseguido hasta este momento, la de la edición de 1977.

El catalán ha llevado en esta ocasión un Lancia Rally Abarth Evolución 3, el mismo coche que estrenó Markku Alen en el último Rallye de San Remo, con el que consiguió el cuarto puesto. Es, por tanto, un buen coche, con sólo una carrera en sus ruedas, con el que posteriormente el piloto español hará las primeras pruebas del Campeonato de España hasta que pueda disponer de un Delta S.4.

El resultado les ha dado bastante satisfacción pese a los problemas encontrados en la primera etapa y a que con dos ruedas motrices perdían mucho tiempo en cuanto había placas de hielo o algo de nieve. Los problemas de la primera etapa —que les hicieron perder cuatro minutos— se debieron a un mal funcionamiento de la bomba de inyección. Esta pudo ser cambiada sólo al principio de la segunda etapa. A partir de entonces las cosas funcionaron bien. Las pérdidas de tiempo —mínimas— que se produjeron a partir de entonces se debieron a la táctica prudente adoptada por Serviá —que, inteligentemente, no quiso correr riesgos— y a que el coche, en cuanto había alguna placa de hielo, concedía mucho terreno a los cuatro ruedas motrices.



Salvador Serviá, séptimo absoluto y primer dos ruedas motrices clasificado, cuajó una buena actuación a pesar de los problemas que sufrió al inicio.

Además, no hay que olvidar que en su versión más moderna, el Lancia Rally da 330 caballos, mientras que sus rivales están en los 400 o más. Pero, como decíamos, Serviá estaba contento. «Sabíamos a lo que nos exponíamos», comentaba Jorge Sabater. La asistencia del Jolly Club funcionó bien y, en la última etapa, la gente de Lancia ofreció también su ayuda en caso de que fuera necesaria, a fin de asegurarse el tener tres coches de la marca entre los diez primeros para la clasificación por equipos.

En cuanto a Sunsundegui, su coche era un Lancia Delta S.4 «stradale», con suspensiones y frenos

de competición. Llegó justo para la salida. El vasco se puso como objetivo terminar entre los veinticinco primeros, cosa que hubiera conseguido sin problemas de haber podido acabar. Desafortunadamente para él, un problema eléctrico le paró en el penúltimo tramo de velocidad, cuando ya ocupaba el puesto vigésimo cuarto. Con muy poca asistencia y escasos neumáticos, Sunsundegui hizo un papel honesto, probando el coche con el que espera hacer un papel relevante en el Campeonato de España de Rallyes en Tierra, en el que hasta ahora no ha tenido demasiada suerte al volante de un Audi Quattro.



J. I. Sunsundegui, con un Lancia S.4 de serie, hizo una carrera muy digna hasta su infortunada avería eléctrica en los últimos compases del rallye.



LANCIA: Y VAN OCHO

LANCIA ha vuelto por sus fueros en Montecarlo. La victoria que acaban de conseguir es la octava que consiguen. La serie se abrió hace ya muchos años, en 1954, concretamente, cuando el monegasco Louis Chiron, veterano piloto de Fórmula 1, se impuso ante sus compatriotas. Después hubo un largo paréntesis de dieciocho años hasta que Sandro Munari logró imponer su Lancia Fulvia HF 1600 en 1972. Fue aquél un año de abundantes nieves, en el que el coche italiano, tracción delantera, pudo mantenerse frente a los más potentes Alpine Renault. En la última noche, Munari partió tercero, detrás de Bernard Darniche y Ove Andersson, frente a los cuales pudo mantener el tipo hasta que uno tras otro, primero el sueco y luego el francés, tuvieron que abandonar por avería del cambio, dejando el triunfo en bandeja al italiano.

Aquella victoria fue una especie de canto del cisne del Fulvia, pues en la marca se trabajaba ya en un proyecto de coche de rallyes que se materializó en el modelo Stratos.

Su primera salida al Montecarlo fue en 1975 —en 1974 no hubo rallye a causa de la crisis del petróleo— y Munari volvió a ganar. Como lo haría en los dos años sucesivos, siempre al volante del Stratos.

En 1978, en medio de un temporal de nieve, se interrumpió la racha. El grupo Fiat basó su presencia en los 131 Abarth, que además tuvieron problemas de neumáticos, mientras que los Lancia jugaron papeles de segunda fila. La revancha, a modo de despedida, la consiguió Bernard Darniche, con el coche del importador francés Chardonnet, que logró batir al sprint a Bjorn Waaldegard, líder del equipo Ford.

Después llegó Rohrl, que dominó la edición de 1983



El Lancia Fulvia HF ganó su primer y último Montecarlo en 1972 (izquierda), a manos de Munari Sandro, que repitió victoria tres veces más, pero con el Stratos, Darniche, Rohrl y Toivonen han completado el palmarés de Lancia



los Renault, Alfa Romeo, Mazda y Volkswagen que luchaban por la victoria en la categoría de turismos, para la que este año hay también un título mundial.

El tiempo es una de las condiciones que marcan las diferentes ediciones de Montecarlo. Este año nevó las semanas anteriores a la prueba. Cuando ésta comenzó, la nieve que quedaba en las carreteras estaba medio fundida, y terminó de deshacerse en días sucesivos. A partir del martes, tan sólo quedaban algunas placas de hielo en zonas umbrías y frías. Tramos clásicos como el Burzet, por los que se pasaba entre altas paredes de nieve, estaban completamente secos. De todas formas, siempre quedaba el temor de placas de hielo aisladas, y que con la noche, cuando las temperaturas bajasen, las humedades y los regueros de las cunetas se congelaran.

Aunque más arriba hablamos de que eran cinco los equipos con opción a la victoria, la realidad es que Austin Rover y Citroën eran demasiado bisoños para poder aspirar a ella. La marca británica ofrecía algo más de crédito, en razón de la prestación conseguida por



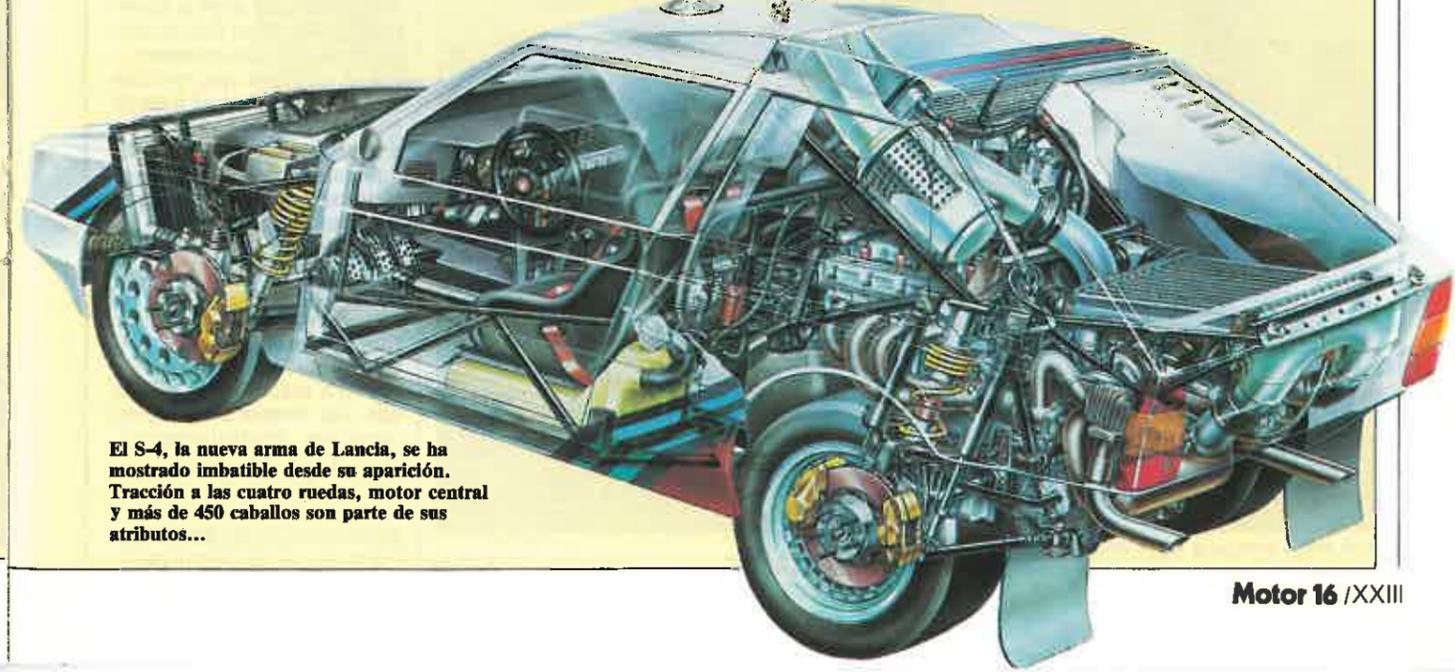
Walter Rohrl hizo una magnífica y espectacular demostración de que sigue siendo el número uno. Los problemas continuos de su Audi no le permitieron mejorar su cuarto puesto final.

con el modelo Rallye Abarth, que en los dos años sucesivos no pudo nada frente a los coches de cuatro ruedas motrices, los Audi Quattro y los Peugeot 205 Turbo 16. Lancia había intentado seguir ganando con un coche de sólo dos ruedas motrices, y hasta 1983 lo

consiguió. Pero a partir de la edición de 1984, Cesare Fiorio, su director deportivo, comprendió que la época de estos coches había terminado. Su respuesta ha sido el Delta S.4 con tracción a las cuatro ruedas y motor central, alimentado por un compresor volumétrico

—para tener potencia a bajo régimen— y un turbo —para que tire en alta—. El resultado son 450 caballos de potencia en las versiones de carreras y una capacidad de tracción y aceleración extraordinaria. Sólo el sofisticado sistema electrónico de mando de la inyección les

está dando problemas. Fue precisamente ésa la causa del abandono de Alen, cuando era segundo, a espaldas de Toivonen. Pese al corto periodo de tiempo en que Salonen estuvo en cabeza, el equipo italiano ha marcado el ritmo de la carrera.



El S-4, la nueva arma de Lancia, se ha mostrado imbatible desde su aparición. Tracción a las cuatro ruedas, motor central y más de 450 caballos son parte de sus atributos...



El debut de Kankunen en el equipo Peugeot no pudo ser mejor. Si no hubiera tenido problemas en su coche, hubiera llegado por delante de su jefe de filas, Salonen.



Aien sufrió continuos fallos eléctricos en el S-4. A pesar de ello, se mantuvo en la segunda posición, hasta su abandono en la prueba de Sant Jean, en Royans.

Pond en el RAC, en que terminó en el tercer puesto. Aquí, en su primera salida fuera de Inglaterra, en un rallye con notas —al que no están muy acostumbrados sus pilotos—, las cosas se les presentaban más difíciles. En los primeros compases del rallye, Pond y Wilson estuvieron igualados con Michele Mouton, que llevaba un 205 Turbo 16 del año pasado. Después de la última prueba cronometrada de la primera etapa, cuando se dirigía al parque cerrado de Aix-les-Bains, Pond se salió de la carretera, al romperse una rótula de la dirección. Tuvo que abandonar. Wilson siguió adelante, pasando a Michele Mouton, hasta que en Burzet, el duodécimo tramo, se le rompió el cambio, teniendo que abandonar. Su actuación fue prometedora.

En cuanto a los Citroën, pecaron de excesiva novedad. Andruet se quejaba a la llegada de Aix-les-Bains, al final del recorrido de concentración desde las diferentes capitales de salida, que había tenido que venir poniendo a punto el coche, que no había podido probar antes de la salida. Una vez en carrera, su compañero Wambergue abandonó en el segundo tramo, al romperse una canalización del circuito hidráulico. Andruet siguió un poco más, hasta el séptimo tramo, en que se salió de la carretera, dañando la suspensión delantera izquierda. Hasta entonces había marcado algún buen tiempo, las veces que su motor funcionó correctamente.

Los equipos que podían de verdad aspirar al triunfo eran, pues, Peugeot, vencedor el año pasado; Audi, que ganó hace dos, y Lancia, que con el modelo anterior ganó hace tres.

De estos tres, el equipo Lancia ha sido el que ha impuesto el ritmo de la carrera. Toivonen, Alen y Biasion se pusieron en los primeros puestos durante la primera etapa, lo que hizo que sus rivales se pusieran nerviosos. Particularmente, Jean Todt, el director deportivo de Peugeot, que iba a ser condecorado por el presidente de la República Francesa el día siguiente y

Pon un poco de F.1 en tu coche.



En los coches de F.1 sólo hay cuatro instrumentos básicos: cuentarrevoluciones, manómetro de aceite, termómetro de agua y termómetro de aceite. Veglia sabe mucho de ello porque equipa varios modelos de F.1. Si en tu coche faltan estos instrumentos, ponlos y así podrás controlar perfectamente las prestaciones de tu motor como lo hace un piloto de F.1. Solicita un folleto explicativo a la dirección reseñada y te enterarás de la amplia gama de instrumentos Veglia, tan fiables y tan necesarios que equipan los bólidos rojos de Ferrari y Alfa Romeo.



Veglia, S.A.E. Ctra. de Barcelona, Km. 11,200. Madrid-22. ó Calle Enamorados, 34-36 Barcelona-13.



Para ser un desconocedor de Montecarlo, Wilson se defendió bien hasta su abandono por rotura del cambio. Los MG Metro 6R4 no las tuvieron todas consigo en este primer encuentro con las carreteras continentales.

que quería llegar al Elíseo con sus coches en buena posición. En aquellos momentos no lo estaban. Saby era cuarto, por delante de Salonen; mientras que Kankkunen, a causa de un fusible fundido, había tenido que pararse en un tramo, perdiendo nueve minutos.

Hasta entonces, las cosas tampoco iban muy bien en Audi. Rohrl se quejaba de su motor, que no tiraba, lo que le hizo perder mucho tiempo, y Mikkola, de la estabilidad del coche, que estaba reglado para asfalto y que, por tanto, iba muy mal en la nieve semideshecha del primer día.

En la segunda etapa, las cosas se igualaron un poco más. Después de haber terminado Burzet, Toivonen tuvo un accidente de carretera en el que sufrió ligeros daños físicos, pero que fue grave para su coche. Los mecánicos consiguieron reconstruirlo mal que bien en veinte minutos, y Henri pudo partir para hacer los 68 kilómetros que le quedaban



En seco, Bruno Saby fue el piloto de Peugeot más rápido. Un toque en la segunda etapa le hizo perder más de diez minutos.

hasta el siguiente control, veinticinco minutos antes de su hora teórica de paso. Atacando a fondo, el finlandés logró hacerlo en veintiséis minutos; es decir, que penalizó un minuto. Su ventaja se redujo a la mínima expresión, pero a sus espaldas tenía a su compañero Alen, que se peleaba con un coche cuyo motor fallaba constantemente, pese a los esfuerzos de los mecánicos. En el tercer puesto, dirigiendo la ofensiva de Peugeot, estaba ya Salonen, menos espectacular que sus compañeros, pero que es respetuoso con la mecánica y no comete errores. Saby, para entonces, había perdido ya seis minutos a causa de la sustitución de la caja de cambio, que le hizo pasar con ese retraso por el control de Burzet. En cuanto a Rohrl, respondía intermitentemente su motor, y hacía un buen tiempo, pero a continuación perdía lo ganado cuando volvía a fallar.

Así se llegó al tramo de Saint Jean, en Royans, uno

Pirelli. Adelanta por tecnología.

RALLY MONTECARLO

INVENCIBLES



Henri Toivonen se ha proclamado vencedor en el Rally Montecarlo, prueba puntuable para el Campeonato del Mundo, con un Lancia Delta S-4 calzado con neumáticos Pirelli. Una vez más los neumáticos Pirelli demuestran ser invencibles.



PIRELLI



HENRI TOIVONEN: DE TAL PALO...

EN 1966, un piloto finlandés desconocido para el gran público imponía su Citroën DS 21. Su nombre era Pauli Toivonen. Después de este triunfo, las puertas del equipo Porsche se le abrieron y con la marca alemana ganó el Campeonato de Europa de Rallyes antes de

retirarse definitivamente. Veinte años después, al podio del puerto de Montecarlo se ha vuelto a subir un Toivonen, su hijo Henri, que ha hecho honor al refrán español: «De tal palo... tal astilla.»

Para Henri era la cuarta participación en la prueba. La primera tuvo lugar en 1981, con su Sunbeam Lotus, con que terminó sexto, clasificación que repitió en 1983, cuando corrió con un Ascona 400 y el año pasado, ya en Lancia.

Incorporado al equipo Lancia en 1984 con un contrato de tres años, ha conseguido enderezar una trayectoria no demasiado buena hasta el momento, con victorias que ha conseguido con el Delta S.4, las dos primeras competiciones de este coche.

Su actuación en Montecarlo no ha sido fácil. Si su coche no hubiese dado prácticamente problemas —sólo al principio de la última etapa falló un poco el motor—, el accidente que tu-

vo contra el Taunus de un espectador recién terminado el tramo de Burzet, dañó seriamente el chasis de su coche, que a partir de entonces, y pese a los esfuerzos de la asistencia de Lancia, no viraba bien en las curvas a derecha. Pese a ello, a que se resintió de la cadera —se le desenchajó la articulación en el golpe—, logró recuperar los treinta y tres segundos perdidos en la segunda etapa y sacar cuatro minutos a su rival Salonen.

de los más helados. La primera parte estaba seca, pero a continuación venían varios kilómetros helados. Lancia decidió, como otros años, efectuar un cambio de

neumáticos a medio tramo. Sólo pudo hacerlo en los coches de Toivonen y Biasion, porque Alen se quedó con el motor parado, a causa de un fallo del microprocesador

que regula la inyección, antes de llegar al lugar del cambio.

Y les salió bien, pues consiguieron ganar el tramo con una ventaja de casi cincuen-

ta segundos. Pero a continuación esa ventaja se perdería. Primero, porque Toivonen pinchó y perdió dos minutos en el col de Garcinnettes, y segundo, porque en



Miky Biasion fue otro de los desafortunados del Rallye. Cuando iba tercero, muy cerca del Peugeot de Salonen, ya en la última noche, acabó su carrera contra una roca

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



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



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

NUEVA MODA BOSE

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

Rosa viste el chandal tradicional y Pedro camiseta BOSE.

BONO DE PEDIDO

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

ARTICULO	TALLA	COLOR	PRECIO unitario	CANT.	TOTAL

Quiero pagar de la forma siguiente:

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

Nombre _____
 Dirección _____
 Cód Postal _____ Población _____
 Provincia _____

Firma: _____



Camisetas:

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

Chandal:

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

Chubasquero:

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

Wind-Jacket:

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

Anorak:

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

Cintas de pelo:

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

TALLAS (por estaturas)

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

COLORES

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





asistencia terrestre. Marcas como Peugeot, Lancia, Audi o Citroën, han tenido más de una treintena de vehículos dedicados a prestar ayuda a sus coches en carrera, que han cubierto muchos más kilómetros que los participantes, en ocasiones a unos promedios altísimos.

Las hazañas más importantes conseguidas por ellos este año son la reconstrucción del coche de Toivonen, que quedó muy dañado después del choque con un Ford Taunus,

El microprocesador Marelli fue la causa principal de los problemas de Lancia.

**ASISTENCIAS:
LA VICTORIA
TAMBIEN
ES SUYA**

DETRAS de los Toivonen, Salonen y compañía hay una serie de hombres que quedan en la oscuridad, pero a los que corresponde una buena parte del éxito que puedan conseguir sus respectivos pilotos. Son los mecánicos de los equipos, para los que cada rallye es un agotador maratón de kilómetros y trabajo contra reloj.

Deben ser omnipresentes. Los grandes equipos quieren que antes de cada tramo sus coches puedan tener un punto de asistencia en el que remediar cualquier problema que pueda haber surgido en la parte mecánica y montar los neumáticos que se puedan considerar más idóneos para el tramo.

En los últimos años, las

grandes marcas habían echado mano de los helicópteros para poder llevar un auxilio rápido a sus pilotos respectivos, pero la Federación Internacional, con el ánimo de no hacer tan importante la diferencia entre oficiales y privados, los ha prohibido, obligando a los equipos a multiplicar sus equipos de



Los problemas de motor llevaron de cabeza a las asistencias de Audi.

El abandono de Wilson se produjo por rotura del cambio del MG Metro.



trabajo que lograron hacer en sólo veinte minutos —Toivonen sólo penalizó un minuto—; la reconstrucción del coche de Saby, que arrancó una rueda trasera en diez minutos, o el cambiar una caja de cambio a Salonen y Saby; en veintidós minutos.

el tramo de Sisteron, Cesare Fiorio, el director del equipo Lancia, decidió volver a utilizar la táctica del cambio de neumáticos, que en esta ocasión salió mal, perdiendo, tanto Toivonen como Biasión, tres cuartos de minuto. Todo esto permitió a Salonen ponerse en cabeza, con medio minuto de ventaja. A su llegada al Principa-



No tuvieron suerte los BX 4x4 en su debut.

do, hubo quien le llamó el Lauda de los rallyes, por la forma progresiva en la que había conseguido su primera posición. De todas formas, Peugeot había tenido que pagar también este primer puesto en sus otros pilotos: Kankkunen había perdido más tiempo al quedarse sin gasolina y tenerle que pedir una poca a un es-

LO MAS GRANDE DE SEAT.



MALAGA

Ya puede pensar en capacidad a lo grande. En el Seat Málaga encontrará el mayor espacio interior de su categoría. Y un maletero de 453 dm³ que le permitirá viajar sin dejar nada en tierra.

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

Con una envoltura de acero indeformable que protege a lo grande sin restar espacio. Es el nuevo Seat Málaga. Único en precio, grande en las facilidades para pagarlo que le ofrece Fiseat.

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

El nuevo Seat Málaga. Lo más grande de Seat.

MALAGA



NEUMÁTICOS: 20.000 PARA ELEGIR

UNO de los elementos decisivos de cara a la victoria en un rallye actual son los neumáticos. Sobre todo en un rallye como Montecarlo, en que las condiciones cambian constantemente. Se pasa de carreteras secas y rugosas a largas zonas heladas que pueden durar varios kilómetros, zonas húmedas por deshielo, nieve que se funde, etcétera. Por eso es decisivo el poder disponer de un neumático que pueda adaptarse a todas esas variaciones, para no perder tiempo.

Dos marcas se disputan la victoria. Michelin, que calza a los Peugeot, Audi, MG Metro y Citroën, y Pirelli, que suministra a los Lancia. En general, ha habido una igualdad de prestaciones entre las cubiertas de ambas marcas hasta la etapa final, en que sobre asfalto seco y mojado, pero sin prácticamente hielo y nieve, los Pirelli se mostraron superiores. Sus técnicos explicaron esta ventaja por el haber estado acostumbrados a trabajar en gomas capaces de pasar



al suelo 330 caballos a través de dos ruedas en los Lancia Rally, lo que les ha permitido estar muy preparados a la hora de pasar 440/450 caballos a través de cuatro.

El esfuerzo de ambas marcas ha sido brutal. Pi-

relli ha llevado casi cinco mil cubiertas para sus coches. Michelin, 13.000. De ellas se ha suministrado también a Serviá, por el que se ha desvivido San Antonio, el hombre delegado por Michelin España para atender al catalán.

pectador; Saby se salió y arrancó una rueda trasera de su coche, y Michele Mouton abandonó por rotura de la bomba de inyección.

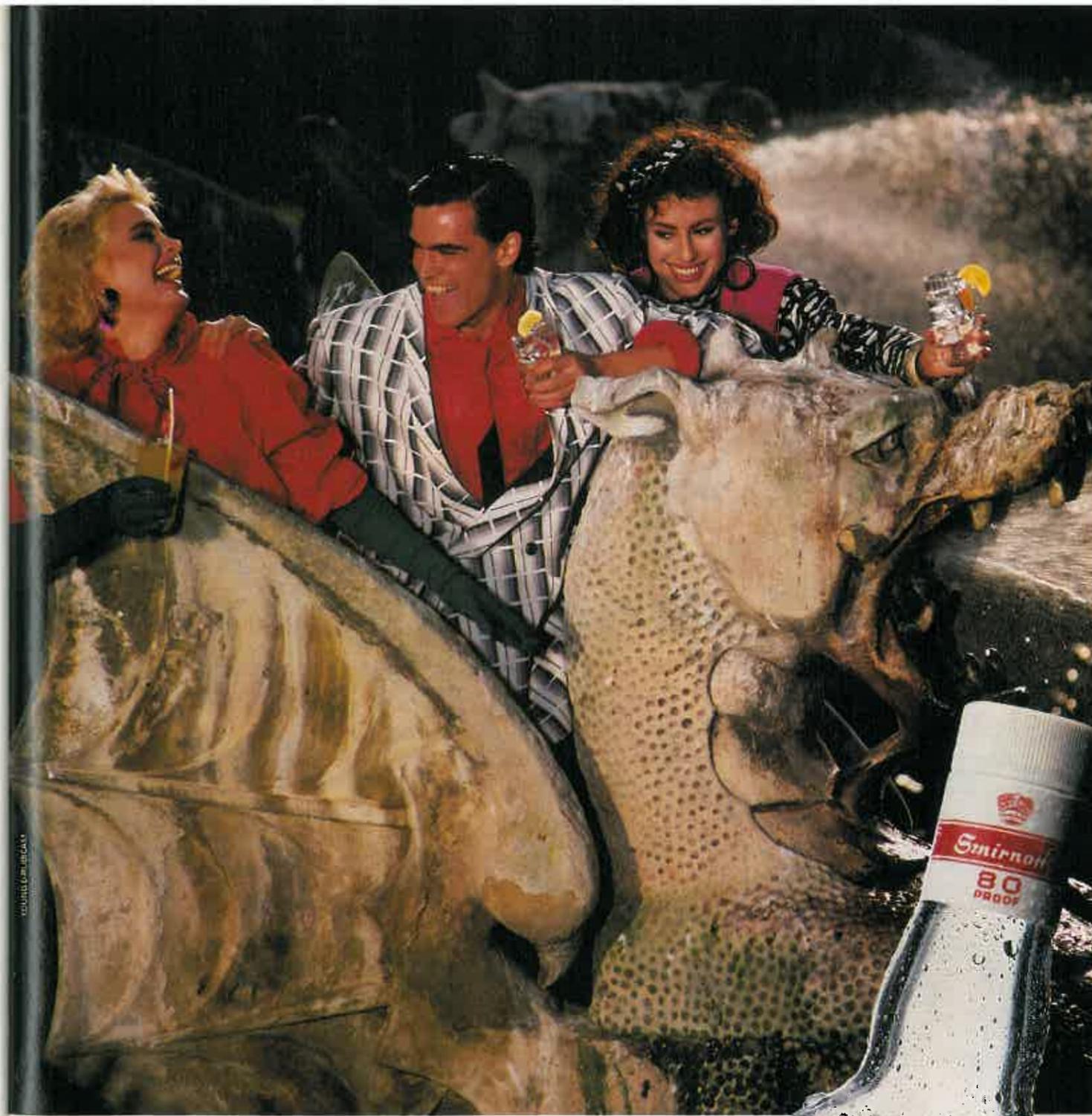
De todas formas, nada estaba decidido, pues el medio minuto que contaba Salonen sobre Toivonen y el minuto y cuarto que le llevaba a Biasion eran insuficientes para cantar victoria. Sobre todo en una etapa que estaba casi totalmente seca, terreno en el que los dos pilotos de Lancia eran más rápidos que el de Peugeot. Después de un primer tramo en que Salonen se mostró el más rápido, a causa de los problemas de frenos que afectaron a Biasion y el fallo del motor de Toivonen, ambos reaccionaron, dos tramos después Toivonen se ponía en cabeza, para no dejarla nunca más. En este resultado influyó el que los neumáticos Michelin se degradaron con mayor facilidad que los Pirelli de los Lancia, facilitándoles a éstos la victoria.

Biasion intentó también desplazar a Salonen, al que le recuperó cuarenta segundos en la primera media etapa. Al comenzar la segunda, en un tramo de enlace, se vio sorprendido por una placa de hielo, chocando contra una roca. Su coche quedó tan afectado que tuvo que abandonar. De esta forma, Mikkola accedía al tercer puesto, con lo que el podio se repartía entre las tres marcas.

A destacar la lucha por la victoria en grupo A (Turismos). Después del dominio inicial del Mazda de Carlsson mientras hubo nieve, Eirksson no pudo resistir la recuperación de Oreille, que se impuso con su R-11 Turbo, pese a que en la última etapa se quedó sin la cuarta velocidad. En el grupo N, Panciatici mantuvo a raya al grupo de los R-5 GT Turbo con su Alfa 33 4 x 4.

Para terminar, destacar el esfuerzo organizativo y de información del Automóvil Club de Mónaco, al que sólo le falta ya lograr un mejor control de los espectadores en los tramos de velocidad.

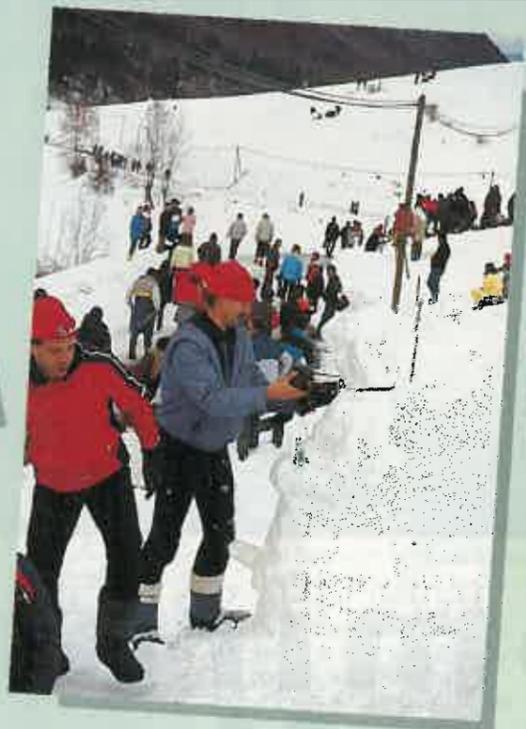
Sergio Piccione y Alfonso J. Nieto
 Enviados especiales



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.





**PUBLICO:
 EXITO ASFIXIANTE**

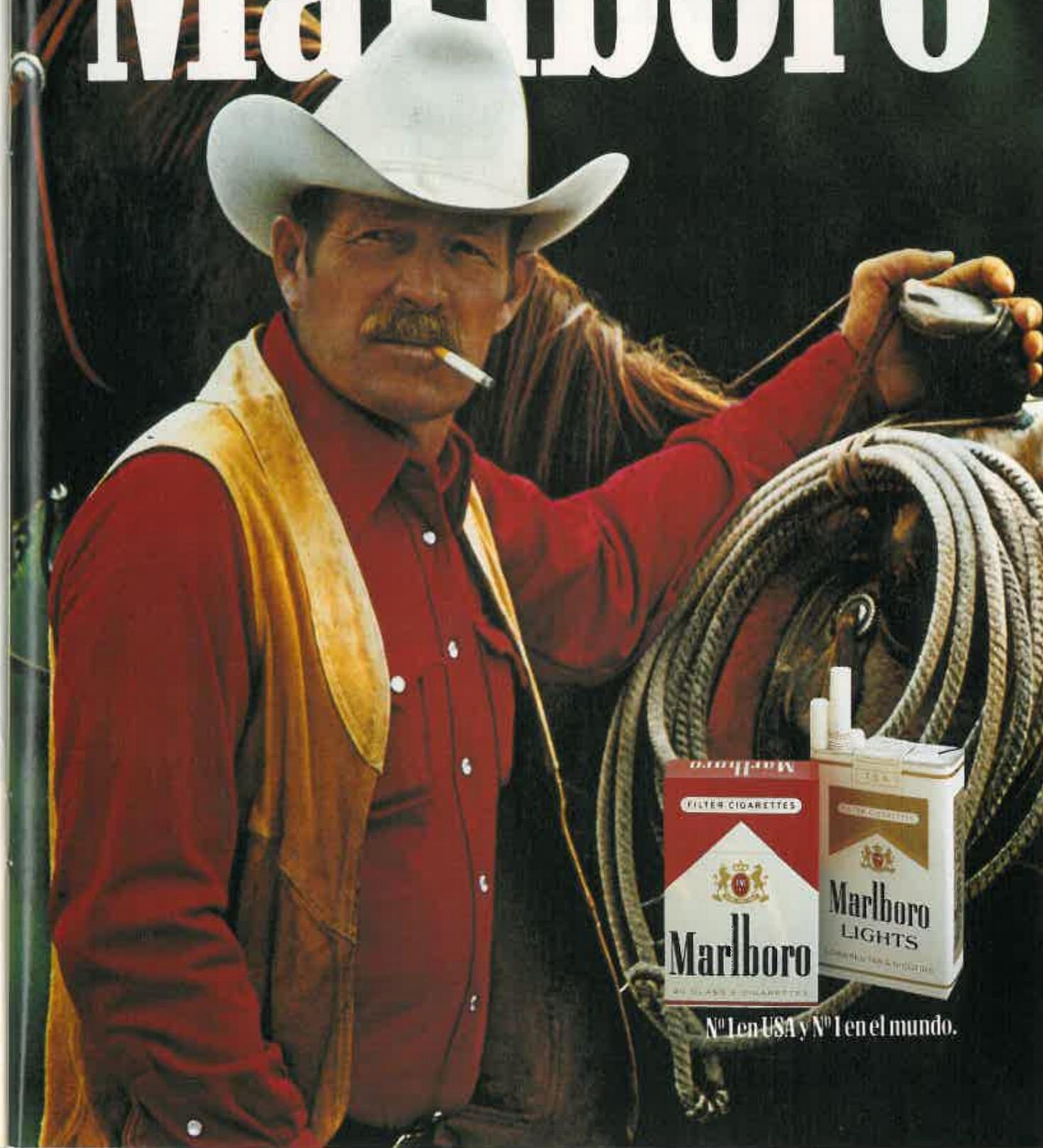
El Rallye de Montecarlo 1986 ha constituido un éxito de público impresionante. En tramos tan cortos como el Ayllon le Vieux, de 2,6 kilómetros, se concentraron 35.000 personas. Llegando a los tramos con dos horas y media o más de adelanto, las carreteras de acceso se encontraban ya bloqueadas por coches cuya cola alcanzaba de seis a ocho

kilómetros. En esos momentos se han hecho particularmente odiosos los aficionados alemanes, muchos de ellos venidos a seguir el rallye con impresionantes «motor-homes». Pero eso no es lo peor. Lo malo es la indisciplina de esos espectadores, que han ido perdiendo el respeto a los coches justo en el momento en que se ha llegado a una fuerte escalada

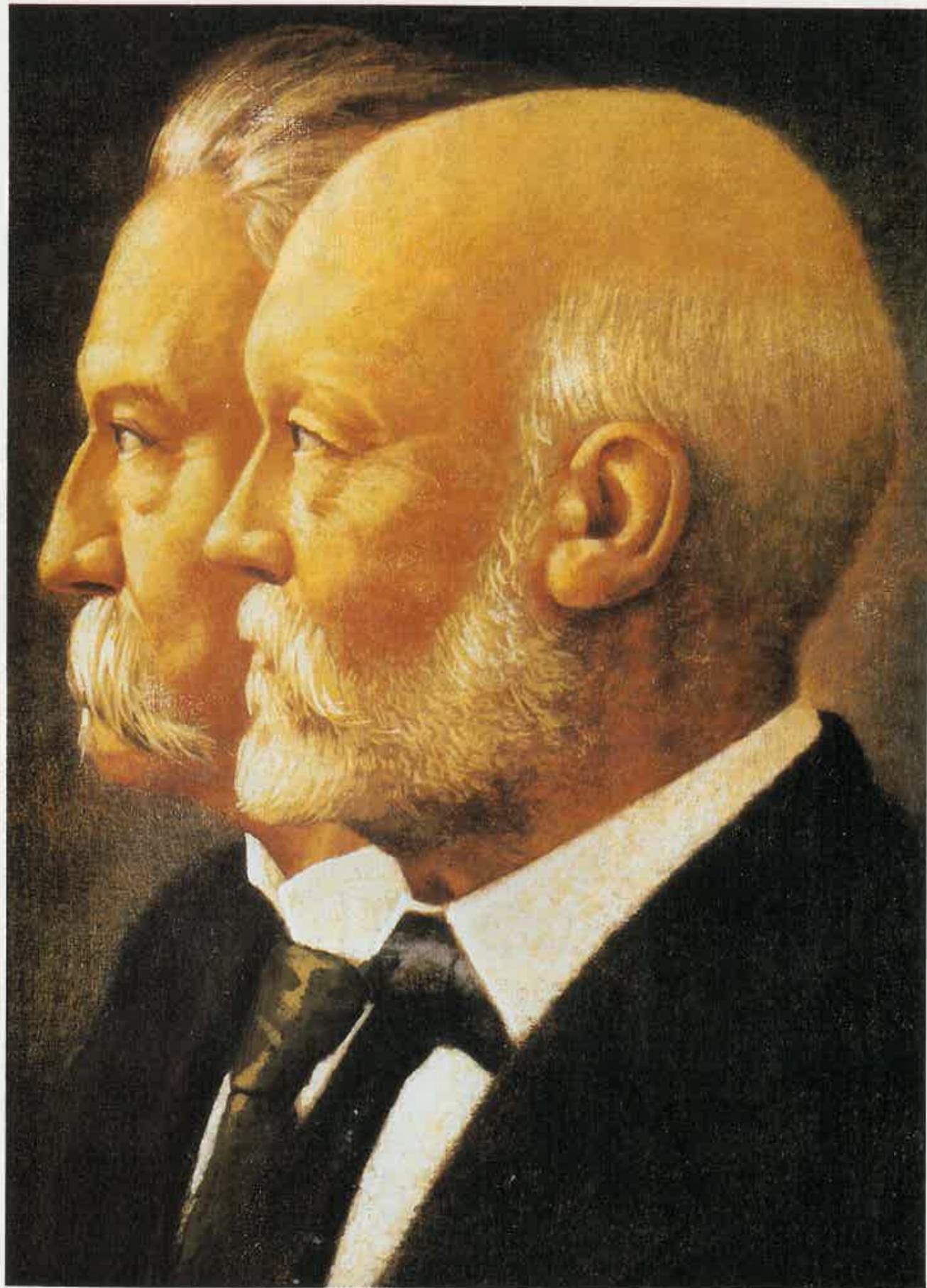
de potencia y de velocidad de éstos. Es asombroso ver cómo la gente aguantaba impertérrita en el exterior de una curva, a la que los participantes llegaban apurando la frenada. Este año sólo ha habido un par

de heridos, pero si los organizadores monegascos —y portugueses, italianos, etcétera— no ponen las mismas medidas de seguridad para el público que los británicos, un día habrá una gran desgracia.

Venga al sabor de
Marlboro



Nº 1 en USA y Nº 1 en el mundo.



Benz construyó el primer automóvil. Daimler, también.

Se da la casualidad histórica de que el automóvil, que tanto ha contribuido al progreso en el siglo XX, se inventó dos veces, casi al mismo tiempo.

El mismo año.

A sólo cien kilómetros de distancia.

Y, sin embargo, no había ninguna relación entre ambos hechos.

Karl Benz, fabricante de motores de gas, fue el primero que asombró a los habitantes de Mannheim con su vehículo a motor. Este automóvil de tres ruedas ya tenía algunas de las características esenciales de los coches actuales. Se patentó el 29 de enero de 1886.

Era el nacimiento del automóvil.

Sólo pocos meses después, Gottlieb Daimler, que vivía en Cannstatt, hizo que le construyeran un coche pa-

ra montar en él su motor rápido y ligero, que ya había probado con éxito en varias ocasiones. Y el coche se puso en marcha y circuló... arrastrado por 1,1 caballos de fuerza.

Era el segundo nacimiento del automóvil.

Estos dos hombres, cada uno por su lado, abrieron las puertas a una nueva era en la circulación rodada. Y con su fusión en Daimler-Benz AG, el desarrollo del automóvil se impulsó definitivamente hacia su mayoría de edad.

Y, todavía hoy, en casi todos los automóviles, se encuentra algo de la obra de Gottlieb Daimler y Karl Benz.

Por ello, seguir su ejemplo en el futuro es para nosotros una obligación especial.





CLASIFICACION GENERAL

1. H. Toivonen-S. Cresto, Lancia Delta S-4.
2. T. Salonen-S. Harjanne, Peugeot 205 T-16, a 4-04.
3. H. Mikkola-A. Hertz, Audi Quattro S2, a 7-22.
4. W. Rohrl-Ch. Geistdorfer, Audi Quattro S2, a 9-35.
5. J. Kankkunen-J. Pironen, Peugeot 205 T-16, a 28-23.
6. B. Saby-J. F. Faucille, Peugeot 205 T-16, a 45-13.
7. S. Serviá-J. Sabater, Lancia Rally, a 47-08.
8. A. Orelle-S. Orelle, Renault 11 Turbo, 1.º grupo A, a 1-12-23.
9. K. Eriksson-P. Diekmann, Volkswagen Golf GTI, a 1-15-32.
10. F. Wittmann-F. Matthias, Volkswagen Golf GTI, a 1-20-44.
18. J. Panciatici-Tiiber, Alfa 33 4x4, 1.º en grupo N.

En la batalla del grupo A, los Volkswagen Golf GTI de Eriksson (foto grande) y Wittmann debieron inclinarse ante el Renault 11 Turbo (185 caballos) de Orelle, que hizo la última etapa sin la cuarta velocidad.

PALMARES

De 1911 a 1950

COPA DEL INTERNACIONAL SPORTING CLUB

- 1911 H. ROUGIER, Turcat-Méry, París.
- 1912 J. BEUTLER, Berliet, Berlín.
- 1924 LEDURE, Bignan (1.975 c.c.), Glasgow.
- 1925 F. REPUSSEAU, Renault (9.121 c.c.), Túnez.
- 1926 Hon V. A. BRUCE, A. C. (1.990 c.c.), John O'Groats.
- 1927 LEFEBVRE-DESPAUX, Amilcar (1.098 c.c.), Koenigsberg.
- 1928 J. BIGNAN, Fiat (990 c.c.), Bucarest.
- 1929 Dr SPRENGER VAN EIJK, Graham-Paige (4.718 c.c.), Estocolmo.
- 1930 Hector PETIT, Licorne (904 c.c.), Jassy.
- 1931 D. M. HEALEY, Invicta (4.467 c.c.), Stavanger.
- 1932 M. VASSELLE, Hotchkiss (2.475 c.c.), Umeå.
- G. de LAVALETTE-Ch. DE CORTANZE, Peugeot (1.132 c.c.), Umeå. (ex-equ).
- 1933 M. VASSELLE, Hotchkiss (3.485 c.c.), Tallinn.
- 1934 GAS-TREVOUX, Hotchkiss (3.485 c.c.), Atenas.
- 1935 Ch. LAHAYE-R. QUATRESOUS, Renault (5.540 c.c.), Stavanger.
- 1936 I. SAMPIRESCU-P. G. CRISTEA, Ford (3.622 c.c.), Atenas.
- 1937 LE BEGUE-J. QUINLIN, Delahaye (3.553 c.c.), Stavanger.
- 1938 G. BAKKER SCHUT-KAREL TON, Ford (3.622 c.c.), Atenas.
- 1939 J. TREVOUX-M. LESURQUE, Hotchkiss (3.485 c.c.), Atenas.
- J. PAUL-M. CONTEY, Delahaye (3.557 c.c.), Atenas. (ex-equ)
- 1949 J. TREVOUX-M. LESURQUE, Hotchkiss (3.485 c.c.), Lisboa.
- 1950 M. BECQUART-H. SECRET, Hotchkiss (3.485 c.c.), Lisboa.

De 1951 a 1980

COPA DE S. A. S. EL PRINCIPE RAINIERO III DE MONACO

- 1951 J. TREVOUX-R. CROVETTO, Delahaye (4.455 c.c.), Lisboa.
- 1952 S. H. ALLARD-G. WARBURTON, Allard (4.375 c.c.), Glasgow.
- 1953 M. GATSONIDES-P. WORLEDGE, Ford Zéphir (2.262 c.c.), Montecarlo.
- 1954 L. CHIRON-C. BASADONNA, Lancia (2.451 c.c.), Montecarlo.

- 1955 P. MALLING-G. FADUM, Sunbeam-Talbot (2.267 c.c.), Oslo.
- 1956 R. J. ADAMS-F. E. A. BIGGER, Jaguar (3.442 c.c.), Glasgow.
- 1958 G. MONRAISSE-J. FERET, Renault (845 c.c.), Lisboa.
- 1959 P. COLTELLONI-P. ALEXANDRE, Citroen (1.911 c.c.), París.
- 1960 W. SHOCK-R. MOLL, Mercedes (2.180 c.c.), Varsovia.
- 1961 M. MARTIN-R. BATEAU, Panhard (848 c.c.), Montecarlo.
- 1962 E. CARLSSON-G. HAGBOM, Saab (841 c.c.), Oslo.
- 1963 E. CARLSSON-G. PALM, Saab (841 c.c.), Estocolmo.
- 1964 P. HOPKIRK-H. LIDDON, Morris Mini Cooper (1.071 c.c.), Minks.
- 1965 T. MAKINEN-P. EASTER, BMC (1.275 c.c.), Estocolmo.
- 1966 P. TOIVONEN-E. MIKANDER, Citroen (2.175 c.c.), Oslo.
- 1967 R. AALTONEN-H. LIDDON, BMC (1.293 c.c.), Montecarlo.
- 1968 V. ELFDOR-D. STONE, Porsche (1.991 c.c.), Varsovia.
- 1969 B. WALDEGAARD-L. HELMER, Porsche (1.991 c.c.), Varsovia.
- 1970 B. WALDEGAARD-L. HELMER, Porsche (2.247 c.c.), Oslo.
- 1971 O. ANDERSSON-D. STONE, Alpine (1.596 c.c.), Marruecos.
- 1972 S. MUNARI-M. MANNUCCI, Lancia (1.584 c.c.), Almería.
- 1973 J. C. ANDRUET-«BICHE», Alpine (1.798 c.c.), Montecarlo.
- 1975 S. MUNARI-M. MANNUCCI, Lancia Stratos (2.418 c.c.), Montecarlo.
- 1976 MUNARI-S. MAIGA, Lancia Stratos (2.418 c.c.), Roma.
- 1977 S. MUNARI-S. MAIGA, Lancia Stratos (2.418 c.c.), Roma.
- 1978 J. P. NICOLAS-V. LAVERNE, Porsche Carrera (2.992 c.c.), Montecarlo.
- 1979 B. DARNICHE-A. MAHE, Lancia Stratos (2.418 c.c.), París.
- 1980 W. ROHRL-Ch. GEISTDORFER, Fiat 131 Abarth (1.998 c.c.), Francfort.
- 1981 J. RAGNOTTI-J. M. ANDRIE, Renault 5, Turbo (1.397 c.c.), París.
- 1982 W. ROHRL-Ch. GEISTDORFER, Opel Ascona 400 (2.410 c.c.), Bad-Homburg.
- 1983 W. ROHRL-Ch. GEISTDORFER, Lancia Rally (2.100 c.c.), Roma.
- 1984 W. ROHRL-Ch. GEISTDORFER, Audi Quattro (2.109 c.c.), Bad-Homburg.
- 1985 A. VATANEN-T. HARRYMAN, Peugeot 205 T-16 (1.775 c.c.), París.
- 1986 H. TOIVONEN-S. CRESTO, Lancia Delta S-4 (1.759 c.c.), Roma.



SI LE IMPORTA LA TECNOLOGIA, NO LA IMPORTE.

Cuando elige un coche, ¿le importa que su nivel tecnológico esté a la máxima altura?

Entonces, no lo importe.

Aquí tiene la alternativa más brillante y competitiva a los modelos de importación: El nuevo Peugeot 505.

Un coche que, a simple vista, ya impone.

Utilice el mando a distancia. Entre y descubra su confortable interior. La amplitud y un acabado impecable, combinan a la perfección con un equipamiento completo e innovador.

Arranque.

En el nuevo 505, el confort de marcha alcanza los más elevados niveles de satisfacción.

Un diagrama específico de amortiguación, con suspensión independiente a las 4 ruedas —tipo Mc Pherson— y barras estabilizadoras, juegan un papel decisivo en ello. También, la dirección asistida, elevalunas eléctricos, 4 intensidades de climatización, el cambio automático y el aire acondicionado.

Al pisar a fondo, surge el temperamento del nuevo 505. La inyección electrónica —Bosch L-Jetronic— alcanza su máxima expresión gracias a un sistema que regula electrónicamente las funciones del motor y garantiza la coordinación y el óptimo rendimiento de todos los elementos dinámicos.

Así, incluso cuando se rozan los 200 Km/h. o se invierten 10 sg. en pasar de 0 a 100 Km/h., la respuesta del motor es siempre fulgurante.

En las versiones Turbo Diesel el nuevo 505 incorpora un nuevo concepto: la potencia económica. Impulsado por un potente motor con turbo compresor, es capaz de alcanzar 170 Km/h. con una flexibilidad sorprendente, gracias a un par máximo de 21 mKg. a 2.000 r.p.m. Y sin renunciar a una economía excepcional: 5,8 litros.

Así es la tecnología de la nueva generación 505.

Una tecnología que ha hecho posible que el Peugeot 505 sea exportado

con éxito a los países más industrializados.

Un coche que ha conseguido superar distancias entre importados y no importados.

Por eso, si le importa que su coche una a la tecnología de élite, el prestigio de una gran marca, el más alto nivel de confort, y brillantes prestaciones, no lo importe.

Ahórese la molestia. Y los millones.



PEUGEOT 505

¿Qué más puede importar?





La Coruña



Tarragona

Madrid



Puertollano

Cartagena



Una gran Empresa trabajando con energía.

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

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

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

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

Empresa Nacional del Petróleo, S.A. GRUPO INA



Un símbolo para todos.

Cuéntenos su caso



un aditivo llamado Koton. Les agradecería me informasen dónde puedo dirigirme para conocer más a fondo el producto.

Ignacio Leizaola
Madrid

Respuesta. El importador exclusivo para nuestro país es la firma Koton España, cuya dirección es: C/ General Perón, número 25, 1.º. 28020 Madrid.

PROTECCION EN LOS AUTOBUSES

¿POR qué la Dirección General de Tráfico no obliga a los autocares a que instalen unas barras de protección como los coches todo-terreno? Creo que si volcasen, no habría tantas víctimas.

Jordi Jofré

Vilanova i la Geltrú (Barna)

Respuesta. Mire usted: Lo que hay que procurar es me-

FERRARI RIONE

COMO casi todos los viernes fui a comprar MOTOR16. La portada, ya de por sí, empezó a remover miles de imágenes en mi cabeza. Un título sugerente y una foto genial. El «éxtasis» llegó en la página 6. ¡¡Qué foto!! Creo que estuve cinco minutos mirándola. Hombres y máquinas, máquinas y hombres.

Estéticamente, Teresa Rioné se aproxima increíble-

mente a mis cánones de belleza, aparte de que es una magnífica atleta, y el Testarrosa..., es el Testarrosa..., es el Testarrosa..., es el Testarrosa...

Esa foto hizo rodar miles de ideas en mi cabeza, todas relacionadas con lo que más me gusta de este mundo (creo..., practico el atletismo y soy un amante de todo lo que puede moverse a más de treinta kilómetros por hora). Además, comparto la opinión del autor del artículo, al que felicito, al igual que al fotógrafo.

En resumen, el artículo,

muy bueno, y las fotos..., geniales, hablan por sí mismas.

No me queda más que felicitarles por su publicación, que me parece de las mejores sobre vehículos con motor. Perdonen las molestias y muchas gracias.

Fermin Laguna
Zaragoza

SOBRE KOTON

HE leído la semana pasada una información en la que se hacía referencia a

CRITICA DE TIENDAS

CARVAN CITROËN ARGÜELLES

LA marca Citroën tiene en el madrileño barrio de Argüelles, en la calle de Blasco de Garay, núm. 37 (teléfono 244 11 91), un servicio oficial que recibe el nombre de Carvan y depende de Talleres Sol.

En los 1.200 metros cuadrados que ocupa la exposición, se encuentran expuestos al público la mayoría de los modelos de la gama Citroën, destacando los nuevos modelos de la serie 2 del CX.

Se dedican también a los vehículos de ocasión, expuestos en varios locales que el concesionario tiene en los alrededores. Los pequeños utilitarios, entre los

que predominan los Fiesta, Panda, Corsa y R-5, se encuentran en un local contiguo al concesionario.

Estos automóviles son revisados a conciencia y a la hora de su entrega cuentan con la garantía que ofrece el concesionario. Esta garantía es variable según la edad del vehículo: un año para los coches menores de dos años de antigüedad y seis meses para los comprendidos entre los tres y los cinco años. Esta garantía afecta a la totalidad de los órganos mecánicos del vehículo durante este tiempo.

La asistencia técnica está

garantizada en las modernas instalaciones que Talleres Sol tiene en la calle de Fernandez de los Ríos, número 78. En estas instalaciones se atiende desde la chapa hasta la mecánica más avanzada.

La entrega de los vehículos nuevos no representa ningún problema y se viene realizando en el plazo máximo de tres o cuatro días. A la hora de financiar alguno de sus automóviles, los sistemas que emplea Carvan son los siguientes: PSA Credit, Cajas de Ahorro, bancos (Pastor y Vizcaya) y financieras (Mapfre y Barcelonesa).

Puntuaciones: Exposición, 6; vendedores, 7; talleres, 8; entregas, 7; financiación, 8.



orar los sistemas de seguridad de los autocares para evitar que, por causas técnicas o por errores de conducción, o de las vías de circulación, se produzcan accidentes. La utilización de barras antivuelco en autobuses ha sido descartada por los carroceros por su inutilidad. Es apropiado en los todo-terreno y en coches de competición, por razones muy distintas a las de los vehículos del tamaño de un autobús. La superficie acristalada y el hecho de que el peso esté repartido fundamentalmente en la parte inferior, hace muy difícil el

que un «roll-bar» sea eficaz en caso de accidente. Desde luego, no servirá para nada si los pasajeros no van sujetos con cinturón de seguridad, lo que también es difícil de imaginar en un autocar y, sin embargo, sería mucho más razonable.

PRUEBAS MERCEDES

SOY un asiduo lector de vuestra revista y me di-

gran interés, puesto que soy «amante de los Mercedes». Y me interesaría mucho una prueba «a fondo» de los modelos SL.

Felicitándole por tener la mejor revista gráfica del motor nacional, les saluda atentamente.

A. L. V. R.
Valencia

Respuesta. Tiene usted parte de razón en lo que nos dice, pero vamos a explicar algunos hechos. En primer lugar, piense en que apenas llevamos en el mercado dos años y dos meses; han aparecido 120 números, más o menos, de nuestra publicación y hemos realizado cerca de 250 pruebas, con casi seiscientos coches analizados. Si hay algunos que aún no han pasado por nuestras manos, no desespere, porque no tardarán.

En cuanto a los Mercedes, su actual gama está constituida por los siguientes modelos: W-201 (del que hemos probado dos modelos, el 190 D y el 190 E), la W-124 (del que hemos probado el 230 E y el 300 D) y la W-126 o serie S, de la que, efectivamente, no hemos probado ninguno, pero digamos en nuestro descargo que significan menos del 10 por 100 de sus ventas

rijo a vosotros con una pequeña e insignificante crítica.

No sé qué razones tendréis, pero la cuestión es que estáis dejando atrás en vuestras pruebas a la casa Mercedes Benz, que de 31 modelos que aparecen en la gama de vuestra revista sólo habéis probado siete, que yo personalmente encuentro de

Cine on TV

«Avidez de tragedia»

EL viejo y fascinante mundo de las carreras de Indianápolis vuelve de nuevo a televisión de la mano de un film de Howard Hawks, que se emitirá por la Segunda Cadena de TVE el domingo 2 de febrero, a las 22,05 horas. Se trata del film «Avidez de tragedia» («The crowd roars»), dirigido en 1932, cuyo tema ha sido tratado en ocasiones posteriores por la productora Warner. En esta versión original, un piloto de coches de carreras (papel interpretado por James Cagney) trata de mantener alejado a su hermano menor (Eric Linden) del mundo de los

automóviles y las mujeres, tras una ruptura de los dos hermanos, el menor comenzará a cosechar triunfos automovilísticos, mientras Cagney se hunde en la derrota. Sin embargo, un nuevo Indianápolis volverá a unirlos. Aunque la dirección va firmada por Howard Hawks, «Avidez de tragedia» se ve influenciada en su balance final con la presencia en la pantalla de James Cagney, ya que, como en la mayor parte de sus películas, la historia es endeble. Sin embargo, son notables los personajes secundarios y hay excelentes momentos de humor y tensión.

ABS, SEGURO DE FRENO

ANTE todo, quiero felicitaros por esta revista que hacéis semanalmente y que, por desgracia, descubrí en el número 96. Pero quiero haceros unas consultas: Se está hablando mucho del sistema antibloqueo de frenos ABS, pero ¿en qué consiste? También quisiera me informaseis sobre las características técnicas del Seat 124 D (modelo antiguo). Y ¿qué es y para qué sirve el par máximo?

Y así me despido de vosotros, esperando sigáis haciendo pruebas y reportajes tan o más buenos que hasta ahora.

Francisco J. Baeza-Rojano
Madrid

Respuesta. En varias ocasiones hemos hablado de lo que

(menos de ciento cincuenta unidades en lo que va de año) y no están disponibles fácilmente para su prueba. De todos modos, esperamos pronto poder ofrecer la prueba de uno de los Mercedes S.

significan las siglas ABS referidas a los frenos: Se trata de un sistema puesto a punto por Bosch, mediante el cual no es posible que las ruedas se bloqueen, por mucho que se pise el pedal de freno y cualquiera que sea el estado del piso: agua, hielo o pavimento seco.

Respecto a las características técnicas del Seat 124 D, comencemos por decir que dejó de fabricarse en 1981 y que la D hacía referencia a la última versión, bautizada popularmente como «Pamplona», por su lugar de fabricación. Como todos los 124, era de tracción trasera, con eje rígido posterior y barra panhard, y utilizó motores de 1.430, 1.600 y 1.800 centímetros cúbicos.

El par máximo no es un elemento del automóvil, sino un concepto íntimamente ligado al de potencia. Define la capacidad de aceleración de un motor o, para ser más precisos, la potencia con la que el motor realiza un movimiento giratorio.

Agenda

Del 28 de enero al 3 de febrero

Televisión

● El programa «Más vale prevenir», que se emite el viernes día 31 por la Primera Cadena y se repetirá el día 5 de febrero, a las 11 de la mañana, tratará el tema «Tráfico en invierno».

● A las 22,05 horas del domingo 2 de febrero, televisión, en «Domingo cine», ofrecerá a los telespectadores de Indianápolis la película «Avidez de tragedia», rodada en el circuito de Indianápolis.

● El mundo del automodelismo, que cada día tiene más forofos, es el tema que desarrolla el espacio «Dinamo» el lunes día 3 de febrero. Este programa se emite por la Primera Cadena, a las 19,30 horas.

Automovilismo

● Con el Rallye Internacional Isla de Tenerife, puntuable para la Copa de España, se abre el calendario de carreras de la temporada. La prueba, con un recorrido total de 500 kilómetros, se celebra el 1 y 2 de febrero, y contará, como todos los años, con una importante participación.

Esquí

● En la estación de Sierra Nevada, la Federación Andaluza organiza el día 1 de febrero el Campeonato de España por Clubs, con las pruebas de fondo y relevos 4 x 10 para hombres.



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

TALLERES TEAM

LO MEJOR EN AUTOMOVILES IMPORTACION Y CLASICOS DEPORTIVOS

MARQUESA DE TORRECILLA, S/N (SEMIESQUINA ARTURO SORIA, 7)

Tels. 407 62 19 - 407 63 24 MADRID-27

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESSES Y LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52



Opel Ascona GLS. Confort por todo lo alto.

Se lo garantizamos.

Si necesita buenas razones para cambiar de coche, el Ascona GLS le ofrece todas.
Un alto nivel de equipamiento.
Un magnífico maletero.
Brillantes prestaciones.
Y un consumo muy razonable.
Venga a comprobarlo.

CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL MEJORES POR EXPERIENCIA.

ABIERTO SABADOS TARDE
motor gas
Victor de la Serna, 12 - Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20 - Tel. 250 15 18

SEAT Castellana Motor, S. A.

Audi



CASTELLANA, 278 - Madrid 28046

TELS. 215 33 40 - 215 51 59

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

¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!

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

TAMBIEN ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte

VOLVO

Concesionario Oficial

MOTOR SUECO, S. A.

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

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



EN ARGÜELLES

CONCESIONARIO OFICIAL

Tels. 244 11 91 - 449 72 80. MADRID BLASCO DE GARAY, 37

FINANCIACION ADAPTADA A SUS NECESIDADES HASTA 60 MESES Y AL MAS BAJO INTERES

VEA nuestra amplia oferta en coches usados

MARVILSA X RADIOCOMUNICACIONES EMISORAS BUSCAPERSONAS

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

TIENDA
Y TALLERES PROPIOS

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



250 S, M-500, año 66. Equipo completo, todo original e impecable. Tel. Barcelona 3 22 37 86. Precio: 450.000 ptas.

VENDO BMW 528i, año 81. Muchos extras, inmejorable. 2.000.000. Tel. (948) 22 16 54, horario oficina.

DATSUN 280 SX, todos extras, nuevo. Tel. (91) 747 48 84.

MERCEDES 220 cuopé. Tel. (91) 747 48 84.

MERCEDES 200 D. Tel. (91) 747 48 84.

PEUGEOT 504 familiar. Tel. (91) 747 48 84.

MERCEDES 230 SL. Tel. (91) 747 48 84.

LADA Niva 4x4, todo-terreno, seminuevo. Tel. (91) 747 48 84.

VENDO Ford Escort 1.6 Ghia. Negro. Techo practicable. Perfecto estado. Toda prueba. Tel. (91) 441 36 25 (noches).

SE vende Seat Ibiza. Máximo grupo B. Preparado para campeonato 86. Un año. Sr. Arribas. Tel. (91) 405 06 11.

VENDO BMW 635 CSI de finales del 82. Ultima serie. Full equip. 46.000 km. 4.800.000 ptas. Admito cambio por BMW serie 3. Tel. (948) 27 54 91.

PANDA 40 descapotable, M-FX, 18.000 km. Prácticamente nuevo. Tel. (91) 255 86 21.

SEAT 131 CLX 1.800, aire acondicionado, llantas, motor nuevo. Precio interesante. Tel. (91) 255 86 22.

FIAT 124 Spider, año 72. Muy bien conservado. Tel. (91) 255 86 22.

FORD Capri 2.8i, 45.000 km. Extras. Tel. (91) 255 86 21.

MERCEDES 220 D. Garantía de motor, M-DY. Tel. (91) 256 17 17.

SEAT PANDA BLACK

Muy cuidado,
25.000 km.

Teléfono
(91) 637 03 32

VENDO R-5 INICIACION

Listo para
correr

Tel. (91)
433 56 79

BMW 323i 4 p.

M-GJ. 14.000 km.
Autoblocante
Abstenerse
profesionales

Teléfono
(91) 242 03 24

ANUNCIESE

EN

MOTOR 16

VOLKSWAGEN 181, Jeep todo-terreno, descapotable, único en España. 850.000 pesetas. Tel. (91) 242 50 20. Comercio.
COMPRO coche viejo, amplio, extranjero, no importa tenga cambio automático averiado. Tel. 256 44 58. No pago desatinos. Madrid.
PARTICULAR vende Cadillac Sevilla. Impecable, gasolina normal. Tel. (91) 408 25 28.

VENDO piezas de todas clases. Discos aluminio Renault 14 GTS. Motor 25.000 km. Llamar, 7-10 noche, a 22 59 81. Avila.

PARTICULAR, Saab 900 Turbo, 1982. Tel. (91) 250 13 74.

MADRID Autocapital. Paseo de La Habana, 26. Tel. 262 78 01. Rover automático 3.500 (1.500.000 pesetas).

PARTICULAR, BMW 323i, M-9077-DP. Tel. (91) 261 07 44.

GRUPO de peritos tasadores le asesora para hacer una buena compra de su: Vehículo de importación, embarcación de recreo, avioneta, etc. Información y concertado de citas, llamar (91) 247 32 92, de lunes a viernes, de 8-3 y 5-7 (tasamos por todo el territorio nacional y extranjero).

VENDO Mercedes Benz

MINUSVALIDOS

Aparatos adaptables a todos los vehículos nacionales e importados. Remitimos a toda España e instalamos en nuestros talleres Veintiocho años de experiencia.

AUTOESCUELA

Senz

Fuente del Berro, 18
28009 MADRID
Teléfono (91) 401 60 91



¡ALTO!

NO DE MAS VUELTAS

CONFIE EN PROFESIONALES

A la hora de comprar un coche de OCASION...
Visítenos. 20 AÑOS DE EXPERIENCIA NOS AVALAN

200 automóviles
en STOCK

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S. A.

PASEO DE LAS DELICIAS,
65 BIS Y 100 BIS
Tel. 468 46 08. MADRID

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



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



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

- Filtro solar hasta un 80%
- Evita altas temperaturas
- Elimina rayos ultravioleta
- Evita decoloración de la tapicería
- Intimidación para los viajeros
- Mantiene la transparencia del cristal
- Se limpia normalmente
- Autoadhesivo activado con agua
- Láminas en rollos 0,75x3 m. PVP: 7.500 ptas. IVA incluido.
- Láminas en rollos 0,75x4 m. PVP: 10.000 ptas. IVA incluido.

Venta por correspondencia, más gastos de envío.

NOVEDAD

Los primeros con sala de AUDICION

auto-radio

boutique del automovil

AUGUSTA



● BLAUPUNKT

KENWOOD

● FUJITSU TEN

ALPINE

● PIONEER

JVC

● PHILIPS

BBS

BOSCH

CARRERA

PD

RECARO



FERRARI FORMULA

MYON PARIS

Via Augusta, 118. 08006 Barcelona.
(junto a plaza Molina)
Tel. 217 71 16*

ACCESORIOS AUTO-RACING

amangue

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



OFERTAS ESPECIALES
COMPETICION 86

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

DESCUENTOS A PILOTOS FEDERADOS

Soliciten información

Auto Beltrán S.A.

CALVET 41.45 BARCELONA Tel. 209 79 11

MERCEDES 190 D 2.5, estr.
MERCEDES 300 D, estr.
MERCEDES 250 Cabriolet
MERCEDES 190 E, M-FE
MERCEDES 305 SEL, V-S
MERCEDES 300 TD, B-EB
MERCEDES 240 D, M-DV
MERCEDES 300 SEL 36, B-927
MERCEDES 280 SL, GC-1, 800 km.
MERCEDES 300 SEL 3.5, M-V

MERCEDES 500 SEC2
MAZDA 323, varios col., a estr.
BENTLEY 350, B-484.
LINCOLN Cont. Mark IV
PONTIAC Firebird, B-797.
JAGUAR Mk-II, M-283.
MAZDA 626, B-935
ALFA Alfetta GTV 2.5
BMW 736i, B-EV. F. Equipa
BMW 728, B-DU

BMW 320 Autom. Aire, NA-I
BMW 3.0 Si, B-B5, aire
BMW 3.0 CS, M-AP, aire, piel
RONDA 1.7 D, B-GB
PORSCHE 928, B-EZ
FORD MUSTANG Mach 1
MERCURY COUGAR, G-634.
MERCURY COUGAR XR-7
CITROEN 2CV, B-FU
ESCORT 1.6 i Cabrio, B-GJ

CEREMATO S.A.



Piezas
recambio y
planchistería,

toda clase de
automóviles
C/ San Nicolás, 16-18

Tel. 332 98 08. Barcelona
Tel. 564 41 03. Montcada

CREDI CARS automóviles. Alfa Romeo 2000, B-V. Berlina todo origen, sin golpes. Color blanco, aire acondicionado, radio-cassette, llantas aleación Alfa Romeo. Cubiertas 205/14, importadas. Amortiguadores de gas. Precio excepcional. Mecánica perfecta.

CREDI CARS automóviles. X-19 Fiat Bertone, versión americana 1.500. 5 marchas.

CREDI CARS. Seat 1800 sport. Cubiertas importadas. Perfecto.
CREDI CARS automóviles. C/ Calabria, 11, bajos. (93) 329 37 12.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION



VILARDELL

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



DSD REPRESENTA A PARTIR DE AHORA LA CASA ALEMANA DE MAYOR PRESTIGIO: D & W. TODAS LAS EXCITANTES PREPARACIONES CON LOS MEJORES KITS AERODINAMICOS Y MILES DE EXTRAS PARA:

Dieter Soucek Design

DSD
C/ PECHUAN, 14
MADRID
Tel. 416 79 86

ALFA ROMEO
AUDI
AUSTIN
BMW
FORD
MERCEDES BENZ
OPEL
PEUGEOT

PORSCHE
RENAULT
SEAT IBIZA
VOLKSWAGEN
JAGUAR
SUZUKI
NISSAN



SEAT IBIZA BOLERO
SPOILER TRASERO
SEAT IBIZA 18.300 Ptas.-



Talleres Emilio Arenas, S.A

General Pardiñas, 3 Dpdo.
Tels. 275 18 38-275 12 17-28001-MADRID

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



SONIDO EN ALTA FIDELIDAD PARA SU AUTOMOVIL
INSTALACION AUTO-RADIOS Y ALARMAS

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

TAPICERO DE AUTOMOVILES

Antonio Llop Ferrer

ESPECIALIDAD EN COCHES ANTIGUOS Y DEPORTIVOS
TRABAJOS EN PIEL DE TODA CONFIANZA
DOCTOR SUMSI, 7. Tel. (96) 374 55 26. VALENCIA



Enviar a

Motor 16

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos Garcia Noblejas, 41.
Madrid-28037

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba al texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 4.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber llamando al teléfono 91-268 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante título bancario a nombre de INREVISIA-MOTOR 16.

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16, SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS. MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:

RENAULT EXPRESS EL 5 EN TRAJE DE FAENA

RENAUULT acaba de poner en el mercado español la nueva gama Express, las furgonetas derivadas de los R-5 más jóvenes. Con estos modelos Renault va a reforzar su presencia en un sector importante, ya que actualmente se venden sesenta mil furgonetas ligeras al año.

La gama Express viene a completar la oferta de R-4 y R-4 F6, modelos que van a seguir fabricándose durante tiempo. La gama está compuesta por cuatro versiones distintas, que son el resultado de combinar dos tipos de carrocería, cerrada y acristalada, con dos motores, uno alimentado por gasolina y el otro por gasóleo. Los precios finales de las Express se mueven entre las ochocientas mil pesetas y el millón diez mil pesetas.

Las nuevas furgonetas de Renault se han construido

sobre la base del R-5 con carrocería de cinco puertas, un modelo con mayor longitud total y con mayor distancia entre ejes que el tres puertas, que ha permitido dar vida a un espacio de carga muy amplio; el volumen

libre ofrecido por las Express es de 2.600 litros, un valor que queda muy por encima de los 2.250 litros ofrecidos por los veteranos R-4 F. Las Express admiten quinientos setenta y cinco kilos de carga máxima auto-

rizada y los pesos máximos remolcables son: setecientos kilos con freno de inercia y cuatrocientos treinta kilos sin freno.

Las versiones Express 1.400 son las que equipan el motor de gasolina de 1,4 li-



La Renault Express es la furgoneta derivada de los Supercineo

El trabajo aerodinámico de los nuevos utilitarios no sólo es interesante de cara a los consumos, también elimina ruidos molestos

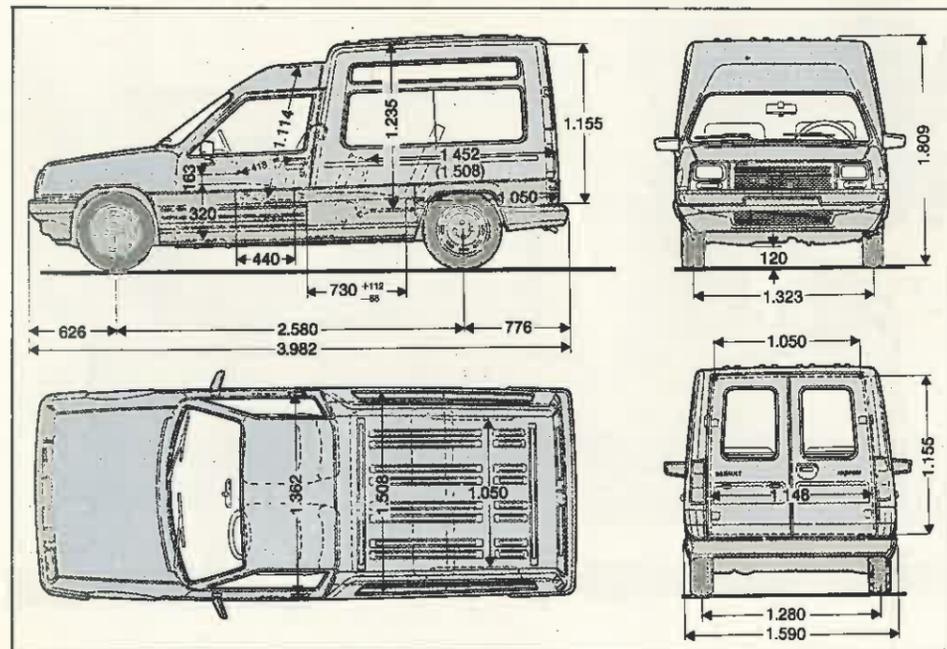




El cuadro de las nuevas Express es muy diferente del utilizado en los R-5. La guantera se cierra con llave, un detalle que tiene mucha importancia en un vehículo de este tipo.



Los asientos delanteros tienen buena forma, pero hay demasiado plástico. Las puertas traseras son amplias y dejan paso a un espacio de carga casi diáfano.



tros, ya visto en los R-9 y R-11 GTL; este motor utiliza gasolina normal y da sesenta caballos de potencia. Sus valores oficiales de consumo se mueven entre los 5,7 litros de gasolina a los cien kilómetros cuando se va a noventa por hora, 8,2 litros a ciento veinte y 7,9 litros en ciclo urbano.

Las Express Diesel se ofrecen también en las dos versiones de carrocería, la cerrada, que sale por 966.426 pesetas, y la acristalada, que sale por 1.011.226 pesetas; las dos llevan el motor diesel de 1,6 litros de cubaje, que ahora mismo monta en los R-9, los R-11 y los R-5 GTD. Este cuatro

cilindros da cincuenta y cinco caballos de potencia.

La parte posterior de las Express es más alta y más rectangular que la exhibida por la berlina Supercinco de la que se deriva; la parte posterior tiene la forma de un pequeño contenedor, mientras que la parte frontal es distinta, ya que se ha modificado la calandra, que ahora lleva los faros bastante hundidos en el conjunto. El redondeamiento de las aristas ha permitido lograr un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el Cx, igual a 0,40, valor muy interesante para un furgoneta, que permite ahorrar en carburante y eliminar ruidos de marcha.

El interior de las Express es muy sencillo; los asientos delanteros llevan mucho plástico en su recubrimiento y la butaca derecha es la única que se abate para dejar paso a la parte trasera.

FUJITSU TEN
CAR AUDIO

Deseo recibir catálogo de información

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

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

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



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

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

MUSICOM sa
Car Audio



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

CITROËN BX BREAK LA FAMILIA Y UNO MAS

El día primero de febrero, la red comercial de Citroën Hispania iniciará la comercialización del BX Break, en sus dos versiones: gasolina TRS (equipamiento completo) y diesel RD. El mercado español de coches familiares, con un total aproximado de 6.500 unidades, ha visto en los últimos años cómo se reducía la oferta al dejar de fabricarse

modelos como el R-12 o el Seat 131, que han gozado de una buena acogida. Hoy, este mercado está prácticamente limitado al R-18, con un languideciente GSA, o coches de importación, de precio más elevado. Por eso, la reciente aparición del Volkswagen Passat Variant, ya fabricado en España, y este lanzamiento de Citroën (pero con un modelo de im-

portación) debe lógicamente animar este sector. El BX comienza a importarse exclusivamente con las motorizaciones 1.900, sobradamente conocidas por utilizarse en los BX 19 GT y 19 Diesel. Faltan pues los 1.600 y los 1.400, si bien para los primeros se ha contemplado la posibilidad de su importación en meses vendieros.

La versión de gasolina, más equipada, incorpora el motor del BX GT, con sus 105 caballos de potencia y sus altas prestaciones: velocidad máxima superior a los 180 kilómetros por hora y 10,5 segundos para alcanzar los 100 km/h. En esta versión, la dirección es asistida, mientras que el diesel ofrece la asistencia sólo opcionalmente.

El diesel, algo menos equipado, ofrece el motor 1.900 de las conocidas versiones de la berlina; no tienen dirección asistida, como ya hemos mencionado, y

rinde una potencia de 65 caballos y unas prestaciones muy destacables para tratarse de un motor atmosférico: una velocidad máxima de 151 km/h y una aceleración de 16,3 segundos de cero a cien km/h.

Las dimensiones exteriores se han ampliado en 17 centímetros, lo que, combinado con un diseño de interiores ingenioso y práctico, nos ofrece un volumen de cerca de 1.803 litros, con los asientos traseros abatidos, o de 860 litros, con los asientos traseros en su posición normal. Parte de la carrocería, como capó y chapa lateral trasera, se han realizado en material plástico, lo que recude considerablemente el peso, que es de 1.040 kilos para las dos versiones.

Una de las características más interesantes de este BX break y elemento exclusivo, es el de la suspensión hidroneumática, que permite, entre otras ventajas, el mantenimiento de la altura constante al suelo o variable con mando en el interior. Es el vehículo técnicamente más adecuado para el arrastre de remolque o caravana, lo que ofrece un atractivo suple-

mentario no desdeñable. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, lo que también constituye un sistema exclusivo entre los vehículos familiares de esta categoría.

En cuanto al precio,

1.550.000 pesetas para el modelo de gasolina (sin impuestos) y de 1.500.000 para el diesel, le sitúan en perfecta competencia con lo que actualmente ofrece el mercado. Los precios finales, impuestos y matricula-

ción incluida, se fijan en torno a 2.100.000 pesetas para el gasolina y 2.050.000 para el diesel. Es importante destacar el menor precio del diesel, justificado por su inferior equipamiento y la ausencia de servodirección.



Aunque ya en ocasiones hemos ofrecido imágenes del break, ahora su presencia en el mercado español se hace patente. Sus precios son competitivos con los competidores, pese a su importación.

PEUGEOT 205 VUELVE EL CABRIO

La pasión por los coches descapotables, que hizo furor en los años sesenta y pasó por un periodo de menor entusiasmo en los setenta, es nuevamente una reali-

dad. No ajenos a este fenómeno, los responsables de Peugeot han lanzado su versión cabriolet del 205, sobre la base mecánica del GTI. Será, por tanto, un descapo-

table especialmente rápido, capaz de alcanzar una velocidad máxima de 190 kilómetros por hora y de cubrir los 400 metros con salida parada en 16,9 segundos.

Este nuevo modelo, del que en su día publicamos los primeros bocetos, será presentado en el próximo mes de marzo. Su comercialización en España aún tardará algunos meses.

Siguiendo la tradición de la marca el 205 Cabrio, ha sido carrozado por Pininfarina. Todas las operaciones de ensamblaje, pintura y guarnecido se desarrolla en los talleres del carrocerero italiano. Pininfarina ya diseñó para Peugeot el 504 cabriolet, que se fabricó desde 1969 hasta 1982 con dos tipos de carrocería. Volviendo más atrás en el tiempo, el primer descapotable de la marca francesa fue el 201, que apareció en 1929.

Peugeot espera lograr unos buenos resultados comerciales con este modelo. Un dato significativo es que en los siete primeros meses de 1985 se han vendido en Europa un total de 27.000

descapotables, un 38 por 100 más que las ventas totales registradas en 1981. De este mercado tan particular, el alemán es el que absorbe

más coches (49 por 100 de las ventas), seguido del inglés (19 por 100), del italiano (14 por 100), del francés y del suizo (6 por 100). De

su 205 Cabrio, Peugeot espera vender 6.700 unidades en el mercado europeo, de las cuales 4.000 están destinadas al mercado francés.

La decoración exterior de este 205 toma los detalles definitorios del GTI y en su perfil destaca un sólido arco de seguridad.

La familia 205 crece con esta variante descapotable. La carrocería es obra de Pininfarina, que ensambla los coches en sus cadenas de montaje. La mecánica, es la del 205 GTI.



RANKING 1985

LOS COCHES MAS VENDIDOS

PESE a que los primeros meses de 1985 no fueron especialmente brillantes, un «boom» de ventas en noviembre y diciembre pasados han permitido cerrar el año con un incremento global del 11,4 por 100 sobre el año anterior, alcanzándose finalmente la cifra de casi 540.000 coches vendidos en la Península y Baleares. De éstos, el 12,1 por 100 corresponde a coches importados, que han experimentado un importante incremento, ya que en el año anterior fueron el 8,5 por

100 de las ventas. En definitiva, frente a los 38.500 coches de importación del 84, se ha pasado a 60.500 en el 85, en una clara tendencia de lo que va a ser en los próximos años, con la plena incorporación a la CEE.

En los cuadros y gráficos que acompañan estas páginas pueden apreciarse los resultados obtenidos por cada marca y modelo, pero conviene destacar algunos aspectos:

● Entre los 10 primeros modelos vendidos, suman el 60 por 100 de todas las ven-

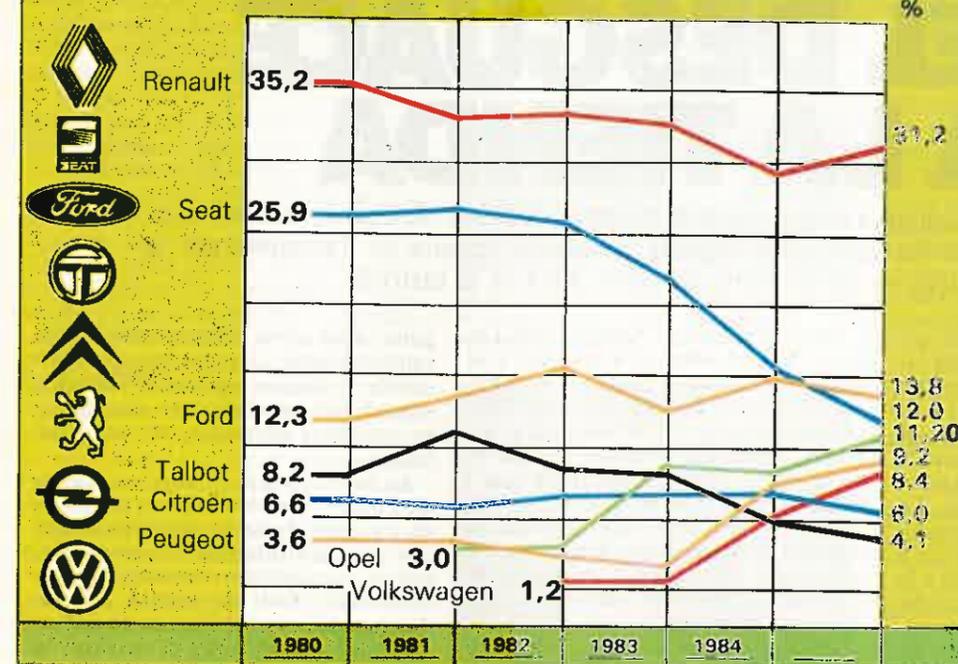
Modelo	1985		1984		Variación 1985/84
	Unidades	%	Unidades	%	
1. Renault	168.565	31,22	146.152	30,17	+ 15,3
2. Ford	74.798	13,85	73.578	15,21	+ 1,6
3. Seat	64.692	11,98	82.040	17,00	- 21,1
4. Opel	60.542	11,21	42.992	8,86	+ 40,8
5. Peugeot	49.826	9,23	39.244	8,07	+ 26,9
6. Volkswagen	43.903	8,13	26.537	5,49	+ 65,4
7. Citroën	32.525	6,02	33.368	6,83	- 2,5
8. Talbot	22.386	4,15	24.489	5,15	- 8,6
9. Fiat Lancia	5.648	1,05	4.091	0,84	+ 38,1
10. Austin Rover	4.273	0,79	2.273	0,47	+ 88,1
11. BMW	3.457	0,64	3.187	0,66	+ 8,5
12. Mercedes	2.252	0,42	1.559	0,33	+ 44,5
13. Volvo	1.651	0,31	1.505	0,32	+ 9,7
14. Audi	1.619	0,30	1.226	0,26	+ 32,0
15. Alfa	1.565	0,29	1.346	0,28	+ 16,3
16. Skoda	720	0,13	287	0,06	+150,9
17. Trabant-Wartb. ..	537	0,10	218	0,05	+146,3
18. Nissan	377	0,07	109	0,02	+245,9
19. Saab	293	0,05	92	0,02	+218,5
20. Porsche	127	0,02	87	0,02	+ 45,9
21. Jaguar	88	0,02	70	0,01	+ 25,7
22. Ferrari	18	—	5	—	+260,0
23. Morgan	6	—	5	—	+ 20,0
Seat + Volkswagen + Audi	110.214	20,41	109.803	23,14	+ 0,4
Peugeot + Talbot	72.212	13,37	53.733	11,32	+ 34,4
Total	539.868	100,00	484.460	100,00	+ 11,4

tas. Seis de estos modelos son automóviles de tipo pequeño; tres de tipo medio y uno de tipo medio-alto; el Citroën BX.

● El Ford Sierra ha sido el

importado de más venta (6.826 unidades), por delante del Opel Ascona (6.506), Opel Kadett (5.802), Renault 25 (5.267) y Opel Rekord (3.039).

Evolución de la penetración de cada marca



● Entre los coches nacionales todavía en producción, ocupa el último puesto (el 50º), el Citroën GSA (599 unidades vendidas), por detrás del Renault 6

(4.170 unidades) y el Renault 4 (6.613 unidades). ● Por marcas, sólo tres han perdido ventas respecto al pasado año: Seat, Citroën y Talbot. La primera de

ellas, salva el año gracias a los Volkswagen que también se fabrican en Barcelona y Pamplona. Talbot aparece bajo la tutela de Peugeot, y Citroën debe enderezar

su balance a toda costa. ● Aunque han vendido más coches, otras marcas han perdido penetración al margen de las anteriormente mencionadas: Ford, BMW y Volvo. Ford, un 1,4 por 100 de mercado, mientras que las otras dos, valores muy poco significativos como son poco significativas sus cifras.

● Volkswagen y Opel son las marcas con un balance más optimista. La primera ha logrado un 8,1 por 100 del mercado, cuando hace tan sólo dos años se conformaba con un 1 por 100. De la mano de Seat, la firma alemana debe llegar sin problemas al 10 por 100 en los próximos años.

● En cuanto a Opel, pese a disponer aún de una gama nacional muy reducida (sólo las múltiples variaciones del Corsa), ha logrado incrementar en un 40 por 100 sus ventas y en 2,5 puntos su penetración.

● Saab, Nissan y las marcas del Este, Wartburg, Trabant y Skoda, han logrado incrementos superiores al ciento por ciento. Otro tanto ocurre con Ferrari, pero sin trascendencia en valores absolutos. J. M. C.

LAS VENTAS DEL AÑO

MODELOS	1985		1984		MODELOS	1985		1984		MODELOS	1985		1984	
	Unidades	%	Unidades	%		Unidades	%	Unidades	%		Unidades	%	Unidades	%
1. Renault 11	74.587	13,80	39.995	8,27	28. Opel Rekord	3.039	0,56	1.757	0,36	55. Citroen 2 CV	420	0,08	1.058	0,22
2. Opel Corsa	44.457	8,22	36.984	7,65	29. Fiat Uno	2.754	0,51	1.898	0,39	56. Volvo 740/760	407	0,08	267	0,06
3. Peugeot 205	41.292	7,64	29.842	6,17	30. Volkswagen Golf	2.680	0,50	1.457	0,30	57. Seat Fura	395	0,07	15.853	3,28
4. Renault 5	33.418	6,18	25.800	5,34	31. BMW Serie 3	2.336	0,43	2.085	0,43	58. Nissan Cherry	377	0,07	109	0,02
5. Ford Fiesta	28.388	5,25	30.246	6,26	32. Citroën CX	1.543	0,29	2.238	0,46	59. Opel Manta	365	0,07	426	0,09
6. Renault 9	24.526	4,54	37.442	7,74	33. Citroën LNA	1.528	0,28	2.083	0,43	60. Fiat Argenta	358	0,07	422	0,09
7. Ford Escort	21.037	3,89	21.118	4,37	34. Ford Scorpio	1.449	0,27	—	—	61. Lancia Prisma	293	0,05	269	0,06
8. Volkswagen Polo	20.502	3,79	7.902	1,63	35. Renault Fuego	1.351	0,25	519	0,11	62. Alfasprint	292	0,05	336	0,07
9. Seat Panda	18.982	3,51	24.249	5,01	36. Mercedes W124/123	1.345	0,25	683	0,14	63. Alfa 90	282	0,05	—	—
10. Citroën BX	18.791	3,48	19.033	3,94	37. Talbot Samba	1.334	0,25	3.425	0,71	64. Ford Granada	281	0,05	812	0,17
11. Renault 18	18.542	3,43	25.346	5,24	38. Fiat Regata	1.205	0,22	569	0,12	65. Volvo 240/260	259	0,05	434	0,09
12. Seat Málaga	17.588	3,25	—	—	39. Rover 216	1.129	0,21	—	—	66. Opel Senator	239	0,04	250	0,05
13. Ford Orion	16.811	3,11	17.756	3,67	40. Volvo 340/360	985	0,18	802	0,17	67. Mercedes Serie S	229	0,04	225	0,05
14. Seat Ibiza	16.403	3,03	3.568	0,74	41. Austin Metro	932	0,17	709	0,15	68. Saab 900	215	0,04	92	0,02
15. Volkswagen Passat	14.689	2,72	12.142	2,51	42. Austin Montego	931	0,17	—	—	69. Austin Maestro	201	0,04	—	—
16. Talbot Horizon	13.398	2,48	17.354	3,59	43. Seat 131	927	0,17	13.491	2,79	70. Lancia Delta	198	0,04	194	0,04
17. Seat Ronda	10.397	1,92	26.041	5,39	44. Rover	900	0,17	1.098	0,23	71. Audi 80	183	0,03	366	0,08
18. Citroën Visa	9.644	1,78	11.077	2,29	45. BMW Serie 5	832	0,15	863	0,18	72. Triumph Acclaim	180	0,03	260	0,05
19. Peugeot 305	8.504	1,57	9.317	1,93	46. Audi 90	735	0,14	—	—	73. Alfa GTV	162	0,03	173	0,04
20. Talbot Solara	7.501	1,39	3.267	0,68	47. Skoda 120	720	0,13	287	0,06	74. BMW Serie 7	161	0,03	189	0,04
21. Ford Sierra	6.826	1,26	3.842	0,79	48. Mercedes 190	669	0,12	616	0,13	75. Autobianchi Y-10	156	0,03	—	—
22. Renault 4	6.613	1,22	7.163	1,48	49. Lada Serie 2100	652	0,12	S.D.	—	76. Lancia Thema	150	0,03	—	—
23. Opel Ascona	6.506	1,20	3.192	0,66	50. Citroën GSA	599	0,11	986	0,20	77. Talbot 150	149	0,03	635	0,13
24. Volkswagen Santana	5.970	1,10	1.177	0,24	51. Alfa 33	592	0,11	440	0,09	78. Audi Coupe	147	0,03	168	0,03
25. Opel Kadett	5.802	1,07	1.538	0,32	52. Wartburg	469	0,09	157	0,03	79. Opel Monza	134	0,02	154	0,03
26. Renault 25	5.267	0,97	—	—	53. Audi 100	466	0,09	560	0,12	80. Alfa R. Giulietta	102	0,02	106	0,02
27. Renault 6	4.170	0,77	4.977	1,03	54. Autobianchi A 112	457	0,08	662	0,14	81. Alfa R. Alfetta	88	0,02	124	0,03

COCHES ROBADOS Y FALSIFICADOS DEL DESGUACE A LA TIENDA

Una importante red delictiva dedicada a la comercialización de coches procedentes de robo o contrabando ha sido desarticulada la pasada semana en Barcelona por la Policía en un brillante servicio. Esta es la historia.

La creciente ola de robos de automóviles para engrosar las filas del tráfico ilícito, que ya fue denunciada por MOTOR16 en noviembre último (ver núm. 108), está siendo paulatinamente atajada por la Policía, cuyos grupos especializados están consiguiendo notables éxitos. La pasada semana, en Barcelona, inspectores de la Comisaría Norte detenían a tres miembros de una red dedicada a la comercialización de coches procedentes de robo o contrabando, siendo acusados de los delitos de falsificación de placas de vehículo, con el agravante de alteración del número de bastidor, de estafa y, lógicamente, de contrabando.

Los detenidos son Antonio Bals Latorre, Fausto Manuel Loren Gil y el súbdito argentino Juan José Oyhaburu. El primero de ellos, Antonio Bals, era el cerebro de todo el «negocio», actuando desde un desguace del que es propietario, situado en Montcada i Reixach, y un local en la calle San Nicolás, de Barcelona, que responde al nombre de Ceremauto, marca que se anunciaba ampliamente en diarios de difusión nacional y revistas especializadas como la nuestra.

Los coches vendidos eran vehículos que habían sido sustraídos en el extranjero, ya que de este modo es más difícil su identificación en España, al no fi-

gurar aquí como denunciados. Estos vehículos eran «legalizados» al injerárseles la documentación de vehículos procedentes de subastas en aduanas o, en contadas ocasiones, de siniestros totales.

La investigación comenzó en la citada Comisaría al detectarse la presencia de un Opel Manta en excelente estado con una matrícula relativamente vieja, que se comprobó correspondía a un vehículo procedente de subasta. Apoyados por miembros del grupo de tráfico ilícito de automóviles de la Brigada Central de Madrid, los policías barceloneses llegaron, tirando del hilo, a Ceremauto, cuyo titular, el citado Bals

Latorre, ya tiene antecedentes por delitos relacionados con el tema. Su desguace ha sido multado y sancionado en varias ocasiones, porque en él se acharraban vehículos sin la documentación en regla, es decir, que podían ser robados. También se le sorprendió hace tiempo con 12 vehículos nacionales ilícitos, caso por el que el fiscal ha pedido cuarenta y cinco años de prisión en el proceso subsiguiente.

La Policía ha intervenido en esta operación 15 automóviles, entre los que figuran un Opel Manta, cinco VW Golf GTi, un VW Jetta, dos Volvo, un Citroën CX, un Renault Fuego, un R-20 y un Peugeot 305. Como datos curiosos, el CX era un coche del año 77 que se «ofrecía» ahora como Turbodiesel, en el que se habían modificado dentro del bastidor las letras «MB» por «NB». El R-20 era un coche de servicio público accidentado en Zaragoza hace poco, y que fue dado como siniestro total.

En los próximos días, la Policía espera intervenir una veintena más de vehículos ilegales entre los que figura algún Alfa Romeo muy bien falsificado que, según fuentes policiales consultadas por MOTOR16, «puede proceder de Italia, ya que la «operación» no es nada chapucera».

Para llevar a cabo estas prácticas de-



Desde un desguace en Montcada y una tienda en la calle de San Nicolás operaban los traficantes detenidos



lísticas, Bals y compañía tenían prácticamente dominado el mercado de las subastas, en el que adquirían prácticamente el 90 por 100 del total, realizando después entre ellos «subastillas». Una vez adquiridos coches en subasta o con siniestro total a muy bajo costo, disponían de la documentación necesaria para «legalizar» el vehículo procedente de robo. El precio de los coches en la subasta es muy variable y el mínimo para poderlo obtener con documentación —que es lo que estos delincuentes buscan— es de 25.000 pesetas, ya que por debajo de esta cifra se considera chatarra. Uno de los coches intervenido, el Opel Manta, fue adquirido por 37.000 pesetas y su doble robo fue vendido luego por 1.125.000 pesetas.

Algunos «trabajos» chapuceros

La mayor parte de los vehículos falsificados lo eran mediante «injerto», realizado bastante bien en general. En otros, el trabajo era más chapucero. En uno de los vehículos intervenido no se había borrado el número de chasis original y llevaba dos numeraciones diferentes en dos sitios distintos. Según las fuentes consultadas por esta revista, es inconcebible que coches como éstos puedan pasar sin problemas la inspec-

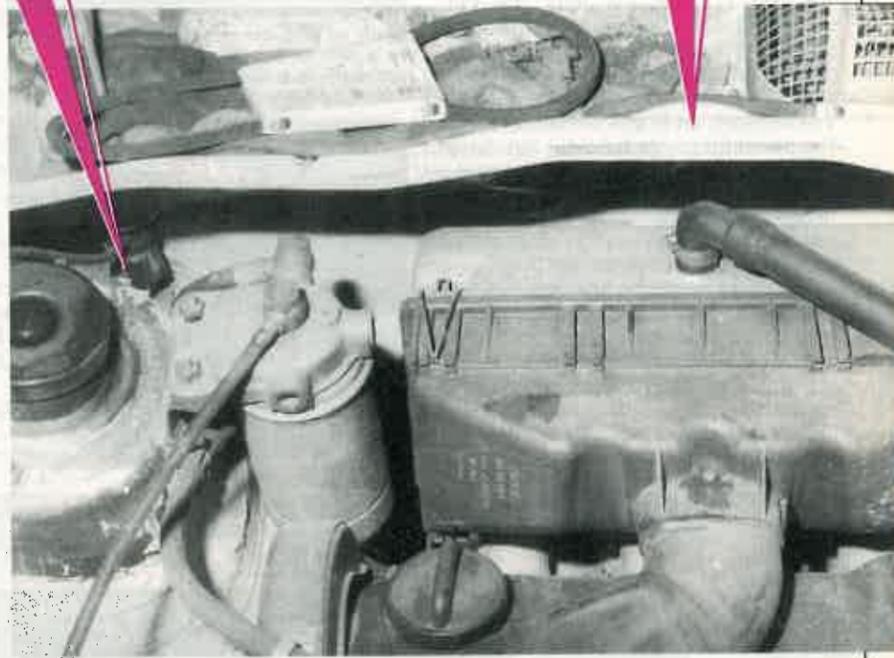
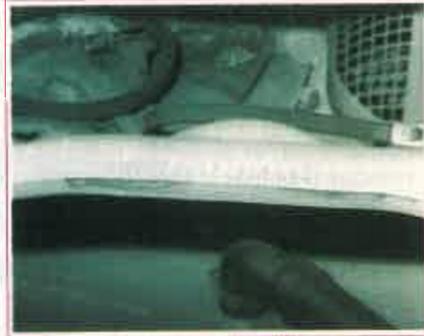
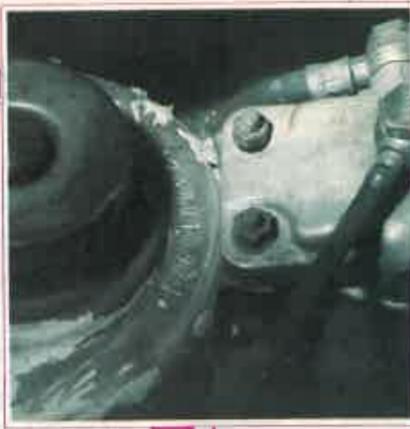
El estado de los coches adquiridos en subasta es bastante deplorable. Pero una vez realizado el «injerto», parece un «milagro»



De los quince automóviles intervenidos ahora por la Policía, los delincuentes mostraron una especial predilección por el VW Golf GTI



Algunos casos detectados por la Policía son flagrantes. Aquí se observa un VW Golf con dos números de chasis. El añadido es el que está en la cazoleta del amortiguador, que fue sustituida íntegra



Así se falsifican

Los delincuentes que nos ocupan utilizaron el «injerto» o «trasplante», pero hay otros sistemas de hacer el «violín», nombre este que se da por extensión a todo proceso de cambio de número de bastidor.

Injerto: Consiste en recortar la chapa donde va grabado el número de bastidor en el coche robado y soldar en su lugar la del coche comprado en la subasta. Esta soldadura está hecha normalmente por especialistas que dejan un trabajo muy difícil de distinguir incluso para un experto: sueldan, pulen, pintan de nuevo y no se nota. Normalmente recortan un trozo de chapa bastante grande para alejar las soldaduras del número, y los de Ceremauto llegaron a cambiar toda la cazoleta del amortiguador de un Golf, ya que en algunas series de ese coche el número va ahí.

Retroquelamiento: Se borra el número original por pulimentación y se troquea el nuevo. Este sistema tiene el inconveniente de que si se compara el nuevo número con las calcas del original surgen diferencias, aunque en ocasiones las imitaciones son perfectas.

Violín: Es el más refinado, de ahí su nombre, abarca a todos los demás. Se compra un coche de subasta que no tenga número de bastidor. Los hay en cuanto que hay gente que abandona coches habiéndoles previamente borrado las identificaciones para evitar ser localizados (extranjeros a quienes les expira la residencia, para cobrar seguros, etcétera). Al no tener número, la Administración le adjudica uno de nuevo que hay que marcar. Entonces, nada más elegante que hacerlo en el coche robado en lugar de hacerlo en la chatarra. Dado el poco control que hay en el tema lo pueden grabar ellos mismos o mediante la «ayuda» o connivencia de algún funcionario poco escrupuloso.

ción en ITV o que ingenieros de Industria libren certificados de automóviles que sólo sirven para chatarra. Asimismo, se muestra extrañeza ante el hecho de que en Jefaturas de Tráfico se matriculen automóviles sin comprobar siquiera el número de bastidor.

El caso es que estas prácticas están creando verdaderos quebraderos de cabeza a los compradores de buena fe de este tipo de vehículos, que compraban sin problema un automóvil con un precio normal de mercado o ligeramente más bajo con todas las garantías de los estafadores. Porque, de hecho, el coche «injertado» o intervenido pertenece ahora a dos personas: el dueño original (o la compañía de seguros, si ésta pagó la indemnización por robo) y el nuevo adquirente, si éste obró con buena fe, es decir, si pagó el precio justo en lugar autorizado (si ha obrado de mala fe, comprando muy a la baja, también puede ser procesado). Ahora bien, es muy difícil dar con el primer propietario, ya que los delincuentes han eliminado las identificaciones antiguas.

Es el juez, entonces, el que debe decidir sobre quién recae la propiedad.

Ahora mismo, la legislación señala que si se dan los requisitos de precio justo y lugar autorizado, la propiedad recae en el segundo comprador, medida esta pensada para dar confianza al comercio. En el caso que comentamos, el juez encargado del caso ya ha adjudicado a los últimos adquirentes la custodia del coche que compraron, y a la compañía de seguros o al primer propietario les queda la posibilidad de pleitear con el estafador.

La clave para no caer en manos de estos delincuentes por partida doble es bastante simple, según las fuentes policiales consultadas. Cuando un vehículo sale a subasta, la aduana levanta acta y expide una documentación consistente en dos fotografías del vehículo (una de frente y otra de costado) y un facsímil del número de bastidor que se incluye en el certificado único de matriculación. Esa documentación es la que hay que examinar con detenimiento, así como los números de identificación del automóvil. Porque el «injerto» puede aparecer en cualquier momento...

F. del Brío, J. L. Aznar y R. R. Sáez

GUZZI V-65-TT TODOCAMINO



En el sector del todo-terreno, tan en auge en estos tiempos, no podía faltar una marca con tanta solera como Guzzi. A pesar de haber estado siempre ligada a las motos de carretera, se presentó en el Salón de Milán en 1983 con la versión TT de la ya conocida V-65 bicilíndrica.

El parentesco de esta todo-terreno con su hermana, la V-65, es acusado. Tanto es así que de ella ha heredado el conjunto motor-cambio-transmisión, y parte de la ciclística.

Frente a sus rivales japonesas, equipadas con motor monocilíndrico, desarrolla un 20 por 100 más de potencia aproximadamente, y se manifiesta especialmente competitiva en carretera asfaltada o en caminos forestales.

Como en todas las motos de Mande-



llo del Lario, la accesibilidad mecánica para la manutención es máxima, y la línea estética, del todo personal, le infunde un sello diferente. Basándose justamente en esto, Guzzi no ha pretendido competir con las monocilíndricas japonesas, sino hacer una moto de todo-terreno clásica, sólida y coherente con el espíritu de la marca.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



La V-65-TT se diferencia de la versión turismo en pocos aspectos. El motor es exactamente igual, conserva 643,4 centímetros cúbicos de cilindrada total con 80 x 64 milímetros de diámetro por carrera del pistón. Las pare-



VIRTUDES

- Buena estabilidad.
- Motor potente y progresivo.
- Gran accesibilidad mecánica.
- Manejabilidad sobre asfalto óptima.
- Neumáticos de serie de buena calidad.

DEFECTOS

- Transmisión brusca.
- Consumo elevado.
- Suspensión posterior mejorable.

Precio en la calle:
767.801 ptas.

Importador: Lezauto, S. A. C/ Julián Camarillo, 7. Madrid.
Garantía: Seis meses.
Plazo de entrega: Inmediato.
Fecha de presentación: Salón de Milán 1983.
Número de talleres: 40.



des de los cilindros están recubiertas con un tratamiento denominado Guni-sil, que mejora la resistencia a la fricción y también la lubricación.

Las dos culatas siguen conservando dos válvulas por cada cilindro, y están alimentadas por dos carburadores Dell'Orto de 30 milímetros de difusor. Estos funcionan regularmente en carretera y sobre caminos lisos de tierra.

Sin embargo, en la conducción campo a través tienden a desbordarse, y lo mismo ocurre cuando se deja la moto descansando sobre el caballete lateral sin haber cerrado previamente los dos grifos de la gasolina. En cuanto al cambio se sigue manteniendo la estructura empleada en la versión de turismo. La única modificación aportada para su adaptación al uso en todo-terreno consiste en la sustitución del piñón de la transmisión primaria, cambiado por el de la V-50, consiguiendo así un desarrollo más corto.

La transmisión secundaria es de cardan, sin más innovaciones, y debido a su estructura mecánica a la salida del cambio, reduce la excursión de la suspensión trasera limitándola a sólo 98 milímetros.

El chasis es un doble cuna tubular, con la parte inferior desmontable para poder sacar el motor sin muchas complicaciones. En él se ve reforzada la parte de la dirección y la inclinación de ésta es también diferente respecto al chasis de la V-65.

Por razones de limpieza, el disco de freno posterior ha sido montado al lado contrario de la transmisión, y la pinza que está sujeta a la placa bascula por medio de un tirante anclado al chasis.

La suspensión posterior, formada por dos amortiguadores Marzocchi hidroneumáticos, es de lo más clásica. Ambos han de ser cargados con aire a dos o tres kilos de presión, y la carga

FICHA TÉCNICA

GUZZI V-65-TT

MOTOR Bicilíndrico en V a 90 grados horizontal frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Dos válvulas por cada cilindro. Diámetro por carrera: 80 x 64 mm. Cilindrada total: 634,4 c. c. Relación de compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 48 CV a 7.400 rpm.

ALIMENTACION Encendido por contactos. Dos carburadores: Dell'Orto PHBH 30-BD/BS con 30 mm. de difusor.

TRANSMISION Primaria: Por piñones. Secundaria: Por cardam. Embrague: Mono-disco, en seco a diafragma. Caja de cambios: Con cinco velocidades.

BASTIDOR Doble cuna tubular desmontable en la parte inferior. Basculante: En aluminio. Horquilla: Delantera telescópica hidráulica. Suspensión posterior: Dos amortiguadores hidroneumáticos Marzocchi. Freno: Delantera, de disco, de 260 mm. con pinza hidráulica. Posterior: El mismo.

DIMENSIONES Longitud máxima: 2.200 mm. Distancia entre ejes: 1.480 mm. Anchura máxima: 840 mm. Altura mínima desde el suelo: 200 mm. Peso en seco: 175 kilos. Capacidad del depósito: 14 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)

Con una persona 165
Con dos personas 162

ACELERACION (seg.)

De 0 a 400 metros 14,3

CONSUMO

CIUDAD

En primera, segunda y tercera 8,7

CARRETERA

En conducción tranquila 6,3
En conducción rápida 7,5
Sobre caminos de tierra 7,0

AUTOPISTA

A 160 km/h. 7,8

La accesibilidad mecánica es máxima en la V-65, una Guzzi con una línea estética sobria y muy personal.



dos, protegido por el portanúmero, es clásico Guzzi: velocímetro, cuentarrevoluciones, y los testigos luminosos más elementales. Una vez quitado el sillín se tiene acceso al espacio interior del colín, que sin ser demasiado amplio cumple su función. Sobre éste se en-

contra el portaequipajes, sólido y bien acoplado a la estética de la moto. La V-65-TT está disponible en tres combinaciones de colores: blanco con rojo y al revés, o bien en marrón oscuro metalizado, siempre combinado con rojo. En cualquiera de estas versiones la línea estética armoniza con los colores.

sobre caminos forestales todo transcurre con normalidad, pero en los virajes el peso de la moto se hace notar y a la salida de las curvas el cardam se muestra brusco al transmitir la potencia, causando así un derrapaje difícil de controlar. Este problema se acusa todavía más en terreno arenoso o en zonas con montículos. Los frenos cumplen su cometido sin creces, jamás llegan a bloquear las ruedas, y en caso de necesitar una frenada con inmediatez hay que pisar con fuerza la maneta del freno. Tanto en carretera asfaltada como en el campo, el consumo de lubricante no supera jamás los 250 centímetros cúbicos por cada 1.000 kilómetros, sólo en el rodaje esta cantidad aumenta para luego volver a la completa normalidad. Como en todas las todo-terreno bicilíndricas, el peso constituye el gran problema. En este caso, los 175 kilos que llega a pesar en seco la V-65-TT, y casi 195 kilos en orden de marcha, limitan su manejabilidad sobre terreno tortuoso. Sin embargo, rodar en carretera es un verdadero placer, y los 48 caballos de potencia que desarrolla el motor a 7.400 revoluciones por minuto permiten un orden de marcha de lo más competitivo.

Tanto en recta como en los virajes más cerrados y enlazados, el comportamiento es totalmente noble y positivo. Como es habitual en Guzzi, el reparto de pesos en la moto se puede calificar de óptimo, y en ésta permite aprovechar al máximo el rendimiento del motor en cualquier trazado.

Para el uso sobre asfalto, las dos primeras velocidades son excesivamente cortas, mientras que las restantes ofrecen un escalonamiento adecuado a esa clase de conducción. El manejo del cambio ha de ser enérgico, sin preocuparse demasiado por la rumorosidad mecánica.

Al rodar sobre caminos de tierra es donde empieza a surgir algún problema en el comportamiento: en línea recta

del muelle es regulable sobre cinco posiciones. No ocurre lo mismo con la horquilla delantera, que no tiene posible regulación, y su funcionamiento es simplemente hidráulico, con 22 centímetros de excursión.

Tanto en carretera asfaltada como en el campo, el consumo de lubricante no supera jamás los 250 centímetros cúbicos por cada 1.000 kilómetros, sólo en el rodaje esta cantidad aumenta para luego volver a la completa normalidad.

Por lo contrario, no ocurre lo mismo con el consumo de carburante, que en carretera a 130 kilómetros por hora es de 6,5 litros y llega a tocar los 7,8 si se rueda por encima de las 6.500 revoluciones por minutos.

ACABADO-EQUIPAMIENTO

En cuestión de acabado, la V-65-TT no se diferencia respecto a los modelos Guzzi de carretera. La calidad y la manipulación de la pintura está al más alto nivel. Lo mismo ocurre con el motor, que, a pesar de estar hecho en la factoría Innocenti de Milán, sigue guardando su aspecto artesanal.

Se echa en falta un caballete central, o bien que el lateral no obligara a tumbar tanto la moto. El cuadro de man-

cuenta el portaequipajes, sólido y bien acoplado a la estética de la moto.

La V-65-TT está disponible en tres combinaciones de colores: blanco con rojo y al revés, o bien en marrón oscuro metalizado, siempre combinado con rojo. En cualquiera de estas versiones la línea estética armoniza con los colores.

VALOR-PRECIO



Por su precio, fijado en 767.801 pesetas, la V-65-TT se sitúa a mitad de camino entre la Yamaha XT-600, la Kawasaki KLR-600-E, y la Honda XL-600-L, que son sus rivales en nuestro país. Frente a éstas, se aventaja por la mayor potencia y el mejor rendimiento en carretera. Sin embargo, se encuentra en una posición de desventaja respecto a las suspensiones y al comportamiento en las zonas más duras en campo abierto.

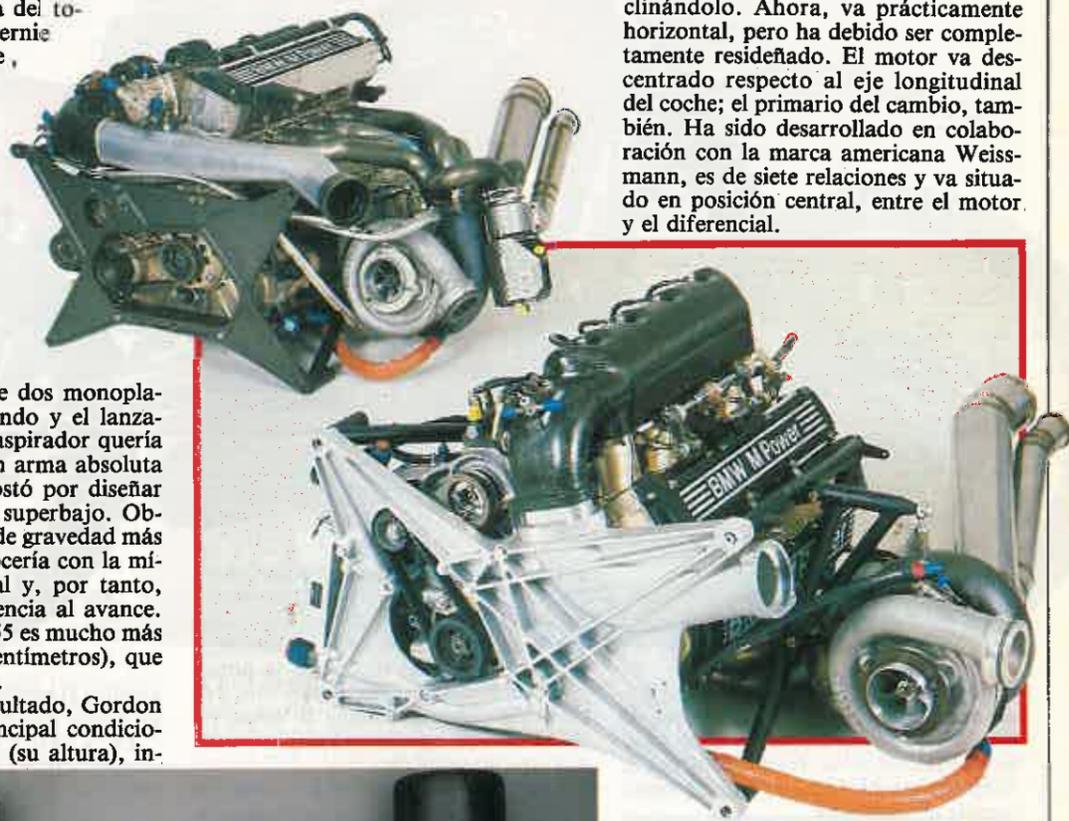
Su línea estética, sobria y personal, le permitirá soportar el paso del tiempo sin envejecer repentinamente. También hay que tener en cuenta que con el aumento del costo por hora de trabajo de los talleres, la falta de manutención que precisa la V-65-TT es un punto importante a su favor.

BRABHAM BT-55 EXTRAPLANO

La marca inglesa del todopoderoso Bernie Ecclestone, Brabham, y su diseñador estrella, Gordon Murray, acaban de dar un paso adelante en el diseño de monoplazas de competición, que puede ser revolucionario: el Fórmula 1 extraplano.

Gordon Murray, que tiene en su haber la creación de dos monoplazas campeones del mundo y el lanzamiento del Fórmula 1 aspirador quería ofrecer a sus pilotos un arma absoluta y hace unos meses apostó por diseñar un coche extraplano y superbajo. Objetivo: lograr el centro de gravedad más bajo posible, una carrocería con la mínima superficie frontal y, por tanto, con una mínima resistencia al avance. Lo cierto es que el BT-55 es mucho más estilizado y bajo (23 centímetros), que su predecesor el BT-54.

Para llegar a este resultado, Gordon Murray resolvió el principal condicionante del motor BMW (su altura), in-



clinándolo. Ahora, va prácticamente horizontal, pero ha debido ser completamente rediseñado. El motor va descentrado respecto al eje longitudinal del coche; el primario del cambio, también. Ha sido desarrollado en colaboración con la marca americana Weissmann, es de siete relaciones y va situado en posición central, entre el motor y el diferencial.



La diferencia de inclinación del motor BMW es notoria. En el Brabham-Olivetti BT-55 va prácticamente horizontal, mientras que en el anterior BT-54 iba vertical.



FORD RS 200

ZANINI EN EL COSTA BRAVA

EN Ford se está considerando recuperar el tiempo perdido en la fabricación de las doscientas unidades del RS 200 necesarias para la homologación del mismo en grupo B. Hasta tal punto que los responsables del departamento de

competición insisten en asegurar el debut del coche en el Rallye de Suecia, el día 14 de febrero. Blomqvist está probando el coche a tope en estas semanas, no sólo en Suecia, sino también en Italia.

En lo que se refiere al coche español, en Inglaterra, en donde ya está Alonso de Celada, les han asegurado que podrán tener el coche en España antes de fin de mes, lo que podría dar tiempo suficiente para tenerlo montado para el Rallye Costa Bra-

va. Parece ser que el signo de Zanini es hacer este rallye sin haber podido casi probar y poner a punto a su gusto los coches con los que corre.

MOTOS TEMPORADA MOVIDA

EL Gran Premio de España de Motociclismo puede ser polémico. Por un lado la FIM ha negado el permiso para que se dispute en Jerez sin una carrera previa que sirva para homologar la pista. Con ello el Jarama volverá a ser el escenario de la prueba en la fecha prevista del 4 de mayo. Pero por otra parte ese día también pueden surgir problemas en Madrid ya que los pilotos han exigido el aumento de un 50 por 100 en sus premios y de lo contrario amenazan con no correr, según su representante Mike Trimby. Dado que el Mundial comenzará en España, ese Gran Premio será clave,

y a buen seguro polémico... Tiempo al tiempo. En cuanto a los Campeonatos de España de Motocros, en 125 habrá participación oficial de Honda con López; Suzuki, con Barragán, y KTM, con Colomina. Ello ha obligado a Yamaha, que quería concentrarse en 250, a ayudar a Jordi Elías quien hará el Mundial de esa cilindrada con la marca de los diapasones. En 250 el panorama es parecido: por Yamaha los hermanos Elías;



Los "Salvadores" de enero



J. M. CASANOVAS

NO sabemos por dónde comenzar, si por Dakar o por Montecarlo. En ambas pruebas, dos pilotos veteranos, dos hombres que llevan más de quince años de actividad, han rayado a gran altura. Salvador Cañellas ha demostrado en el desierto una pericia excepcional. Salvador Serviá en los Alpes ha confirmado su condición de campeón de los privados. Llevar un Pegaso al tercer puesto de la general tiene tanto mérito como clasificarse en primer lugar entre los vehículos de tracción a las dos ruedas en el Turini. Pero tras una clasificación brillante y meritoria hay más, mucho más.

Los «Salvadores» de nuestro automovilismo de este mes de enero podrían corear la famosa letra de Joan Manuel Serrat: «Ara fa vint anys que tinc vint anys.» Ambos han pasado de la cuarentena, ambos compaginan las carreras con su actividad laboral, ambos recogen los frutos de lo mucho que sembraron.

Cañellas es el prototipo del piloto español que con escasos medios y pocas oportunidades se ha abierto camino paso a paso. Comenzó a correr en moto. Con Bultaco llegó a ganar un Gran Premio de España en Montjuich. Pequeño e introvertido, rápido y seguro, un buen día dio el salto a las cuatro ruedas. Ganó la Copa TS, arrolló en la Fórmula 1430, triunfó en los rallyes y se tuvo que retirar cuando en España no tenía posibilidades de progresar. Hace un año sorprendió a todos con su vuelta a la competición. Con un amigo y un Range Rover se apuntó a la aventura del París-Dakar y sorprendió a propios y extraños acabando decimocuarto en su debut. En su vida deportiva, sólo le faltaba correr con camión y Pegaso le brindó la oportunidad. No ha fallado. Ha subido

al pódium y lo cierto es que rozó la victoria.

La historia merece contarse. Se dijo que Salvador se había perdido en el desierto y de ahí que acumulara una penalización de diez horas. Erróneo. Simplemente sucedió que se le rompió un soporte de la cabina de su camión y tuvo que esperar ocho horas que llegara la asistencia para reparar la avería. Sin este contratiempo, Cañellas hubiese sido el vencedor absoluto en la categoría de camiones. Toda una gesta.

Tampoco le fue mal a Salvador Serviá en la nieve. Puede presumir y presume de haber ganado el Rallye de Montecarlo, la División B, para entendernos. Primer piloto privado y vencedor entre los tracción a dos ruedas. No se puede pedir más. El séptimo puesto es un éxito, aunque algunos derrotistas pueden decir que ya alcanzó la misma plaza en 1977, cuando Zanini y Cañellas con los «124 taxis» fueron tercero y cuarto de la general. Pero eran otros tiempos. Este año se registró en el «Monte» una inscripción excepcional y Serviá ha sido una computadora. Ha plantado cara a los ases escandinavos y le ha dado a Lancia una satisfacción doble. Los Delta barrieron a los Peugeot y Audi mientras que el 037 se reveló todavía competitivo en las manos de un Serviá que seguirá con el mismo coche para revalidar el título nacional.

No, no nos olvidamos de Carlos Mas. Lo suyo, también de «chapeau». Primero de los pilotos privados y décimo de la general. Dos magníficos resultados consecutivos en Dakar —el año pasado fue decimotercero— le deben abrir las puertas de una escudería oficial para 1987, y en tal caso, Carlos es candidato al pódium.

Nuestro deporte ha comenzado el año con buen pie, con grandes resultados. Los resultados de los «Salvadores» Cañellas y Serviá deben servir de ejemplo para los jóvenes.

Toni y Jordi; por Honda, Bautista y López; por KTM, Jordi Arcarons y Colomina, y finalmente Suzuki, con Barragán. Otro notable, Toni Arcarons, está indeciso entre varias marcas. Por el momento, las ha probado todas pero no parece dispuesto a repetir con Honda. Montesa, Bultaco, OSSA, Derbi, ¿dónde están? Los japoneses han venido, y nadie sabe cómo ha sido...

CAMPEONATO 86

MONROE A POR TODAS

MONROE España, S. A., fabricante de amortiguadores de esta misma marca, ha puesto en marcha un ambicioso y generoso programa de ayudas al automovilismo de competición, que se concreta en media docena de frentes. Al margen de la ayuda a Alfonso García de Vinuesa en el



ALONSO / RETO

campeonato germano de Fórmula 3, Monroe patrocina al equipo oficial Peugeot en el Campeonato de Producción y el Español de Rallyes de Tierra.

Asimismo, Monroe colabora con premios en el desafío Peugeot, Copa Interbiza, Copa Volkswagen Polo, Challenge Suzuki y Land Rover y Trofeo Nissan Pa-

trol. Estos dos últimos, en las pruebas de raids.

En este tipo de pruebas fuera de carretera, Monroe sigue con su patrocinio en la baja Aragón, a la que muy posiblemente se unirá la carrera almeriense.

Por último, Monroe ha creado, junto con la Federación Española, una challenge para animar y premiar a los

pilotos que participen con vehículos del grupo A en el Campeonato de España de Rallyes. Para ellos habrá un premio de 100.000 pesetas al primero en cada prueba (50.000 al segundo y 25.000 al tercero), al que se añadirán unos premios finales de 300.000 pesetas al ganador y 200.000 al segundo clasificado.



Boxes

LOS boxes del Jarama ya no existen. Acaban de finalizar los trabajos de demolición de esta parte del circuito que muy pronto estarán otra vez en pie mucho más modernos y amplios.

NO parece probable que Salvador Serviá estrene el Lancia S4 en el Rallye RACE-Costa Blanca, sino en el Gerona-Guillerías, quince días después y también puntuable para el Europeo. En el RACE prefieren estrenar el vehículo en una prueba más corta, cerca de casa y no comprometer una participación tan trascendente como la del rallye alicantino.

YA es seguro que Emilio de Villota y Fermín Vélez formarán equipo en el Mundial de Marcas, con un Porsche de Fritzpatrick. Como tercer piloto en las 24 Horas de Le Mans se quiere contar con el veterano y experto Juan Fernández. El sponsor principal será Danone.

EUGENIO Ortiz quiere participar en varias pruebas del Campeonato de Rallyes, a bordo de un Alfa GTV 2,5 en grupo N. Alternará sus participaciones en asfalto y tierra.

SALAMANCA va a convertirse en una auténtica capital automovilística: al anunciado museo del automóvil, se añade ahora un importante circuito internacional de karts, que se quiere inaugurar antes de la primavera y cuyo coste total supera los 12 millones de pesetas.

UNA vez finalizado el Rallye París-Dakar, ha fallecido en un hospital el excelente piloto italiano Andrea Marinoni. Después una caída a pocos kilómetros de la llegada, una rotura hepática acabó con su vida, tras una hemorragia interna que los médicos no pudieron atajar.

YA es definitivo que Derek Warwick no será el segundo piloto de Lotus, ante la oposición de Ayrton Senna. El piloto británico ya sólo tiene una posibilidad de estar este año en la Fórmula 1: como segundo en el equipo Toleman.

EN la Feria Internacional del Turismo (FITUR), que se ha inaugurado en Madrid, se expone un auténtico Fórmula 1: el McLaren MP2/2 ganador del Campeonato del Mun-

do la temporada pasada.

DOS Lancia más en el Costa Brava: los de la escudería Tre Gazelle, que este año han cambiado de marca de cigarrillos (Bastos en lugar de West). Sus pilotos: Mauro Pregliasco y el belga Patrick Sniers (en la foto), campeón nacional en los tres últimos años.



126 caballos salvajes.

Llegan los 126 caballos más salvajes de CITROËN. Llega el nuevo CITROËN BX SPORT.

Salvaje de motor: 2 litros que le permitirán alcanzar casi los 200 km/h. como si nada y llegar a 100 km/h. en sólo 8'9 sg.

Con total fiabilidad.

Y un exterior fulminante: nuevo alerón trasero, nuevo spoiler delantero y trasero, un coeficiente de penetración concluyente: CX = 0'325.

Domine lo indomable.

Pilote el nuevo CITROËN BX SPORT.

El BX más salvaje.



Nuevo Citroën BX SPORT





BALLESTA



Tarjetas Postales



Xavier Domingo

Si vais a París, apearos un día cualquiera en el Metro Nation. En sus muelles encontraréis a un viejo mendigo negro, cabello y barba blancos, casi ciego.

Habladle en español. Os lo agradecerá. Es cubano. Es Angel «Robinson» García, a quien ningún buen aficionado al boxeo ha olvidado.

Se le apodó Robinson porque su estilo en el ring era muy parecido al del legendario Ray Sugar Robinson, campeón mundial durante muchos años de los pesos medios. Angel García fue pluma y luego welter, y, como tal, estuvo de número uno en el ranking mundial.

Huyó de Cuba para Miami cuando Fidel Castro prohibió el boxeo profesional en el país. Se fue con otros dos púgiles: Doug Vaillant y Sugar Ramos, que llegaría a ser campeón del mundo.

Dadle una moneda al hombre que hoy os tiende la mano en el Metro Nation y habladle de boxeo. Es lo único que le interesa. Sueña con combates imaginarios y piensa que aún podría derrotar a Marvin Hager, el actual campeón del mundo de los medios.

En Francia, «Robinson» García realizó una carrera meteórica y se convirtió en el ídolo de París. Ganó muchísimo dinero y lo despilfarró en mayor cantidad.

Se casó con una muchacha francesa y tuvo dos hijos. Ella le dejó, harta de las infidelidades del cubano, rey de la noche, rey de Pigalle a bordo de rutilantes Cadillacs, que cambiaba tres veces al año.

Precisamente había comenzado a boxear a causa de las mujeres. Dejó brillantes estudios —era hijo de un militar cubano de alta graduación— y subió al ring, «porque era tímido y me había dado cuenta de que las cubanas corrían detrás de los boxeadores. Así que me hice boxeador para que ellas vieran a mí».

Llegó a ser número uno en el ranking mundial, pero su manager no logró montar la pelea por el título. «Eso fue lo que me perdió. Dejé de entrenarme

y subía al ring borracho o después de haber pasado la noche haciendo el amor.»

Se vio comprometido en un oscuro asunto. La justicia francesa le acusó de proxenetismo y huyó a España, en donde realizó una carrera llena de altibajos, pero dejando buena cuenta de su enorme clase. Peleaba con la guardia baja, poseía a fondo el arte de la esquiva y atacaba con una impresionante rapidez de ejecución. Nunca conoció el KO.

Fue rehabilitado en Francia y regresó a París, pero ya estaba hecho una piltrafa. No encontró combates. Fue sparring-partner en un gimnasio de la rue Daumesnil y entrenó, por ejemplo, a Nino la Rocca, que hoy es alguien en el mundo de los welters. Recibió muchos golpes en ese periodo, y en 1980 fue hospitalizado y operado de los ojos. Casi ciego.

Cubierto de deudas, incapaz de trabajar y abandonado por todos, eligió la mendicidad.

«Estoy hasta los huevos, chico. Me dan ganas de volver a Cuba, en donde tengo familia. Y otras veces pienso en volver al ring. Si me dan una pelea contra Marvin Hager, le gano, seguro.»

Hager es el actual campeón del mundo de los medios. Un terror.

La vieja gloria

SERIE RALLYES

90



FORD RS 200

FORD vuelve al mundo de los rallyes de la mano del RS 200 y aunque esta primera temporada va ser puramente experimental, el potencial del coche es enorme. Para ser puntero, sus diseñadores han recurrido a la consabida tracción a las cuatro ruedas cuyo reparto de potencia se puede variar desde toda en el eje trasero hasta el 66 por 100 detrás y el 34 por 100

delante. Otra característica especial son los tipos de diferenciales empleados. La tecnología empleada en el coche no tiene nada que envidiar a la utilizada en la Fórmula 1, ya que el desarrollo del motor ha sido encargado a Brian Hart (que espera alcanzar los 450 CV) y el chasis lo ha diseñado Tony Southgate, conocido ingeniero de Fórmula 1.



Motor 16

DUCADOS

EL SABOR QUE NOS UNE.

Martini es...
esa emoción de disfrutar
y vivir cada instante.



Un Martini invita a vivir.

Sólo hierbas y vinos de la mejor calidad son
el secreto de la bebida más agradable del mundo.



MR
Martini, Martini Racing, M&R
son Marcas Registradas.

ESPECIAL
92
PAGINAS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

1 de febrero 1986

Núm. 119 • 200 ptas.

2 RALLYES DE LEYENDA DE DAKAR A MONTECARLO



3 PRUEBAS

- Alfa 75
- VW Passat 86
- Pequeños diesel

NOVEDADES

- Citroën BX Familiar
- Peugeot 205 Cabriolet
- Renault Express

