

COMPARATIVA:FAMILIARES,BX,VW VARIANT Y REGATA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

15 de febrero 1986

Núm. 121 • 200 ptas.

EXCLUSIVA

EL REY

**CONTACTO
PORSCHE 959**



**NUEVOS
MERCEDES
4x4**



**LLEGA EL
RENAULT
21**

CONFORT Y SUAVIDAD



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.905 c.c. (83x88 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo. Compresión: 9,3 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 52 litros. Potencia máxima: 105 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 16,5 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,8 km/h.; 2.ª, 15,6 km/h.; 3.ª, 21,5 km/h.; 4.ª, 27,4 km/h.; 5.ª, 33,9 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con asistencia hidráulica exterior. Vueltas de volante entre topes: 2,8. Diámetro de giro: 10,35 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5x14 pulgadas. Neumáticos: 165x70 SR 14.

PESO En orden de marcha: 1.000 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
BX	1.360	62	155	7,5	9,5	—
BX Caribe	1.360	72	161	8,0	10,0	21
BX 14 E	1.360	72	161	8,0	10,0	21
BX 14 RE	1.360	72	161	8,0	10,0	21
BX 16 TRS	1.580	92	171	9,3	11,2	54
BX 19 GT	1.905	105	191	8,1	10,1	58
BX SPORT	1.905	126	198	9,8	13,1	91
BX 19 D	1.905	65	151	7,2	6,3	11
BX 19 TRD	1.905	65	151	7,2	6,3	11

Motor 16

Nuevo Ford

de Diseño Avanzado.

Gane ventajas, con su nuevo Ford Transit. Porque en el mundo del transporte dominan los más fuertes, los más duros, los mejores. Pensado y diseñado con las más avanzadas técnicas aerodinámicas. Con motor diesel de inyección directa para que usted ahorre el máximo en consumo y gane en potencia. Con detalles que le demostrarán por qué el Ford Transit es duro y duradero.

● Un diseño que rompe barreras: El nuevo Ford Transit, importado de Alemania, le proporciona una aerodinámica mejor que cualquier vehículo de su clase, incluso mejor que muchos turismos; lo que le hace ahorrar aún más combustible.

● Domine el transporte con más capacidad de carga: Su capacidad de carga útil es de hasta 1.800 Kgs., con un volumen de 8,4 m³. Con 1 m. de anchura, sus nuevas puertas deslizantes laterales, de fácil apertura y escalera incorporada, le ofrecen las máximas facilidades para poder cargar. Las puertas traseras abren hasta el techo, en los modelos de techo semielevado, y en los de techo normal se puede disponer de portón o dos puertas.

● Confort y visibilidad: Usted disfrutará con el nuevo Ford Transit de comodidades exclusivamente pensadas para usted y su trabajo.

El mayor espacio interior, el fácil acceso al motor, a la cabina y a la carga. El exclusivo sistema de ventilación, la mejor posición del asiento del

conductor, y una visibilidad inmejorable, hacen del Transit un vehículo tan confortable y fácil de conducir como un turismo. Así lo demuestra también su excepcional diámetro de giro (10,6 m.).

● La más amplia gama de vehículos: Usted puede elegir entre cinco versiones del nuevo Ford Transit: Furgones de batalla corta y larga con techo semielevado, Kombi de seis y nueve plazas. Y por primera vez, chasis cabina de batalla larga.

● Los Transit "cortos" llevan transmisión de cinco velocidades, y los "largos" poseen cuatro velocidades con sobremarcha, logrando un total de seis velocidades, con lo que sale ganando en elasticidad y duración para su motor.

Estas son algunas razones por las que el Ford Transit ha vendido más de dos millones de vehículos en Europa. Venga a vernos a cualquiera de los más de 500 puntos de Venta y Servicio Ford en toda España, y le daremos muchas más.

Desde 1.917.900 ptas* incluidos I.V.A. y transporte. Confíe su carga a Ford Transit. Es duro y duradero.

* Infórmese sobre las deducciones del IVA para usos profesionales.



Diseño y Calidad

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.

Vicepresidente: César Pontvianne.

Editor: Romualdo de Toledo.

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

Director: Félix Lázaro.

Redactor jefe: Alberto Mallo.

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

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

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

Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Fuyol, Ramón Rodríguez.

Documentación: María Isabel Valcárcel, Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente.

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

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

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.º, 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 Noblecis, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e.

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

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

San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

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

COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.

OJD

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



6 LO ULTIMO	Mercedes 4/Matic
9	BMW 325 X
12 REPORTAJE	Contacto con el Porsche 959
19 MERCADO	Ecos de la semana
20	Precios de coches nuevos
24	Precios de coches usados
27 LO ULTIMO	Renault 21



31 AL VOLANTE	Bentley Mulsanne
36 FRENTE A FRENTE	Familiares: BX/Passat/Regata
45 ESTADISTICA	
46 COMPRAR Y VENDER	
50 CUENTENOS SU CASO	
52 OCIO	Salón Náutico
54	Caravaning



56 FUERA DE SERIE	Porsche 917/20 «Sau»
59 DEPORTE	Cto. de España de Rallyes
64	A todo gas
66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

Como vender automóviles

No se merecen los fabricantes nacionales la sorpresa que les tenía guardada el mes de enero, que, en líneas generales, ha sido catastrófica en ventas. El piloto rojo de alarma se ha encendido en muchos concesionarios y la situación —menos de la mitad de las ventas que en los tres últimos eneros— es preocupante. A finales del pasado año, ante la inminente entrada en vigor del IVA, los compradores animaron espectacularmente el cotarro. Una vez más muchos españoles desconfiaron del mensaje oficial, que aseguraba que los automóviles bajarían un tres por ciento, y se decidieron a cambiar de coche. Otros, los confiados, se han visto sorprendidos al comprobar que el producto que deseaban no había bajado un céntimo y, en algún caso, que el costo era sensiblemente superior al del 85. Hay excepciones, claro, como es el caso de Alfa Romeo que, con una sustanciosa reducción de precios, ha conseguido triplicar las ventas en estos inicios del 86.

El panorama, de verdad, no puede ser más negro. Sin embargo, ante semejante situación, los fabricantes no pueden permanecer cruzados de brazos. Es necesario echarle imaginación, mucha imaginación, para salir de este peliagudo atasco. Y no cabe duda que una de las pocas soluciones válidas es ayudar al comprador, incentivarle y hacerle ver que él no es el sujeto paciente de la crisis. Como decíamos recientemente no todo se arregla con bombardeos desde la caja tonta. El cliente sabe dónde tiene que buscar la información que necesita y, por encima de todo, quiere que las ayudas le beneficien a él directamente.

Los fabricantes no pueden caer en la trampa del desánimo. A buen seguro que vendrán días mejores. Recientemente nos lo recordaba el ministro Majó que, en su noble afán de ayudar al sector automovilístico, está totalmente decidido a llevar adelante el plan de revisiones técnicas, para apartar a esos trastos prediluvianos que todavía circulan por las carreteras españolas. La renovación del parque, indudablemente, significará una buena ayuda para las marcas, pero esta decisión debe ir acompañada de una buena disposición de éstas para ayudar a los compradores.

Nuestro termómetro semanal, las ventas de nuestra revista, nos indican muy claro que el ánimo de los amantes del motor no ha decaído. Ni muchísimo menos. Nuestro mercado se ha animado considerablemente y este hecho quiere decir que los compradores están dispuestos a cambiar de coche, pero necesitan un estímulo que debe llegar de la mano de los fabricantes.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3



Nuevo Ford Transit

de Diseño Avanzado.

Gane ventajas, con su nuevo Ford Transit. Porque en el mundo del transporte dominan los más fuertes, los más duros, los mejores. Pensado y diseñado con las más avanzadas técnicas aerodinámicas. Con motor diesel de inyección directa para que usted ahorre el máximo en consumo y gane en potencia. Con detalles que le demostrarán por qué el Ford Transit es duro y duradero.

● Un diseño que rompe barreras: El nuevo Ford Transit, importado de Alemania, le proporciona una aerodinámica mejor que cualquier vehículo de su clase, incluso mejor que muchos turismos; lo que le hace ahorrar aún más combustible.

● Domine el transporte con más capacidad de carga: Su capacidad de carga útil es de hasta 1.800 Kgs., con un volumen de 8,4 m³. Con 1 m. de anchura, sus nuevas puertas deslizantes laterales, de fácil apertura y escalera incorporada, le ofrecen las máximas facilidades para poder cargar. Las puertas traseras abren hasta el techo, en los modelos de techo semielevado, y en los de techo normal se puede disponer de portón o dos puertas.

● Confort y visibilidad: Usted disfrutará con el nuevo Ford Transit de comodidades exclusivamente pensadas para usted y su trabajo.

El mayor espacio interior, el fácil acceso al motor, a la cabina y a la carga. El exclusivo sistema de ventilación, la mejor posición del asiento del

conductor, y una visibilidad inmejorable, hacen del Transit un vehículo tan confortable y fácil de conducir como un turismo. Así lo demuestra también su excepcional diámetro de giro (10,6 m.).

● La más amplia gama de vehículos: Usted puede elegir entre cinco versiones del nuevo Ford Transit: Furgones de batalla corta y larga con techo semielevado. Kombi de seis y nueve plazas. Y por primera vez, chasis cabina de batalla larga.

● Los Transit "cortos" llevan transmisión de cinco velocidades, y los "largos" poseen cuatro velocidades con sobremarcha, logrando un total de seis velocidades, con lo que sale ganando en elasticidad y duración para su motor.

Estas son algunas razones por las que el Ford Transit ha vendido más de dos millones de vehículos en Europa. Venga a vernos a cualquiera de los más de 500 puntos de Venta y Servicio Ford en toda España, y le daremos muchas más.

Desde 1.917.900 ptas* incluidos I.V.A. y transporte. Confíe su carga a Ford Transit. Es duro y duradero.

* Infórmese sobre las deducciones del IVA para usos profesionales.



Diseño y Calidad

SERIE PRODUCCION

21

ACTUALIDAD: VASA, ¿QUE TE PASA? PAG. 10



CITROËN BX

La pasión de Citroën por las líneas modernas y la tecnología avanzada encuentra su reflejo en el BX, coche de la categoría media con unas prestaciones y comportamientos excelentes. En la actualidad en el mercado hay cuatro versiones de gasolina y una diesel. Las de gasolina van desde el 1360 c.c. de la versión básica, que rinde 62 CV, hasta el Sport con motor

1905 c.c., que rinde 126 CV. Las versiones intermedias son las más difundidas, ya que se trata de motores de 1.580 c.c. y 1.905 c.c., que rinden, respectivamente, 92 y 105 caballos. Interiormente es bastante amplio, con un generoso maletero. Los asientos pecan de ser un poco blandos y la instrumentación y los mandos requieren un cierto periodo para habituarse.



Motor 16



31	AL VOLANTE	Bentley Mulsanne
36	FRENTE A FRENTE	Familiares: BX/Passat/Regata
45	ESTADISTICA	
46	COMPRAR Y VENDER	
50	CUENTENOS SU CASO	
52	OCIO	Salón Náutico
54		Caravaning



56	FUERA DE SERIE	Porsche 917/20 «Sau»
59	DEPORTE	Cto. de España de Rallyes
64		A todo gas
66	JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

o vender automóviles

crecen los fabricantes nacionales sorpresa que les tenía guardados de enero, que, en líneas generales, ha sido catastrófica en ventas de alarma se ha encendido cesionarios y la situación —medida de las ventas que en los tres— es preocupante. A finales del año la inminente entrada en venta, los compradores animaron especialmente al cotarro. Una vez más muchos confiaron del mensaje oficial, que los automóviles bajarían de precio, y se decidieron a cambiar de coche, los confiados, se han visto sorprendidos al comprobar que el producto que había bajado un céntimo y, en algunos casos, el costo era sensiblemente superior. Hay excepciones, claro, como es el caso de la Romeo que, con una sustancial bajada de precios, ha conseguido triplicar las ventas en estos inicios del 86.

El panorama, de verdad, no puede ser más negro. Sin embargo, ante semejante situación, los fabricantes no pueden permanecer cruzados de brazos. Es necesario echarle imaginación, mucha imaginación, para salir de este pelagudo atasco. Y no cabe duda que una de las pocas soluciones válidas es ayudar al comprador, incentivarle y hacerle ver que él no es el sujeto paciente de la crisis. Como decíamos recientemente no todo se arregla con bombarderos desde la caja tonta. El cliente sabe dónde tiene que buscar la información que necesita y, por encima de todo, quiere que las ayudas le beneficien a él directamente.

Los fabricantes no pueden caer en la trampa del desánimo. A buen seguro que vendrán días mejores. Recientemente nos lo recordaba el ministro Majó que, en su noble afán de ayudar al sector automovilístico, está totalmente decidido a llevar adelante el plan de revisiones técnicas, para apartar a esos trastos prediluvianos que todavía circulan por las carreteras españolas. La renovación del parque, indudablemente, significará una buena ayuda para las marcas, pero esta decisión debe ir acompañada de una buena disposición de éstas para ayudar a los compradores.

Nuestro termómetro semanal, las ventas de nuestra revista, nos indican muy claro que el ánimo de los amantes del motor no ha decaído. Ni muchísimo menos. Nuestro mercado se ha animado considerablemente y este hecho quiere decir que los compradores están dispuestos a cambiar de coche, pero necesitan un estímulo que debe llegar de la mano de los fabricantes.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3



Bocinazos

¿Es una nueva moda o una consigna que los policías municipales y urbanos tomen al vuelo las matrículas de los coches, cuando está presente el conductor, y son luego sancionados?

¿Cuándo existirá un teléfono único, y a ser posible de tres cifras, que coordine todas las informaciones sobre el estado de las carreteras?

¿Ha calculado el Ministerio del Interior si los perjuicios que los controles policiales ocasionan a los ciudadanos compensan de algún modo la eficacia de los mismos?

¿Por qué se permite el aparcamiento en los arcones de las grúas, que esperan como buitres a que ocurra un accidente que precise su servicio?

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

se caracteriza por su motor, muy parecido al de los Lancia Prisma TD. El Ritmo Turbodiesel lleva un cuatro cilindros de 1,9 litros de cubaje que gracias al soplo del turbo llega hasta los ochenta caballos de potencia. El nuevo modelo, provisto de un interior retocado en varios detalles y con un equipamiento muy completo, sale al mercado por un precio inferior al millón y medio de pesetas. El Ritmo TD puede llegar a los 170 kilómetros por hora de velocidad punta y acelera de cero a ciento en menos de trece segundos.

SEAT-VW

NO A LA «RUMASIZACION»

LOS asesores jurídicos del Grupo Popular en el Congreso de los Diputados están recabando toda la documentación posible para preparar una oposición frontal al real decreto aprobado recientemente por el Gobierno por el que el INI asume la deuda de Seat para llevar a cabo el saneamiento de la empresa. Según Rodrigo Rato, experto de ese grupo parlamentario en temas económicos, el Gobierno pretende con la concesión de esos 185.000 millones «rumasizar» Seat y vender la empresa a la firma Volkswagen «en unas condiciones inaceptables».

EUROPA

LIDERAZGO VW-AUDI

EL grupo Volkswagen-Audi se convirtió el pasado año en el primer vendedor de automóviles de Europa, con un total de 1,3 millones de unidades vendidas, lo que representa el 12,9 por 100 del total, un punto más que un año antes. El segundo lugar lo ocupa el grupo Fiat-Lancia, con 1,2 millones de unidades matriculadas. Ford Europa figura en el tercer puesto —el año anterior se situó en primer lugar—, con 1,1 millones. Le



siguen el grupo PSA, con el 11,6 por 100 del mercado; GM (Opel-Vauxhall), con el 11,4, y Renault, con el 10,7 por 100. Seat figura en decimoquinta posición, con el 1,4 por 100 del mercado, frente a un 1,5 en 1984.

ENCUESTAS

SEAT SIRVE DE EJEMPLO

LO dicen las encuestas: Seat es una empresa modelo..., al menos para el Centro de Investigaciones Sociológicas, más conocido como el CIS, que tras arduas investigaciones ha descubierto que la compañía es nada menos que «el adecuado reflejo de la sociedad española», lo que más técnicamente se llama un «universo» para los encuestados. Por ello, cuando el Gobierno necesita un resultado urgente de una encuesta, el CIS pregunta en Seat y en menos de veinticuatro horas Guerra sabe todo lo que necesita. Quizá en las próximas campañas de ventas de este fabricante ofrezca al futuro cliente un adelanto del referéndum sobre la OTAN o el resultado de las próximas elecciones generales.



CORVETTE A PLENO PULMON

EL modelo más deportivo de la industria americana, el Chevrolet Corvette, presentará una nueva versión en los primeros días de la primavera, la versión Cabriolet. El Corvette descapotable será el primero de este tipo después de una década en la que las normas de seguridad sólo permitieron construir modelos con carrocería cerrada.

El Corvette descapotable llevará un motor de ocho cilindros en V de 5,7 litros de cubaje, un motor que dará 230 caballos de potencia. Los Corvette de la nueva generación se distinguirán por equipar un sistema antibloqueo de frenos ABS, un sistema antirrobo prácticamente inviolable y unos colores de carrocería superllamativos.

INDUSTRIA

MATRA Y FIAT NEGOCIAN

MATRA y Fiat han iniciado conversaciones con el fin de alcanzar un acuerdo en tres frentes —industrial, técnico y comercial— para el desarrollo de planes en el campo de la electrónica del automóvil. El acuerdo podría pasar por la creación de una filial común, donde ambos grupos se repartirían por igual las tareas de gestión. De llevarse a buen puerto, esta alianza franco-italiana traería la creación de un conglomerado industrial de talla europea.

SEGURIDAD

CINTURONES PARA TODOS

EL Gobierno sueco pretende hacer obligatorio el uso de los cinturones de seguridad para los pasajeros adultos que viajen en los asientos traseros. Esta pro-

puesta de ley, que con toda probabilidad será aprobada por el Parlamento, entrará en vigor el próximo mes de junio, ha sido precedida por una campaña de la Organización Nacional de Seguridad en la Carretera para persuadir a los usuarios de

que el uso de los cinturones es para el bien de todos. No se debe olvi-



dar que desde 1984 la instalación de cinturones en la parte trasera de los vehículos es obligatoria en Suecia.

JAGUAR

MULTADOS POR BEBEDORES

LA filial americana de la marca Jaguar ha sido condenada a pagar una multa importante, una multa por un importe de mil millones de pesetas, que las autoridades federales han impuesto a la marca británica porque sus coches no respetan las normas de ahorro de gasolina. El Congreso de los



Estados Unidos estableció estas normas en 1974 y los modelos Jaguar vendidos durante 1983 y 1984 no han cumplido los mínimos de ahorro. Es la primera vez que la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Autopistas impone la multa a una marca automovilística y Jaguar sólo tiene quince días para pagar, ya que ha admitido su responsabilidad. En los modelos de la nueva generación no hay este problema.



Verde y Rojo

Los «cebra»: en cuanto caen cuatro gotas, son auténticas trampas para automovilistas y, sobre todo, motociclistas.

● Cuando en 1980 Seat abandonó la competición activa, estábamos seguros de que volvería algún día. La creación de Seat Sport es una feliz idea que, sin duda, deparará tantos días de gloria como en el pasado.

● El esfuerzo de Samsa Yamaha por ofrecer a los clientes respuestas de sus motocicletas, es merecedor de un semáforo verde. Además, su buen hacer contrasta con la mayoría de los importadores de motocicletas japonesas, que, una vez vendido el producto, de la asistencia posventa ni se acuerdan.

● Cuando a nuestros responsables de Tráfico les preocupan tanto algunos aspectos anecdóticos de la seguridad vial, resulta que marran en lo más fácil. Un ejemplo de ello es la pintura utilizada para señalar los pa-

● Enrojecida luz a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, compartida con el MOPU, que siguen desconociendo la existencia de neumáticos capaces de suplir con muchas ventajas y menos inconvenientes a las viejas y engorrosas cadenas, para circular sobre nieve.

VIDRIO

SE ROMPE EL MONOPOLIO

LA localidad valenciana de Sagunto va a contar en breve plazo con una planta de fabricación de vidrio para automóviles. Su construcción, a iniciativa de la Sociedad Italiana del Vidrio (SIV), comenzará a finales del próximo mes de marzo, representando una inversión de 5.500 millones de pesetas

FIAT

RITMO TURBODIESEL

FIAT acaba de lanzar en Italia el nuevo Ritmo Turbodiesel, un modelo que

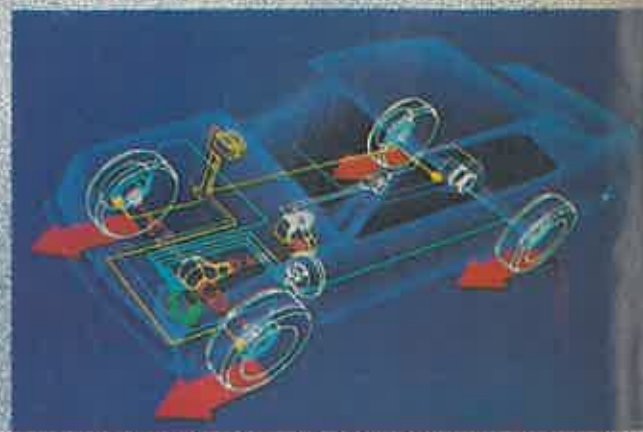
A estas alturas de la revolución tecnológica y el asalto de la electrónica en el automóvil, ya nadie duda de que en un futuro no muy lejano los coches no necesitarán conductor. Pero mientras esta ilusión se hace realidad, otros avances, casi tan espectaculares, están ya a disposición de los conductores. La pasada semana, Mercedes Benz presentó en la Laponia finlandesa los nuevos sistemas ASR, ASD y 4/Matic, que harán mucho más fácil la conducción sobre hielo y nieve o cualquier piso deslizante.

Estos sistemas suponen un paso más de la aplicación inteligente de la microelectrónica, que tuvo su primer avance con el desarrollo y puesta en práctica del ABS, y que serán introducidos inmediatamente en vehículos industriales y turismos. Ahora, con el sistema ASR se garantiza una perfecta estabilidad de marcha en calzadas muy resbaladizas, no sólo al frenar, sino también al acelerar.

El ASR impide que se produzca un resbalamiento excesivo cuando se acelera al arrancar o cuando se toma una curva, frenando las ruedas que giran en vacío y estrangulando la potencia del motor, independientemente de la posición del pedal del acelerador, y evita además un desgaste excesivo de los neumáticos.

Estos efectos pudimos comprobarlos en todo tipo de turismos, 300 E y 500 SE, así como en camiones de uno o dos ejes propulsores, tractocamiones,

MERCEDES 4/MATIC LA FUERZA ELECTRONICA



El sistema 4/Matic aprovecha los componentes electrónicos del ABS y ASD y, cuando las circunstancias lo exigen, acopla automáticamente la tracción delantera, el bloqueo diferencial longitudinal y el del eje trasero, sin ninguna intervención del conductor.

Con el ASR (izquierda) el camión arranca sin dificultad. Sin este sistema (derecha) no se puede controlar el autobús.



autobuses convencionales y urbanos articulados.

En el ASR la regulación se produce sobre el freno y motor. En el primer caso, cuando los sensores que miden diagonalmente entre las ruedas propulsoras y direccionales detectan que alguna de las ruedas tractoras gira en vacío, se activa una válvula de regulación, que simultáneamente acciona otra válvula, electromagnética dosificadora, que deja pasar aire intermitentemente, para frenar aquella rueda, y deja de actuar cuando se llega al margen óptimo de resbalamiento que permita la tracción. Este ciclo se repite cada vez que la rueda tiene tendencia a girar en vacío. Cuando ambas ruedas tractoras sobrepasan el umbral de resbalamiento, se activa la válvula de regulación de la potencia del motor y se mueve la palanca de regulación hacia la posición de ralentí, aun si el conductor no retira el pie del acelerador o incluso lo pisa a fondo. Al disminuir la potencia del motor, se reduce el número de vueltas de las ruedas, hasta que se alcanza el grado óptimo de resbalamiento. Ambas regulaciones pueden actuar por separado o en combinación, aunque, para evitar el desgaste excesivo de los forros de freno, a velocidades superiores a 25 kilómetros por hora sólo interviene la regulación del motor. Para las peores condiciones de adherencia, como en el caso de nieve o hielo, la combinación de ASR con bloqueadores de diferencial es la solución óptima, como quedó demostrado en las pruebas realizadas, en la que camiones que no estaban equipados con estos

sistemas eran incapaces de arrancar o trazar una curva, mientras los equipados circulaban sin problemas de arrancadas o estabilidad.

Se ha previsto, además, un sistema de seguridad integrado, que garantiza que un conductor, aunque esté acostumbrado al ABS y al ASR, no se sienta sorprendido al producirse un fallo ocasional en el sistema. Una luz en el tablero de instrumentos avisa al conductor de la entrada en funcionamiento del ASR, señalándole al mismo tiempo que se está aproximando al límite físico de la transmisión de fuerza de los neumáticos a la calzada. De este modo es más fácil adaptar su modo de conducir a las condiciones de ésta.

Novedad

Con resultar sorprendente el sistema ASR en los vehículos industriales, para los automovilistas quedaba aún la novedad más interesante, que MOTOR16 también tuvo la oportunidad de probar sobre un circuito de hielo y nieve. Se trataba de la aplicación a turismos del ASD, ASR y 4/Matic, que supone el diferencial autobloqueable (ASD), con un efecto de hasta el ciento por ciento; la regulación del resbalamiento al acelerar (ASR), y la tracción total de acoplamiento automático (4/Matic), además del ya conocido ABS.

Para accionar estos sistemas, un conjunto electrónico reconoce, decide y reacciona con acierto y objetividad en el momento justo y con mucha mayor celeridad de la que puede alcanzar el ser humano. Todo ello sin privar al conductor de la facultad de tomar decisiones.

Aprovechando los componentes electrónicos y mecánicos del ABS y el ASD, y partiendo de la base de la tracción trasera, se van acoplando automáticamente, uno a uno, y a medida que las condiciones de dinámica de la marcha lo requiere, los siguientes escalones de propulsión: tracción delantera, en adición a la trasera, con un reparto de fuerza del 35 por 100 a las ruedas delanteras y el 65 por 100 a las traseras; tracción total con bloqueo de diferencial longitudinal, y bloqueo adicional de diferencial al eje trasero. Estos sistemas estarán disponibles en los turismos Mercedes a partir del próximo otoño.

Como ya dijimos al comienzo de esta información, el futuro es aún más prometedor. El doctor Rudolf Hörnig, miembro del departamento de investigación y desarrollo en la junta directiva de Daimler-Benz, anunció algunos de los objetivos de su programa Prometeo, que por la envergadura y complejidad de los mismos la compañía alemana ha propuesto abordar estas tareas en el marco del proyecto europeo Eureka. Algunas de las etapas a cubrir en el programa Prometeo son: desarrollar un vehículo cuyo servicio esté asegurado mediante calculadoras; puesta en marcha de una red de comunicación entre los vehículos en el tráfico, y el desarrollo de un sistema de comunicación e información entre calculadores de rutas y calculadores para el funcionamiento del vehículo, que dé lugar a un funcionamiento óptimo e individualmente organizado del tráfico de vehículos.

Texto y fotos: F. del Brío

La nieve no es un obstáculo con la tracción total 4/Matic.

Bello, confortable y Volkswagen.



Si ya antes el Passat era un coche realmente confortable y elegante, ahora aún lo es mucho más. Preste atención a sus detalles.

El nuevo Volkswagen Passat tiene los parachoques más anchos. Perfectamente integrados en su carrocería.

Posee una moldura lateral que agilita aún más su línea.

El diseño de sus luces, tanto delanteras como traseras es ahora más avanzado.

La luneta posterior es más amplia. Y en su base, cuenta con un nuevo spoiler que proporciona al Passat una estética más deportiva.

Ahora dispone de nuevo tapizado y de un lujoso revestimiento de puertas y techo. Y se ha mejorado su sistema de calefacción y ventilación.

Venga a conocer el nuevo Volkswagen Passat. Si ya admiraba su resistencia, suavidad y bajo consumo, ahora le encontrará doblemente atractivo.

Y más aún, cuando pregunte por la financiación que le ofrece FISEAT.

Se convencerá de que el nuevo Passat es todo un ejemplo de espíritu de superación.



Nuevo Passat '86

P.V.P. desde: 1.649.333 (precio total, IVA incluido).



Lo ULTIMO

BMW 325 i-x

LLEGA LA TRACCION TOTAL

Al mismo tiempo que BMW anuncia una inversión de un billón de marcos en su nuevo centro de desarrollo de nuevas tecnologías, la filial española de la marca alemana ha presentado uno de los modelos más evolucionados técnicamente que pueden encontrarse en el mercado: el 325 i-x. Se trata de la versión cuatro ruedas motrices del 325 i, de la que ya comentamos sus particularidades en el pasado número 97.

Respecto a un 325 i, el i-x lleva, además de la transmisión a las cuatro ruedas, dirección asistida y sistema antibloqueo de frenos, el eficaz ABS, que en este caso incorpora un detector de deceleración, cuya finalidad es evitar los indeseables co-

letazos del tren trasero debidos al bloqueo de las ruedas cuando se reduce bruscamente a una marcha inferior. El funcionamiento es sencillo: el régimen de giro del motor se incrementa en unas 300 revoluciones por minuto, suficientes para tirar del coche hacia delante y enderezarlo. Todas estas diferencias (la tracción total, la dirección asistida y el ABS) suponen un incremento de un millón de pesetas en el precio final sobre el 325 i, aunque la tracción integral, representa casi la mitad.

El 325 i-x viene a superar al 325 i en aquellos aspectos

relativos al comportamiento en los que éste rozaba sus propios límites. Cuando el piso está rizado, húmedo o con placas de hielo, la superior capacidad motriz incrementa la seguridad del coche hasta límites impensables. En definitiva, la velocidad de paso en curva puede ser muy superior. Sin embargo, en condiciones de asfalto seco y en buen estado, no creemos que el i-x pueda ir más deprisa. Incluso si el terreno es muy revirado, el 325 i debe manifestar una mayor agilidad.

La tracción a las cuatro ruedas acentúa levemente la

tendencia a irse de morro a la entrada de las curvas cuando se fuerza el ritmo de marcha. La dirección resulta excesivamente lenta. Sin embargo, no se ha endurecido lo más mínimo como consecuencia de la transmisión de la potencia al tren delantero; concretamente el 37 por 100, pasando el 63 restante a las ruedas posteriores. Una característica del sistema de tracción integral BMW es la adopción de autoblocantes de acoplamiento viscoso en el diferencial central y en el posterior, que actúan automáticamente sin necesidad de que el conductor los accione evitando así que las ruedas lleguen a girar locas con las consiguientes pérdidas de tracción. Una característica más del alto nivel de seguridad de este modelo.

CASI GEMELOS

	BMW 325 i-x	BMW 325 i
Potencia	171 CV	171 CV
Peso en vacío	1.215 kg.	1.125 kg.
Velocidad máx. (*)	212 km/h.	217 km/h.
Aceleración 0-100 km/h.	9,0 seg.	8,3 seg.
Aceleración 0-1.000 m.	29,9 seg.	28,9 seg.
Consumo a 90 km/h. (*)	7,1 l/100	6,4 l/100
Consumo a 120 km/h.	8,7 l/100	8,1 l/100
Consumo en ciudad	12,4 l/100	12,2 l/100
PVP	4.671.150 ptas.	3.644.390 ptas.

(*) Datos del fabricante.



Hasta hace poco era cortejada con ánimo. Pero ahora se ha quedado compuesta y sin novio. Nos referimos a ENASA, empresa que esta primavera no va a celebrar su ansiada boda y que además va a presentar un balance de resultados de lo más desastroso. En el INI ya se están barajando fórmulas drásticas para acabar con esta situación.

ENASA, ¿QUE TE PASA?

HASTA dos apuestos novios llegó a tener oficialmente. Americano uno, General Motors, y japonés el otro, Toyota. Cuando en ENASA se pregunta sobre el estado actual de las relaciones se rechaza hablar de ruptura definitiva. «No tiramos la toalla», dicen. Pero lo cierto es que las conversaciones con ambos gigantes del motor están paralizadas. En Toyota, aunque son lentos para tomar decisiones, el tema ENASA ha dejado de interesar. En cuanto a GM, se afirma en la empresa pública que si los norteamericanos no han seguido adelante es porque el Instituto Nacional de Industria no va a asear la novia al estilo de Seat. Esta opinión, sin embargo, contrasta con el cambio de estrategia que General Motors está ejecutando en Europa, en el que para nada se contempla la posibilidad de ENASA, y sí otras alternativas.

A esta infructuosa búsqueda de un socio potente se ha venido a unir aho-

ra los malísimos resultados registrados el pasado año, que se cifran en unas pérdidas de 16.000 millones de pesetas, aunque aún no se ha cerrado la cuenta de resultados. Este déficit supera en 10.000 millones el saldo negativo de 1984 y es récord en la historia de la empresa. (Hasta ahora las mayores pérdidas se habían contabilizado en 1981,



ENASA ha jugado fuerte en la exportación de BMR. Y ha perdido.

con más de 11.500 millones de pesetas.)

Todas las fuentes consultadas por esta revista coinciden en señalar la mala gestión de la cúpula de la empresa, enmarcada en un desacuerdo dentro de la Administración, concretamente de los Ministerios de Economía y Defensa, respecto al suministro de vehículos militares a terceros países —en especial Egipto—, como el origen de los males. Mientras Comercio defendía no llegar a acuerdos de ventas con Egipto por la elevada deuda contraída por ese país con España, desde el Ministerio militar se apoyaba esa postura por razones políticas.

El hecho es que después de ENASA firmara en 1982 el «contrato del siglo» para suministrar a Egipto miles de camiones y de BMR (blindados medios sobre ruedas), se encontró con los impagos de aquel país. En ENASA se atribuyen a Egipto unas pérdidas de 8.000 millones de pesetas, dejando colgados 1.500 camiones, ya fabricados y no en-



En el pasado año, la empresa batió todos los récords. Se alcanzaron los 16.000 millones de pesetas de pérdidas.

viados, y 260 BMR, más una parte importante de recambios.

Fracasado este intento, la empresa española volvió sus ojos hacia otro país africano, concretamente Sudán, con el que firmó un precontrato por valor de 17.000 millones de pesetas para servir mil camiones militares y 200 BMR. Mientras el Ministerio de Economía estudiaba autorizar la operación ante la presumible insolvencia de los sudaneses, ENASA jugaba la carta de dar como ultimado el compromiso y comenzó la fabricación con el fin de imputar sus costes en el ejercicio 1984. Sin embargo, esta maniobra del titular de la empresa, Federico de Sotomayor, salió mal porque un golpe de Estado modificó la cúpula militar de aquel país, que de inmediato frenó el contrato. El quebranto para ENASA de esta operación se cifra, según fuentes oficiales, en

3.000 millones de pesetas más la financiación de los tremendos stocks que se acumulan en la factoría.

Mientras en la empresa pública sus dirigentes se mantienen en una temerosa expectativa, en el Instituto Nacional de Industria empiezan a barajarse soluciones. Una de las primeras pasaría por la destitución —o aceptación de la dimisión— de Federico de Sotomayor quien, por otra parte, ya hace meses ha querido abandonar el puesto, extremo que ha sido rechazado por el presidente del holding, Luis Carlos Croissier, en una política a la que ninguna fuente encuentra explicación, ya que choca con los ceses de otros presidentes de empresas públicas que, sin ir más lejos, afectaron a Seat hace ahora dos años. Por otro lado se estudia la puesta en marcha de un duro plan de ajuste, en el que se contempla el despido de 2.000 traba-



DE
CERO
A
CIENTO

FORD-AUSTIN ROVER: NO CUAJA. La noticia cayó como un auténtico bombazo la pasada semana: Ford Europa estaba negociando la compra de la marca británica Austin Rover, integrada dentro del grupo British Leyland. Después de

una tumultuosa polémica en el Reino Unido entre defensores y opositores de la venta (el Gobierno sigue empeñado en su política de reprivatización de empresas a su cargo), el Gabinete de la señora Thatcher ha decidido frenar las conversaciones «porque se estaba poniendo en duda la credibilidad de la firma británica». Esta ruptura será sin duda bien acogida por la Administración española que, como ya hemos señalado alguna vez, está empeñada en atraer integralmente a nuestro país los 80.000 millones de pesetas que Ford está dispuesta a invertir en breve en Europa.

DAF SE REFUERZA. Daf Trucks España, empresa encargada de importar los camiones holandeses en nuestro país, acaba de dar vida a una nueva firma, **Daf Compañía de Financiación**, que va a introducir en el mercado español de vehículos pesados una modalidad hasta ahora poco extendida como es la financiación por parte de la marca. La nueva firma, que nace con 150 millones de pesetas de capital social, pretende mejorar la cifra de negocios de Daf, que en el pasado año llegó en España a los 4.300 millones.

ADORES de una plantilla de ocho mil, mientras se potencia la división militar de la empresa en detrimento de los vehículos ligeros. Incluso se especula con el pase de todo el «aparato de defensa», que es el único que hasta ahora ha servido como balcón de oxígeno, a la empresa Santa Bárbara, de construcciones militares.

GM vuelve la espalda

En ENASA, mientras tanto, se sigue buscando «la operatividad y el ambiente idóneo para reemprender las negociaciones» ya que la multinacionalización de la empresa es imprescindible. Incluso se piensa que General Motors



En plena crisis, GM y Toyota han dado la espalda a ENASA.

puede volver a sentarse en la mesa. Sin embargo, las noticias de los últimos días echan por tierra esta apreciación ya que General Motors ha presentado una sustancial oferta al Gobierno británico para adquirir la división de vehículos comerciales de la nacionalizada British Leyland. La operación, que puede tener un desenlace rápido, la llevaría a cabo Bedford, filial británica de GM, que adquiriría Leyland Vehicles por unos trescientos millones de libras (63.000 millones de pesetas). GM también ha planteado llegar a un acuerdo sobre Land Rover pero las autoridades británicas no parecen muy dispuestas a deshacerse de ella.

Estas operaciones, junto al también reciente acuerdo GM-Man para fabricar un nuevo tipo de camión militar todo-terreno, pone en entredicho las esperanzas de ENASA, que queda como una fea solterona con un futuro muy difícil.

Raúl R. Sáez



CONTACTO PORSCHE EL REY 959



Félix Lázaro y Sergio Piccione
Fotos: Alex Puyol

El Porsche 959 en la nevada pista de Weissach, en donde se le dan los últimos retoques a la puesta a punto, según pudo comprobar el equipo de MOTOR16.



El ingeniero Richard Hetmann, sesenta y un años, es un hombre tremendamente sencillo. Entrañablemente humano. A sus órdenes trabajan 800 ingenieros de la casa Porsche, en el centro de investigación que la marca tiene en Weissach, a poco menos de una hora de camino de Stuttgart. El departamento de estudios que él dirige ha sido el encargado de darle forma, de ponerle el corazón y el alma, a un coche que ya antes de rodar se había convertido en mito. Hay tres razones poderosas que lo justifican y que han conseguido que el Porsche 959 se haya ganado el cielo automovilístico. La primera, su costo, que superará los 40 millones de pesetas. La segunda, que se trata de una serie limitadísima, destinada a 200 millonarios, caprichosos del automóvil, repartidos por todo el mundo. Y la tercera, sus 325 km/h., que le convierten en el coche más rápido del mundo.

La verdad es que Helmut Bott, director del centro de Weissach, había tenido una idea feliz. Se le había ocurrido, ni más ni menos, que hacer el coche más avanzado del mundo. Era una especie de sueño con ruedas, como un poderoso «tragakilómetros», en cuyas tripas escondería sus grandes secretos. Calentó su proyecto, lo puso en manos de



Hetmann, y sus hombres se encargaron de darle forma. Había llegado la hora.

Bott, que además es miembro del consejo para la investigación y desarrollo, puso sobre la mesa la idea. Y el doctor Porsche se entusiasmó. Bott, entonces, pensó que «es una suerte trabajar para un hombre que se entusiasma con las nuevas tecnologías». Los demás miembros del consejo también dieron el «visto bueno». «El responsable de las finanzas, comenta irónico Hetmann a los enviados especiales de MOTOR16, es un hombre difícil, que no siempre es capaz de entender que sea necesario gastarse tanto dinero para desarrollar un coche, pero también aprobó el proyecto.»

No había más que hablar. Las palabras dieron paso a los hechos y los 800



EL QUE MAS CORRE Km/h.



EL QUE MAS ACELERA



ingenieros de Hetmann comenzaron a dar forma a su criatura. En su interior están los inventos más audaces que, desde ahora mismo, se irán aplicando a todos cuantos coches se fabriquen en el mundo. Sin lugar a dudas, el Porsche 959 va a ser la madre de los coches del año 2000.

En principio, todo fue una sugerencia de Rothmans, la empresa de tabacos que se había ligado a Porsche para patrocinar sus coches de competición en resistencia. Rothmans tenía también intereses en el mundo de los rallyes, y quería servirse de la imagen de Porsche también en este terreno. Por la época, Audi había comenzado a recoger sus primeros éxitos con el coupé Quattro con tracción a las cuatro ruedas.

La gente de Porsche, con el doctor Bott a la cabeza, aceptó rápidamente el desafío, puesto que siempre están dispuestos a trabajar en técnicas nuevas como la que suponía el hacer un coche de tracción total superior a los ya exis-

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR: Seis cilindros boxer (cilindros en oposición) con doble turbocompresor (refrigerado por agua) e intercooler. Cilindrada de 2.850 centímetros cúbicos.

Distribución por cuatro árboles de levas, dos por cada línea de cilindros. Culatas de cuatro válvulas por cilindro. Ajustadores hidráulicos de las válvulas. Refrigeración mixta (cilindros refrigerados por aire y culata por agua).

Inyección electrónica de carburante tomada de los Sport, prototipos de competición.

Carrera: 67 mm.

Diámetro: 95 mm.

Desplazamiento: 2.850 c.c.

Relación de compresión: 8.0.

Potencia máxima: 450 CV a 6.500 rpm.

TRANSMISION: A las cuatro ruedas, con

reparto de potencia entre ejes y ruedas variable electrónicamente, según un programa determinado.

Diferenciales anterior y posterior de diseño exclusivo Porsche.

Cambio de marchas, manual de seis velocidades.

BASTIDOR: Carrocería monocasco en acero con partes visibles en fibra de carbono (kevlar).

Capot anterior y puertas en aluminio. Coeficiente de penetración aerodinámica (Cx) de 0,32.

Dos plazas.

Suspensión independiente a las cuatro ruedas a base de brazos paralelos oscilantes.

Altura de chasis y dureza de barras estabilizadoras regulable.

Frenos de disco ventilados en las cua-

tro ruedas con sistema antibloqueo operativo incluso con los diferenciales bloqueados (sistema Porsche Wabco).

Pinzas de cuatro pistones.

Dirección a cremallera.

Llantas de magnesio con tuerca única central y un avisador luminoso en el cuadro de instrumentos de pérdidas de presión del neumático o daños en la propia llanta. Medida 8J x 17 en el tren delantero y de 9J x 17 en el trasero. Neumáticos de seguridad Dunlop Denloc (indeslantables) 235/40 VR 17 para las ruedas delanteras y 255/40 VR 17.

EQUIPAMIENTO: Asientos regulables eléctricamente, elevalunas eléctricos, calefacción por agua con regulación automática, acondicionador de aire de regulación automática, radio con cuatro altavoces, cierre centralizado de puertas.

EL FUTURO, YA

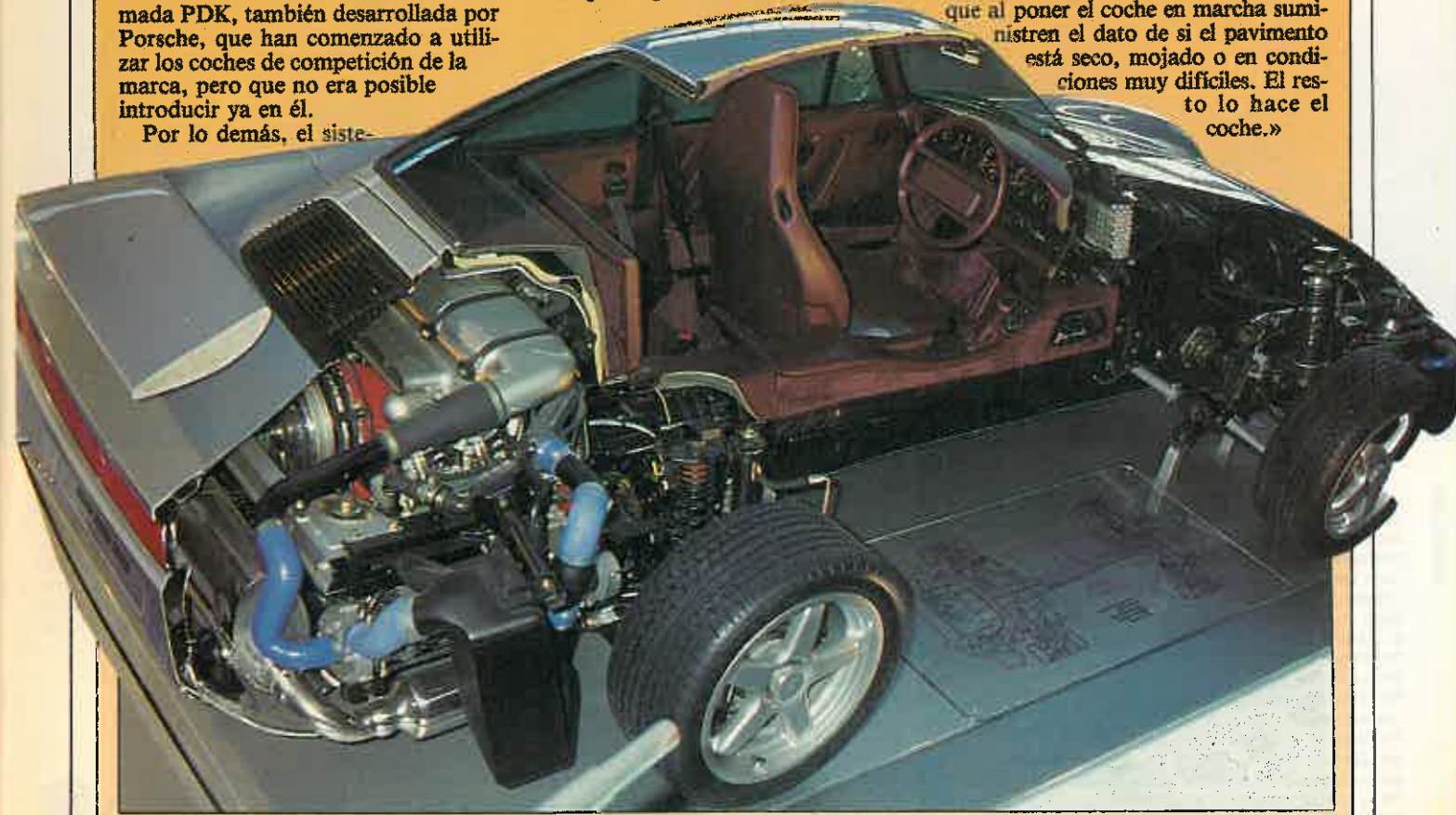
EL Porsche 959 contiene en sus entrañas casi todos los avances técnicos que está previsto ir introduciendo en el automóvil de aquí al año 2000. Y decimos casi, porque ya existe una caja de cambio más avanzada que la manual de seis marchas que se ha montado en este modelo. Es la llamada PDK, también desarrollada por Porsche, que han comenzado a utilizar los coches de competición de la marca, pero que no era posible introducir ya en él.

Por lo demás, el siste-

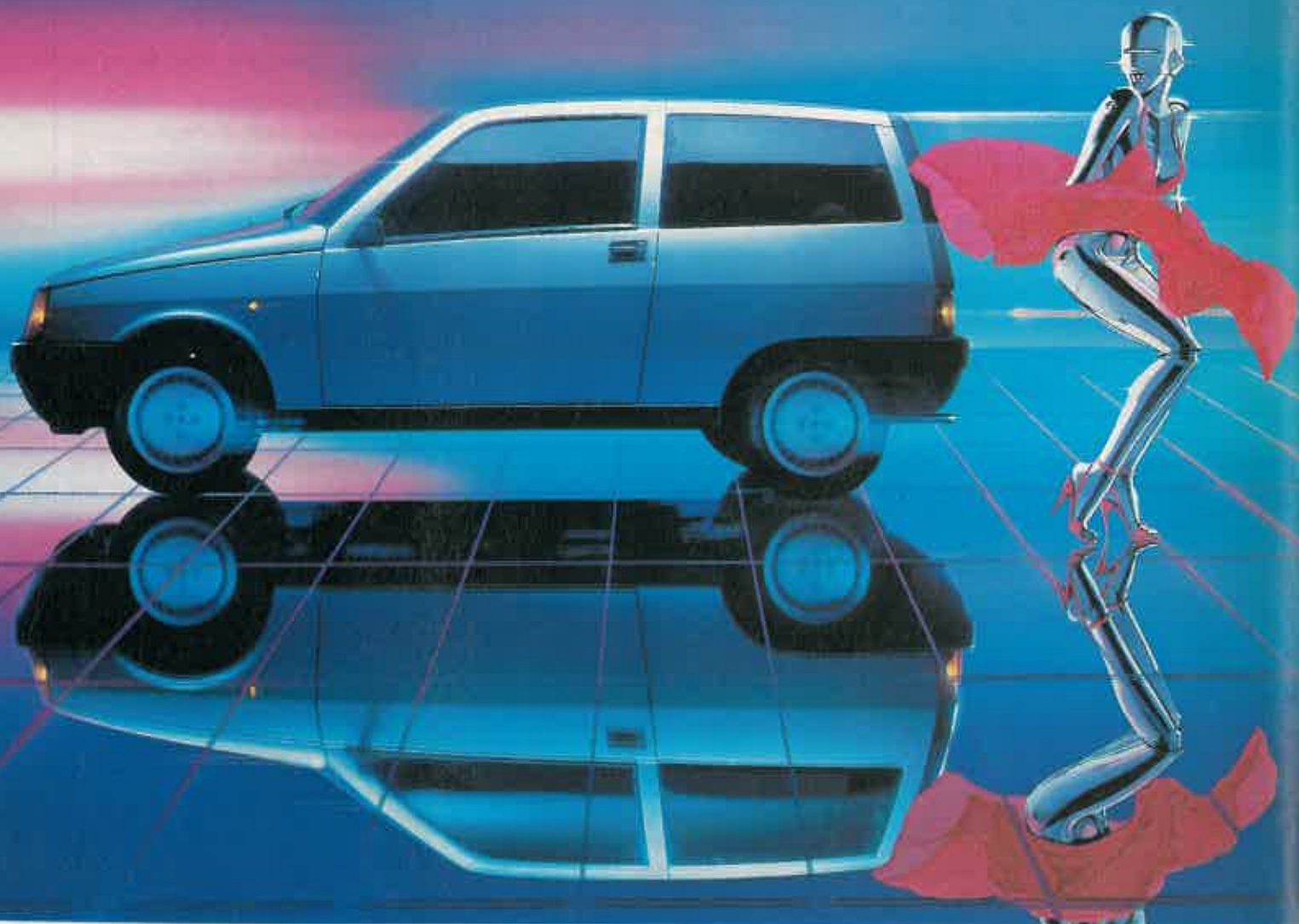
ma de cuatro ruedas motrices, completamente electrónico, juntamente con el sistema de inyección, y otros avances menos espectaculares pueden ser decisivos para la seguridad y la economía en el automóvil.

Es tan refinada y perfecta esta técnica que la gente de Porsche ha deci-

dido dejar la mínima libertad de acción al conductor. «Los clientes del Porsche 959 puede que tengan mucho dinero, pero carecen de los conocimientos y capacidad suficientes para sacar todo el partido de su coche», nos comentaba el ingeniero Hetmann. «Por eso hemos decidido dejarles sólo que al poner el coche en marcha suministren el dato de si el pavimento está seco, mojado o en condiciones muy difíciles. El resto lo hace el coche.»



Y-10 EL FUTURO YA.



¿Cuándo termina el presente? ¿Cuándo comienza el futuro? Estas preguntas pertenecen al pasado. El Y-10 nos propone el futuro desde hoy mismo a todos los que sabemos apreciar algo absolutamente innovador y personal. El Y-10 nos anuncia cómo viviremos, cuál será nuestra forma de conducir, nuestro estilo. No cabe duda de que el porvenir nos reserva grandes avances tecnológicos, como los iniciados ya con el revolucionario motor FIRE (Fully Integrated Robotized Engine, motor robotizado totalmente integrado), el 1.000 para el año 2000. Proyectado y construido mediante ordenador. Sencillo, racional, fiable y con un consumo particularmente reducido. Lleno de brío y con una fluidez de marcha desconocida hasta ahora, que nos hará cambiar el

concepto que teníamos sobre la elasticidad de los automóviles pequeños. Está claro que en el futuro no perderemos el gusto por la elegancia y por los tejidos refinados. Tampoco perderemos el placer de viajar en un interior espacioso, como el del Y-10. Un espacio y una comodidad que sólo se podían exigir a un coche grande, pero que resultan absolutamente sorprendentes en uno que mide poco más de tres metros. Como asombrosa es también la facilidad de acceso, para personas y equipajes, gracias al especial diseño y sistema de apertura de sus puertas y a las nuevas articulaciones del portón trasero. No perderemos el gusto por la conducción. Todo lo contrario, descubriremos un placer inédito: nuevas

posibilidades de maniobrabilidad y velocidad, visibilidad total, absoluta seguridad de la tracción delantera, ausencia de ruidos, resultado de una concepción aerodinámica orientada hacia formas marcadamente vanguardistas. Una vez que salga de la ciudad, este gusto por la conducción se convertirá en puro placer, como el que nos reserva el Y-10 turbo, un vehículo que provoca el entusiasmo en quien lo conduce.

Un turbo de nueva concepción que resulta muy divertido. Con una capacidad de conducción absolutamente desconocida hasta ahora en el sector de los motores sobrealimentados. Por todo esto, las ciudades estarán más limpias, menos congestionadas, más bellas. Pues los coches para uso urbano se construirán pensando en la ciudad. Como el Y-10.

Y-10 Fire, 999 c.c. 45 CV. 145 Km/h. 4,2 l. a los 100 Km.
Y-10 Turbo: 1.049 c.c. 85 CV. 180 Km/h. 5,8 l. a los 100 Km.

AUTOBIANCHI Y-10

 **Autobianchi es una firma LANCIA.** 

Los Autobianchi Y-10 son coches importados directamente de Italia por Fiat Hispania, S. A., dependiente de Fiat Auto Spa. Turín y comercializados en España a través de una red de concesionarios exclusiva.



El 959 junto a un 911. Para economizar el proyecto, se tomó el bastidor de éste como base...



tentes. Pero se encontraban que para poder ser utilizado en competiciones deportivas, el reglamento exigía una producción mínima de 200 unidades. «Esto nos complicaba las cosas —nos contaba el ingeniero Hetmann—, pues no pensábamos que fuera posible vender doscientas unidades a pilotos y escuderías, lo que hacía prohibitivo para nosotros el proyecto. Nos lo replanteamos y decidimos, en primer lugar, desarrollar el

nuevo coche a partir de un modelo ya existente. Y segundo, no hacer un coche únicamente para competir en rallies, sino un coche que se pudiera vender para su utilización en carretera.» El siguiente paso fue elegir el modelo que debía servir de base. «Por nuestra experiencia, pensamos que un coche con motor delantero como los 944 tendría pocas posibilidades en los rallies del Campeonato del Mundo, por eso optamos por el 911, que nos había demostrado ya su robustez en ese tipo de competiciones.»

Pero mientras tanto, el entusiasmo de Rothmans por los rallies se fue enfriando. Se centraron más en los circuitos y en una prueba tan particular como el rallye París-Dakar, cuyo reglamento es mucho más libre y no exige mínimos de producción en los coches participantes. Gracias a esto, Porsche pudo probar su tracción a las cuatro ruedas en la competición, antes de decidirse a aplicarla definitivamente al 959, que cada vez se iba convirtiendo más en un coche-escaparaté de tecnologías de vanguardia en vez de un coche

CON EL DOCTOR FERRY PORSCHE

EL doctor Ferry Porsche, el hijo del famoso y legendario Ferdinand Porsche, recibió a MOTOR16 en su despacho. A diferencia de otros herederos de grandes nombres en la historia del automóvil, es un hombre que es merecedor de un gran respeto por sí mismo. Es él quien proyectó y llevó a la realidad el Porsche 911, que ustedes, nuestros lectores, han elegido como coche del siglo. En la actualidad sigue al frente del consejo de administración de su empresa, a cuyas instalaciones acude todos los días a las ocho de la mañana, al volante del Porsche 928 especial, de cuatro plazas, que le hicieron especialmente para él y que le regalaron sus empleados con ocasión de la Porsche Parade de 1984. EL doctor Ferry Porsche, que se confesó un entusiasta del automóvil y de las tecnologías de vanguardia, nos hizo conocer las instalaciones de su empresa, tanto las naves de producción en Zuffenhausen como el Centro de Estudios de Weissach.





El ingeniero Hetmann en su terreno: Weissach. Tras la carrocería de un 911 Targa, que lleva diez años a la intemperie sin el menor síntoma de corrosión.

PROFESOR HETMANN: «ME FALTABA AUTOPISTA»

EN enero, las nieves rodean el amplio recinto de Porsche en Weissach. Allí, en pleno campo, trabajan cerca de 2.000 ingenieros, «los sabios de Porsche», que son los responsables de dar forma no sólo a todos los productos de la casa, sino también a los numerosos encargos que reciben de otras firmas. Además, por ejemplo, allí se ha diseñado la cabina del Airbus o algún que otro carro de combate de la OTAN. Es la casa de los secretos de Porsche, en la que los visitantes son mirados con lupa y en la que está prohibida la visita de cualquier ciudadano japonés.

Richard Hetmann, el director del Departamento de Estudios, capitanea el equipo que, específicamente, se encarga de los proyectos Porsche, nos comenta: «El proyecto 959, claro, nos ha ocupado muchísimas horas, pero nosotros seguimos trabajando y algunas cosas, se nos van quedando viejas. Es la superación constante.»

Hetmann es un amante fervoroso del automóvil. La empresa le ha adjudicado un Porsche 944 Turbo para su servicio particular, aunque, como nos recuerda, «dispongo de cuatrocientos automóviles permanentemente, que son los que tiene mi servicio para las pruebas». Su capricho, sin embargo, es ahora mismo el 959. «Lo he llevado en una veintena de ocasiones. Es maravilloso poder tener en las manos su volante. Recuerdo que la vez que más velocidad alcancé en él fueron los doscientos noventa kilómetros por hora. Me faltaba autopista. El profesor Bott me ha comentado que ha llegado a conseguir los trescientos veinticinco kilómetros por hora en varias ocasiones. La verdad —añade— es que a mí el coche no me sorprende. Hay una razón que lo explica, como es el hecho de que he trabajado desde el primer momento en él. El coche es lo que había pensado que debía ser.»

INCIPIENTE MUSEO



HACE unos años, Porsche decidió, siguiendo el ejemplo de otras marcas —Alfa Romeo, BMW, Mercedes, etcétera—, montar su propio museo en Zuffenhausen. Pero los coches con historia de esta marca son demasiados y la nave prevista se ha quedado en seguida pequeña.

La colección comienza con el Austro Daimler, que fue el primer coche realizado por Ferdinand Porsche. Sigue con el Cisitalia, y posteriormente el primer Porsche de verdad —hasta

entonces, siempre habían trabajado para otras marcas, el modelo 356, que salió del taller en 1948.

En lugar destacado, ya entre los demás modelos de la marca, figura el ya clásico Volkswagen Escarabajo —un ejemplar de la primera serie—, que también es un modelo firmado Porsche.

En las fotos aparecen diferentes versiones del 917 de competición; el 356 número 1, y el Austro Daimler de 1921.

REPORTAJE

de competición propiamente dicho. «Optamos entonces por dotarlo con las tecnologías más avanzadas, algo que una miniserie de 200 unidades podría permitirnos hacer, para poder desarrollar muchas ideas que teníamos en la cabeza.»

Es en ese momento cuando surge de verdad el proyecto 959. Hasta entonces se había denominado al coche Porsche Grupo B, nombre con el que fue presentado en el Salón de Francfort de 1983, siguiendo de acuerdo con su futuro deportivo, nombre que se cambió por el de 959 cuando nadie piensa ya en la competición. De todas formas, se decide hacer tres variantes del modelo: una en la que se intenta dar el máximo confort; otra para conductores más deportistas, y una tercera denominada competición con una presentación más funcional.

Todos están vendidos

«Los tenemos ya vendidos, en su mayoría a coleccionistas», nos contaba el ingeniero Iantke. Y es que el destino de estos coches parece ser el de terminar en el garaje de doscientos acaudalados entusiastas del automóvil. Para los que tienen también el atractivo de que sólo se habrán fabricado doscientas unidades.

El precio está a la altura del coche. En Alemania costará 420.000 marcos (unos 25 millones de pesetas), mientras que en España, matriculado, subirá a los 40 millones de pesetas. Pese al precio, son nueve los coches concedidos a nuestro país. Y decimos concedidos porque no se trata de tener el dinero para pagarlo únicamente, sino que los compradores han tenido que pasar una selección en la que se ha tenido en cuenta su personalidad.

Los afortunados seleccionados tam-

bién han tenido que hacer un depósito de varios millones de pesetas por adelantado, de los que Porsche les está pagando un interés hasta la entrega del coche.

Sin embargo, en la marca aseguran que cada coche vale más de esos veinticinco millones, porque si se hubiera cuantificado el dinero que ha costado el desarrollo de todas las técnicas que contiene, el precio hubiera sido exorbitante.



Mercado

ECOS DE LA SEMANA



OFERTAS

● Zaragoza: Importauto. Teléfono (976) 38 62 12.

FORD GRANADA USA. Año 1978. Color: Rojo. PVP: 1.000.000 pesetas.

ALFA-ROMEO 1.6 GT BERTONE. Año 1965. Color: Rojo. PVP: 600.000 pesetas.

● Madrid: Automóviles Hispano-Alemán. Paseo de la Castellana, n.º 244. Teléfono (91) 733 94 92.

BUICK SKYLARK 2.5. Año 1979. Color: Azul. PVP: 1.600.000 pesetas.

● Madrid: Automóviles Teo. San Martín de la Vega. Teléfono (91) 691 30 47.

GOLF CABRIOLET. Año 1981. Color: Oro metalizado. PVP: 1.450.000 pesetas.

RENAULT 15. Matrícula: M-GT. Color: Amarillo. PVP: 550.000 pesetas.

● Barcelona: Barciñol. C/ Buenaventura. Teléfono (93) 309 72 35.

FORD CAPRI 2.8 i. Año 1977. Color: Blanco. PVP: 1.050.000 pesetas.

● Madrid: Particular. Teléfono (91) 255 86 22.

OLDSMOBILE CUTLASS. Color: Blanco. PVP: 1.900.000 pesetas.

● Gerona: Auto-Ampuria. Teléfono (972) 50 85 61.

AUDI QUATTRO. Año 1983. Color: Rojo. PVP: 4.200.000 pesetas.

● Madrid: Autos Venecia. C/ Ferrocarril, n.º 37. Teléfono (91) 228 57 06.

PEUGEOT 304. RANCHERA-DIESEL. Año 1980. Color: Beige. PVP: 990.000 pesetas; 3 filas de asientos.

FORD ha reconocido su error. Tras mantener contra viento y marea sus precios de diciembre, ha comprendido que su política le llevaba al fracaso de ventas, y ha decidido, con un mes de retraso, reducir el precio franco-fábrica de los Fiesta.

AL fin se aclara la fiscalidad de los vehículos todo-terreno: el 12 por 100 de IVA. En cuanto a los derivados de turismo, el 12 por 100 (con licencia fiscal) o el 33 por 100 (para uso particular). Pero, en todo caso, si tienen más de 1,8 metros de altura, se consideran vehículos industriales y tributan el 12 por 100.

DOS modelos de coches están en estos momentos «a la baja» por la próxima aparición de vehículos sustitutos: el Renault 18 (por la aparición del R-21) y los Ford Escort y Orion (por la inminente comercialización de las versiones actualizadas). Para ambos casos, recomendamos una prudente postura de compra: aunque generalmente nos ofrecerán un precio atractivo, conviene valorar en cada caso lo que significa la desaparición de los modelos.

EN los próximos meses va a permitirse la comercialización de un reducido número de automóviles procedentes de Japón. Aún no se sabe con precisión el número de unidades (que puede ser del orden de las 150) ni el repar-

to entre Nissan y Toyota, que son las dos marcas que parecen con más posibilidades de llevarse este «chollo».

SE han modificado los precios de los Audi comercializados por Seat. Por cierto, que la firma española se ha decidido a importar algunas de las versiones de tracción total Quattro (coupé y 90), que en un principio no se pensaban para nuestro mercado. Los nuevos



precios aparecen ya en las páginas habituales.

CURIOSISIMO, el anuncio publicado estos días en algunas revistas especializadas: una firma francesa ofrece a buen precio 500 coches nuevos y usados, para vender en territorio nacional, y ¡sin impuestos! Habrá que seguir el tema cuidadosamente.



Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

GUZZI

V-65	643,4	52	—	702.788
V-65 Custom	643,4	52	164	720.595
V-65 Lario	643,4	56	—	855.421
V-65 TT	643,4	—	—	757.801
850 T-5	844	67	188	788.871
850 Le Mans II	844	76	—	857.057
1000 SP	946,8	67	—	889.255
1000 California II	946,8	71	—	1.118.283
Le Mans 1000	949	82	225	1.151.140

HONDA

PKZ-50	49	—	—	103.900
PK-50R (Al. elec.)	49	—	—	134.900
MBX 75	74,5	12	—	257.000
Scouty SH-80	79,6	8	—	199.900
CS-125	124	12	—	259.900
XL-200 R	196	18	—	374.900
XL-200 Pils-D	196	18	—	399.900
VF-500 F	490	70	—	879.000
VF-500 F2	490	70	—	989.000
XL-600 LM P. D.	509	44	—	849.000
CRX-750 F	747	91	211	1.089.000
VF-750 F	748	86	212	1.060.000
VF-1000 R	998	130	253	1.668.000

HUSQVARNA

125 XC	124	—	—	435.700
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.)	395,6	—	—	527.000
125 CR (Crom.)	124	—	—	428.800
250 CR (Crom.)	244,7	—	—	478.600
500 CR (Crom.)	498	—	—	494.500

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

JAWA

350	343,5	22	—	220.900
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 550	553	52	178	509.210
KZ 550 S	553	55	—	609.590
KLR 600 E	584	45	—	693.750
GPZ 600 N	592	75	—	899.750
GPZ 900 N	908	115	—	1.149.750

KTM

GS 125 End.	123,6	31,5	—	405.500
MX 125	123,6	35	—	409.500
GS 250 End.	238,6	44	—	454.000
MX 250	238,6	45	—	454.000
GS 350	390	48	—	450.000
Baja 500	500	—	—	522.000
GS 600	595	45	—	615.000

LAMBRETTA

125 Elect.	123	6	—	158.906
200 Linea	196	8,7	—	181.853
200 Elect.	196	8,7	—	189.523

LAVERDA

1000 RGS	961	94	—	985.000
----------	-----	----	---	---------

MERLIN

DG 7 125	124,6	—	—	292.209
DG 7 212	212	—	—	246.800
DG 3 R	—	—	—	290.000
CRESTA	348,8	—	—	240.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

MZ

ETZ 250	243	21	130	250.000
---------	-----	----	-----	---------

MONTESA

Cota 242	242	—	—	318.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trail	327,8	—	—	289.600
Enduro 50 HT	14,8	—	72	175.300
Enduro 250 HT	246,3	—	119	245.500
Enduro 350 HT	346,4	—	130	264.700
Impala 125	124,9	10	100	182.300
Impala 175	174,7	13	100	181.000

MORINI

125 Morini	123,5	12	—	268.000
250 2-C	239,5	25	138	338.000
350 K-2	344,1	30	160	505.000

MZ

ETZ 250	243	21	130	250.000
---------	-----	----	-----	---------

OSSA

250 Trial	250	—	130	209.084
350 Trial	350	—	153	253.874
250 Desert	244,2	—	—	240.490
250 TE	244,2	—	—	207.309
250 Cape	250	—	100	262.436
250 F-3	250	160	—	269.833

PUCH

X-10	48,8	—	—	79.400
Max	48,8	—	—	96.400
Max PA	48,8	—	—	100.900
Max PA Negra	48,8	—	—	102.400
Monza L	48,8	—	—	135.400

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

RIEJU

Lido Vario	73	6,5	—	206.000
74 M-82 FD	71,8	6,8	—	238.310

SUZUKI

GSX 400 S	396	—	—	635.000
GSX 500 S	540	58	182	895.000
GSX 750 S	747	84	210	1.049.000
GSX 750 R	748	105	230	1.350.000
GSX 1.100 S Kat	1.074	104	231	1.145.000

VESPA

Vale	49,7	—	—	80.120
Vespino	49,7	—	—	99.456
PK 75 S Junior	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.780
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	153.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.782
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
150	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,3	10,8	110	243.390
150	197,3	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 80	72,9	9,7	83	217.550
SR 250	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC	347	59	180	598.000
XS 400	399	45,5	175	588.200
XT 600	595	44	165	631.000
XJ 600	598	72	202	838.000
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

SEMANA DEL NEUMATICO

Por primera vez en España va a celebrarse la Semana del Neumático, en la que va a tener un destacado protagonismo el tema de la seguridad. Esta semana, que pretende ser una panorámica completa del sector, tendrá lugar con motivo de celebrarse el X aniversario de Expo-Ocio —del 15 al 23 de marzo— en el recinto ferial de la Casa de Campo de Madrid y dentro del sector del automóvil. Además, se está organizando un amplio programa de actividades que incluyen conferencias, coloquios y ruedas de prensa.

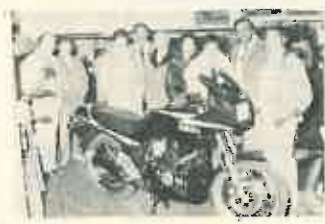
LLEGARON LOS AUSTIN ROVER

Tras el retraso que ha sufrido Austin Rover España en la concesión de las licencias de importación, ya se

están retirando estos días las primeras unidades de los vehículos que se hallaban retenidos en la frontera. Además, también se están entregando a los clientes las unidades que habían adquirido bajo pedido durante el pasado mes de enero. La compañía, que logró aumentar sus ventas en los últimos meses del pasado año, tiene planes ambiciosos para el 86 y cuenta con un importante lanzamiento para finales de este año.

DANDY CON MOTO

El sorteo que Varón Dandy ha realizado entre sus clientes ya tiene ganadores. Isaac Mochales de Gallocanta ha sido el afortunado que recibirá la Yama-



AUMENTO DE FLOTA

Proquimetal, la empresa distribuidora en España de los productos para el automóvil de la marca Wynn's desde hace veinticinco años, y próximamente de la marca «3 CV», ha aumentado

recientemente su flota de vehículos con sesenta unidades de furgonetas Citroën C15 D. Esta nueva adquisición ampliará el servicio que la compañía viene realizando en el mercado nacional.

En la foto aparecen junto a la moto el afortunado ganador, así como el propietario de la perfumería que le vendió el producto que le permitió acceder al premio, acompañados por representantes de Parera y Yamaha Sanglas.

NUEVO RENAULT 21 COCHE A LA CARTA



En los próximos días se efectuará la presentación del nuevo producto de la Regie, el R-21. De unos años a esta parte, se dice en la marca que sólo los modelos impares tienen posibilidades de éxito, mientras que la mayoría de los pares han sido difíciles de vender. En todo

caso, el nuevo R-21 ofrece tal cantidad de elementos diferentes que puede afirmarse que habrá un coche para cada necesidad: un coche a la carta.

En los primeros días del próximo mes de marzo comenzará a venderse en Francia el nuevo modelo de la Regie Renault: el R-21, cu-

ya comercialización en el resto de países europeos se irá llevando a cabo paulatinamente en los dos meses siguientes. En España, por la situación específica de nuestro mercado y su fabricación por parte de FASA Renault, se ha establecido un calendario diferente, que contempla su venta en este

año, pero no antes del verano. Como se ha dicho reiteradamente, el nuevo modelo sustituye al actual R-18, si bien parece que por el momento se mantendrá la producción de la versión familiar y quizá alguna otra con demanda en el mercado.

Es, pues, inmediata la referencia al R-18 para anali-

El interior del Renault 21 ha sido especialmente cuidado por los responsables de la Regie. En las versiones intermedias se vuelve a recurrir a los asientos tipo pétalo y monogula, vistos ya en los R-9 y R-11 españoles.



zar el R-21. El nuevo coche de la Renault no sustituye directamente el conocido, sino que se intercala entre éste y la berlina R-25; supone, pues, un salto cuantitativo y cualitativo, cuyo resultado se aproxima precisamente más al grande R-25 que al pequeño R-18, en lo que éste último tiene de soluciones vanguardistas.

No así en dimensiones exteriores: el R-21 es siete centímetros más largo que el R-18 y un centímetro más ancho, mientras que el R-25 queda a 17 centímetros y siete centímetros, respectivamente.

Nos encontramos, pues, ante una berlina de 4,46 metros de longitud, que le coloca ligeramente por encima de sus competidores más directos: Ford Sierra, Citroën BX, Opel Ascona, Fiat Regata, Audi 90 o VW Passat. La carrocería es del tipo tres volúmenes; es decir, con maletero separado; sin embargo, el R-21 ofrece la abatibilidad de los asientos típica de los coches de portón posterior, por lo que puede decirse que combina la estética de una berlina con la funcionalidad de un fast-back. Algunas de las

versiones incluso ofrecen, opcionalmente o de serie, la abatibilidad fraccionada.

No sin notables complicaciones, el R-21 se ofrece con cinco motorizaciones diferentes. Combinadas éstas con dos cajas de velocidades y cuatro niveles de equipamiento, desdoblan al nuevo Renault en nada menos que 11 versiones diferentes en esta primera fase. Posteriormente, las carrocerías familiares y las cajas automáticas darán cabida a otra media docena de ofertas del R-21.

Estas complicaciones se derivan de la utilización de dos generaciones muy diferentes de motores, cada uno de los cuales en versiones distintas. Nos referimos a los motores de la familia «F» y de la familia «J»; según se utilice uno u otro, se ubican en la parte delantera transversalmente (los «F») o longitudinalmente (los «J»), y en función de ello, la distancia entre ejes varía en 59 milímetros, siendo mayor, con el motor 1.700 colocado transversalmente.

El motor «F», colocado transversalmente, es el más actual de la Regie. Nació como diesel, apareciendo pos-

teriormente la versión de gasolina, si bien ambos casos fueron contemplados en su génesis. En la actualidad, como diesel y como gasolina se importa a España para su utilización en los R-9 y R-11. Es un motor de fundición, con culata en aluminio y un árbol de levas en cabeza, movido por correa dentada; cubica 1.721 centímetros cúbicos.

Para su implantación en el R-21 (sólo como gasolina), ha sufrido bastantes modificaciones: se ha logrado un conjunto más rígido y silencioso, con un acoplamiento diferente de la caja de cambios. El vaso de expansión está integrado y se ha dotado de un encendido electrónico integral que tiene en cuenta el arranque del electroventilador.

Se ofrece en dos versiones, de 76 caballos de potencia (gracias a una compresión de 9,2:1 y a pistones específicos) y de 90 caballos. Este último tiene un árbol de levas más cruzado y un nuevo colector de escape para reducir el nivel sonoro. Un encendido electrónico integral, del tipo cartográfico (similar al Motronic), y un sistema de inyección de

aceite a la falda de los pistones completan el conjunto de variaciones, que proporciona 10 caballos más que las versiones utilizadas en los R-9 y R-11 conocidas en nuestro mercado.

A estas dos versiones del motor «F» gasolina, se añaden los motores «J», que, como ya hemos mencionado, se instalan longitudinalmente en la parte delantera de los R-21.

Este motor, de aluminio, nació hace ya bastantes años, equipando los R-20 y los coches de competición de la marca. Sucesivamente, ha sido empleado por el Fuego, el R-16, el Espace y el R-25. Ha sido también la base sobre la que se realizó el primer motor diesel de la Regie, utilizado primeramente por el R-20 y sucesivamente por los R-18. Este motor se importa para su instalación en los R-18 gasolina y diesel que se fabrican en España.

Con un bloque de aluminio, incorpora un árbol de levas en cabeza movido por correa. El R-21 de gasolina lo utiliza en la versión de 120 caballos, nueva en esta plaza. Para obtener este rendimiento, Renault recurre a



Los cromados han quedado desechados

Siguiendo la tendencia actual, la rejilla, discreta, se pinta en el mismo color que la carrocería

la inyección, sistema que el fabricante no ha proliferado, ni siquiera en motores turbo. Se deduce de esto que el motor J7R-R750 (que este es su nombre en clave) ha sufrido grandes reformas.

La compresión se ha subido a 10:1, gracias a pistones específicos. El colector de

admisión es de pasos más generosos; los balancines son de aluminio; se añaden dos manocontactos para controlar mejor la presión de engrase.

Es en la inyección en la que se han centrado los mayores esfuerzos: se trata de un sistema integrado inyec-

ción. Los cuatro inyectores son mandados conjuntamente y otros factores son tenidos en cuenta para el cálculo de la cantidad de combustible, captados por sensores: temperatura exterior, temperatura del agua, presión atmosférica y tensión de la batería. En deceleración se produce el corte de inyección, mejorándose el consumo. Todo este conjunto se completa con un detector de picado cilindro a cilindro, heredado del motor V6 Turbo del R-25 y utilizado por vez primera en un motor Renault atmosférico.

Por ahora, esta es la única versión de gasolina del motor «J», que en el R-21 se instala también como diesel: atmosférico y turbo.

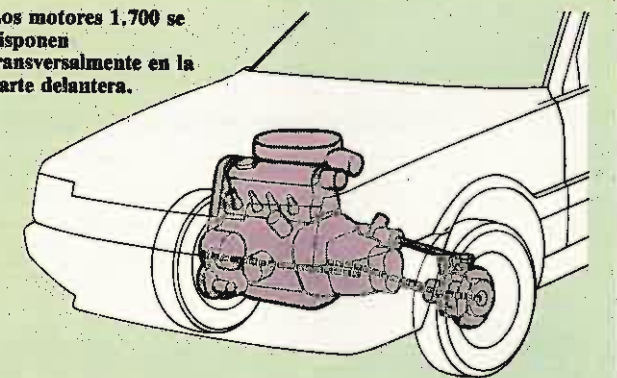
La versión atmosférica no presenta grandes modificaciones sobre lo ya conocido en nuestro país, idéntica a la que utiliza el R-18 GTD. El turbo, con 88 caballos de potencia, recurre a una carcasa algo más grande que la anterior (siempre Garrett) y a un ventilador eléctrico.

Sería muy prolijo describir todos y cada uno de los órganos mecánicos que intervienen en cada una de las 11 versiones. La verdad es

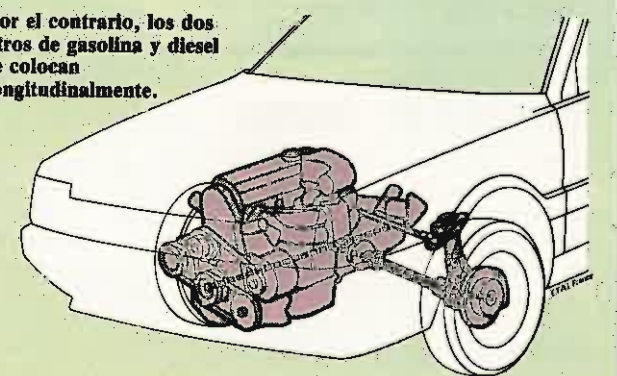


Ligeramente más largo que el R-18, el nuevo Renault ofrece una línea atractiva, moderna y notablemente aerodinámica.

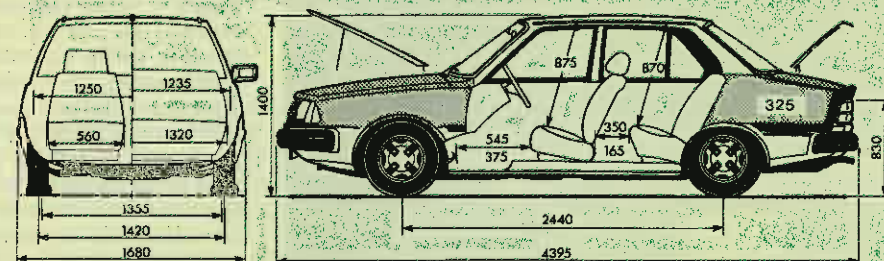
Los motores 1.700 se disponen transversalmente en la parte delantera.



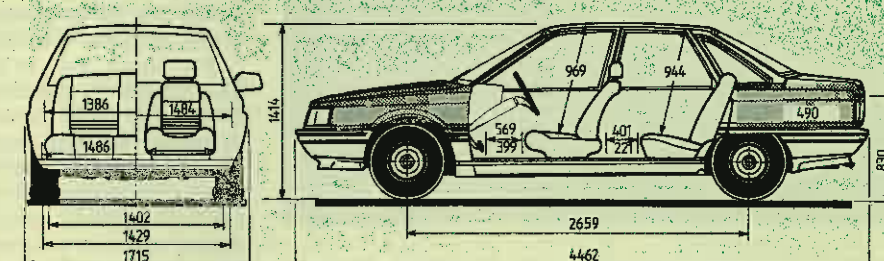
Por el contrario, los dos litros de gasolina y diesel se colocan longitudinalmente.



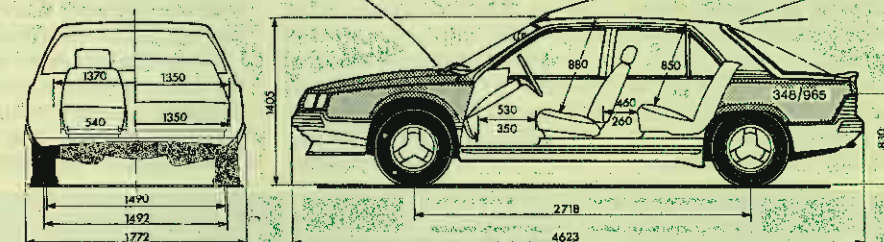
RENAULT-18



RENAULT-21



RENAULT-25



NOTA: Los datos del R-21 están facilitados por el fabricante. Para que sirva de referencia, las capacidades del maletero del R-18 es de 396 litros y de 442 en el R-25.

que la Renault hace un alarde de existencias en el R-21 que planteará no pocos problemas de disponibilidad de recambios y de asistencia técnica en general. Baste decir que se utilizan dos cajas de cambios distintas con seis distintos grupos cónicos y escalonamientos, tres embragues diferentes, cuatro discos delanteros de freno distintos y dos tipos de tambores traseros...

La carrocería, sobre cuya estética serán los usuarios quienes se pronuncien en última instancia, se han llevado a cabo trabajos muy intensos. Diseñada por el habitual procedimiento de elementos finitos, resulta notablemente ligera. Prácticamente el mismo peso que un R-18, pese a su mayor tamaño y a sus motores más generosos. Una amplia superficie acristalada y, sobre todo, un coeficiente de penetración aerodinámica inferior a 0,30, son los datos más destacados de esta realización, en la que destacan algunos detalles, como los cristales semienrasados a la carrocería, las puertas de gran altura, el spoiler delantero o los retrovisores aerodinámicos.

En cuanto al interior, junto con la carrocería, apenas se han utilizado elementos de otros modelos anteriores. Como es tradición en la marca, se ha cuidado especialmente el equipamiento.

Cuatro niveles de equipamiento, combinados con las distintas mecánicas, determinan las versiones. El nivel máximo incorpora como novedad un cuadro de instrumentos electrónicos, con indicadores digitales y un sistema complejo de diagnóstico integrado, así como un ordenador de a bordo con siete funciones y mando desde el volante.

En definitiva, el Renault 21 se lanza con la sana ambición de copar una importante parte del segmento que en Europa lo constituyen más de dos millones y medio de coches. Sobre el papel, el R-21 parece tan bien situado como el mejor para constituir un éxito que la Regie necesita imperiosamente, dada su actual delicada situación.

BENTLEY MULSANNE EIGHT DISTINCION DEPORTIVA

ROLLS Royce ha querido dar a sus clientes la posibilidad de poder disfrutar del confort, de la calidad, de la belleza de sus coches de una forma más discreta: bajo la marca Bentley. Si la típica calandra de Rolls Royce coronada con la escultura «Espíritu del éxtasis» resulta conocida casi para cualquiera, la no menos tradicional calandra de Bentley, derivada de los coches que ganaron en Le Mans en los años veinte y treinta, pasa mucho más inadvertida, hasta tal punto que sólo unos pocos conocedores entre los que quedan admirados por la majestuosidad del vehículo sabrá valorar en toda su dimensión lo que está observando. Y eso que salvo en la calandra y algún que otro pequeño detalle más, exteriormente, un Bentley siempre tiene un Rolls gemelo. En este caso, el Bentley Mulsanne Eight tiene su homólogo en el Rolls Royce Silver Spirit.

Pese a esta igualdad, en los Bentley se puede apreciar siempre un toque li-

geramente deportivo que falta en los Rolls. Son algunos detalles de la presentación interior, son reglajes de suspensión diferentes o la simple posibilidad de disponer de un turbocompresor que confiera unas todavía mejores prestaciones al coche. En el Bentley se nota que el fabricante ha pensado más en el conductor que, además de ir cómodo, debe obtener también un cierto placer manejando su automóvil. Evidentemente, ni el Mulsanne ni ninguno de los Bentley actuales tiene nada que ver con los coches de los años veinte, que fueron denominados por Ettore Bugatti como «los camiones más rápidos del mundo» cuando, una y otra vez, se imponían a los coches que él fabricaba, pero lo cierto es que resultan más manejables que el modelo Rolls equivalente.

AL FILO DE LOS 200 KILOMETROS POR HORA

Al menos esa es la impresión obtenida comparando el comportamiento del Bentley con el del Rolls que les habíamos presentado en el número 111. Mecánicamente, ambos coches son idénticos. El Mulsanne equipa un motor de ocho cilindros en V a 90 grados de seis litros y medio de cilindrada cuya potencia, como en el Rolls, la marca no comunica. Para sus clientes debe servirles el dato de que es «suficiente». Y lo cierto es que lo es porque sin ser un coche que queme la goma de los neumáticos en las arrancadas de los semáforos, lo cierto es que se mueve con cierta agilidad, a pesar de sus dos toneladas y cuarto de buen acero británico.

Pese a una aerodinámica no especialmente buscada —el confort prima— y



Motor 16

PRECIOS DE CHOQUE

Un verdadero esfuerzo ha realizado la Regie en lo que a precios se refiere. Desde 1.355.000 pesetas que cuesta en Francia el más barato (impuestos incluidos), hasta 1.935.000 pesetas para el gasolina más caro, mientras que los diesel oscilan entre 1.550.000 y 2.050.000 pesetas.

Naturalmente que esto no quiere decir

nada sobre la política de precios que vayan a seguir en España.

Puede ser un dato significativo el hecho de que los nuevos R-21 sean competitivos con los Citroën BX y Volkswagen Passat, por citar —entre otros— dos modelos disponibles en nuestro mercado a precios de fabricación nacional.



una caja de cambio automática, el coche alcanza casi los 200 kilómetros por hora, y mantiene velocidades entre los 160 y los 180 kilómetros por hora de marcador, sin problema. Se puede especular que la potencia real de estos motores está en el entorno de los 300 caballos, que no está nada mal.

El cambio de marchas automático es

de tres marchas. Es bastante suave en su funcionamiento —los pasos de una marcha a otra son casi imperceptibles— y el fabricante asegura que resta muy poca potencia gracias a la utilización de fluidos de muy alta densidad en el convertidor.

En estos coches resulta un poco ridículo hablar de economía de consumo.

Se les piden que respondan bien y nada más. Y eso es lo que hace el Bentley. De todas formas, como referencia hay están los 22,3 litros de consumo medio ponderado.

CONFORTE DUREZA

Con respecto al Rolls, el Bentley incorpora también una suspensión con un tarado más duro. Evidentemente es un endurecimiento moderado, que no impide que el coche sea superconfortable. Pero repercute en gran manera en

Los Bentley se distinguen por la rejilla del radiador, igual que la de los coches vencedores en Le Mans en los años veinte.

la manejabilidad y el comportamiento del coche. El conductor gana en seguridad. El coche balancea menos y no tiene la sensación de flotación que daba el Rolls. Y todo esto se traduce en una entrada más franca en las curvas.

Al final, todo esto permite una conducción todavía más relajada, sobre todo en terreno de curvas, entre las que el coche se embala con cierta facilidad. Y como puede uno fácilmente imaginarse, detener dos toneladas y cuarto de coche no es siempre empresa fácil, pese a la generosidad del dispositivo frenante del que sólo hay que criticar levemente la dureza del pedal de freno.

Como decíamos, pese a la mayor dureza de la suspensión, el confort es de primer orden. La absorción de irregularidades del piso es prácticamente perfecta, y el que el coche balancee menos repercute positivamente, lo agradecen también los ocupantes, en particular los del asiento posterior.

El ruido del motor es casi inaudible. Pero afortunadamente le falta ese casi que permite tener constancia del nada desagradable ruido del motor V-8.

La dirección es asistida. La manda un volante idéntico al del Rolls —no hay ningún emblema sobre el volante— de aro bastante fino.

AIRE DE FAMILIA

En los interiores, la apariencia es semejante, pero no igual. La igualdad hay que encontrarla en la calidad de la piel, en la plancha de madera del salpicadero, etcétera. Sin embargo, hay diferencias. Faltan algunos detalles que serían un poco superfluos en un coche destinado a ser conducido por su propietario como las mesitas plegables de la parte trasera, la doble tonalidad de claxon, etcétera. En cambio, en el salpicadero del Bentley se descubren dos relojes redondos —reloj horario y ter-



El salpicadero tiene la misma presentación que en Rolls, pero con algunas diferencias. Los instrumentos redondos resultan más deportivos que los visores digitales del Rolls.



Los asientos son muy confortables. Cuatro personas viajan con la mayor comodidad. Los delanteros tienen todas las posibilidades de regulación por medio de mando eléctrico.

mómetro de aire— que resultan más deportivos que el visor cuadrado para información digital que lleva el Rolls.

Los asientos son iguales, confortables, muy anatómicos, tapizados en piel (en principio). Los delanteros tienen todas las posibilidades de regulación siempre eléctricamente. Esto hace

innecesario el que el volante sea regulable en altura. Lo cierto es que cualquier conductor puede encontrarse cómodo al volante de este coche, tener una buena visibilidad y mirar hacia abajo a los demás automovilistas, no sólo por ir en Bentley, sino por la altura del coche.

FICHA TÉCNICA



MOTOR Disposición: Delantera, longitudinal. Número de cilindros: 8, en V, a 90°. Cilindrada: 6.750 c.c. (104,1 x 99,1 mm.) Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas central, accionado por pifones. Alimentación: Inyección Bosch K-Jetronic. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: 97 NO. Capacidad del depósito: 108 litros. Potencia máxima: La suficiente.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Automática, de 3 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 16,9 km/h.; 2.ª, 28,1 km/h.; 3.ª, 42,2 km/h.

DIRECCION Tipo: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 12,3 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas, con reglaje automático de nivel.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 235/70 HR 15.

DIMENSIONES Peso en orden de marcha, 2.245 kg.; longitud total, 5,310 m.; anchura, 1,885 m.; altura, 1,485 m.; batalla, 3,060 m.; volumen del maletero, 510 dm.³.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) 192,2

ACELERACION (seg.)

400 m. salida parada 17,8
1.000 m. salida parada 33,0
De 0 a 100 km/h. 10,2

CONSUMO



CIUDAD

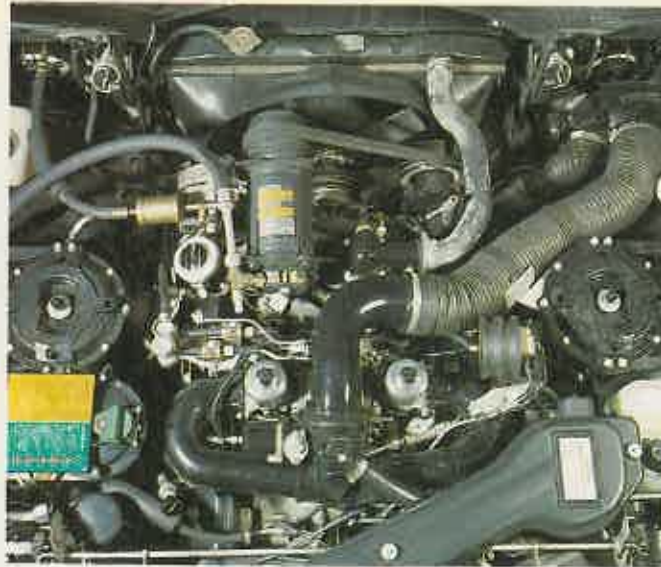
A 27,8 km/h. de media 25,9

CARRETERA

A 90 km/h. de cruceo 16,3
A 120 km/h. de cruceo 18,3
A 140 km/h. de cruceo 20,0
A 180 km/h. de cruceo 27,6

AUTONOMIA MEDIA

Consumo medio ponderado .. 22,3
Recorrido (km.) 430



El motor es un V-8 de seis litros y tres cuartos. El fabricante no comunica la potencia, pero se puede estimar en unos trescientos caballos, que lanzan el coche a cerca de 200 kilómetros por hora.



Las llantas de 15 pulgadas son de chapa y están cubiertas por el típico embellecedor Bentley. Monta neumáticos Good-Year de 235/70.

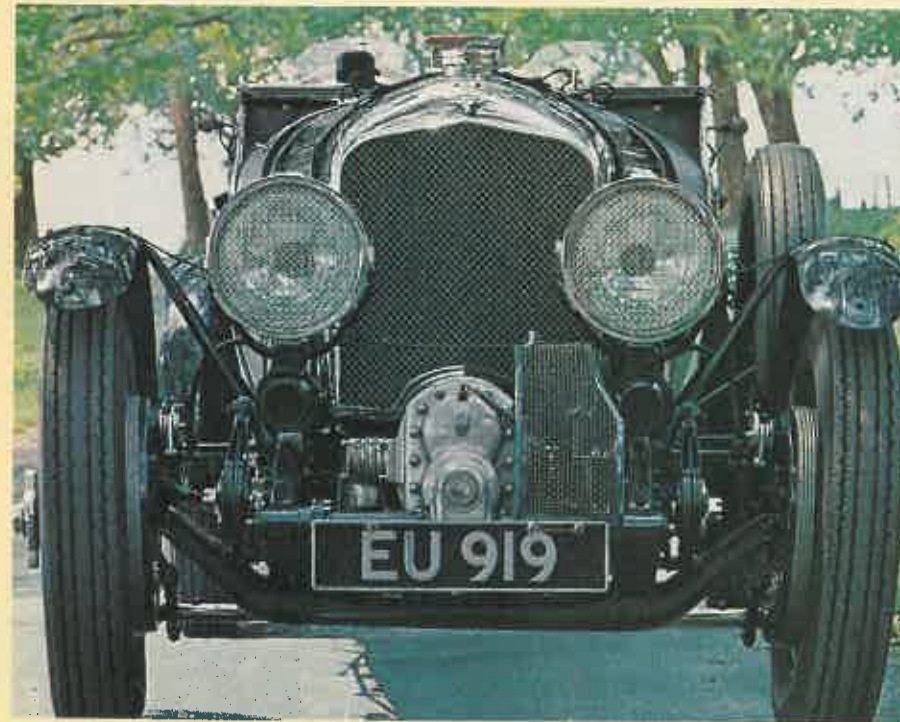


BENTLEY: UN NOBLE DESCONOCIDO

BENTLEY fue una marca famosa en los circuitos del mundo entre los años de 1922 y 1931. Y, sin embargo, nunca fabricó coches de competición, sino excelentes coches deportivos, que debidamente trasformados —a nivel de bastidor y carrocería— obtuvieron multitud de victorias. Las más famosas fueron las que lograron en el circuito de Le Mans, en la famosa carrera de las 24 Horas. Quintos en la edición de 1923, al año siguiente ganaron la prueba en buena parte porque sus coches iban equipados de frenos en las cuatro ruedas, lo que hasta entonces no era normal, existiendo dispositivo de frenado solamente sobre las ruedas traseras. Después de este primer triunfo los Bentley volvieron a ganar en 1927, 1928, 1929 y 1930. El más espectacular de estos triunfos fue el de 1929, en que fueron cuatro los Bentley que tomaron la salida y cuatro los que pasaron la meta, copando los cuatro primeros puestos. El coche vencedor fue el conducido por Woolf Barnato y sir Henry Birkin. Woolf Barnato, que había conducido ya el Bentley vencedor en 1928 y volvería a ganar en 1930, fue de gran trascendencia en la historia de esta marca como empresa independiente. Y no sólo por sus triunfos. Multimillonario, financió Bentley entre los años 1926 y 1931. Después consideró que había perdido demasiado dinero en la aventura y decidió cerrar la factoría. No obstante, todavía se fabricaron algunas unidades, que el propio Barnato carrozó —las Barnato-Hassan fueron las carrocerías más famosas de Bentley— e hizo correr. En 1935, Oliver Bertram conseguiría el récord del circuito de Brooklands con un Bentley Barnato-Hassan de 6,5 litros, girando a la media de 228 km/h.

Para entonces, Rolls Royce controlaba ya Bentley, que había comprado en 1933. Con los nuevos propietarios, la actividad deportiva tocó a su fin, convirtiéndose en una segunda marca a la que se quiere dar unas connotaciones de mayor dinamismo, aunque básicamente los coches sean iguales.

En la actualidad, se ofrecen tres modelos: el Mulsanne, equivalente al Rolls Royce Silver Spirit/Spur; el Mulsanne Turbo, que lleva motor sobrealimentado, y el Continental, convertible equivalente al Rolls Royce Corniche, con mecánica del Mulsanne.



Ante la victoria de los Bentley sobre sus coches, Bugatti exclamó: «Son los camiones más rápidos del mundo.» En la actualidad son coches refinados y con futuro, como prueba el Bentley Project presentado en un salón como anticipo del modelo del año 90.



Aunque por anchura, el asiento trasero admite cinco adultos con toda comodidad, la forma de los mismos hace que sean dos los que de verdad viajan con auténtica comodidad en las plazas posteriores.

Ni que decir tiene que el coche lleva de serie aire acondicionado programable, independiente para la parte baja y la parte alta.

COMO LA BANCA SUIZA

El Bentley, como los Rolls, no tiene un precio fijo. Varía según la cotización del franco suizo, que es la única moneda que se admite para pagar lo que vale este coche. Además, resultaría difícil establecer una tarifa, puesto que no hay coches con equipamiento base ni lista de opciones posible. En un Bentley es todo posible. Dado que estos coches se construyen prácticamente según demanda, el precio se calcula según el equipo que pide el comprador. Y es el comprador, y sólo él, quien elige como quiere su coche. De todas for-



Exteriormente, la calandra y algún que otro pequeño detalle más diferencian al Bentley de los Rolls Royce, que siempre tienen modelos gemelos.

mas, como precio medio puede estimarse en unos dieciséis millones de pesetas.

Por otra parte, los Bentley se benefician de la misma garantía que los Rolls Royce. Una garantía que asegura la posibilidad de disponer en un plazo razonable de tiempo de cualquier recambio. Eso en caso de que algo se averiara.

No hay que olvidar que Bentley, más incluso que Rolls, es una marca respetada por los conocedores, lo que hace que su valor, con los años, se mantenga alto. Algo que hay que tener también en cuenta.

Sergio Piccione
Motor 16/35

FRENTE A FRENTE

**FAMILIARES: BX CONTRA
PASSAT Y REGATA**

CAPACES DE TODO



LOS coches de tipo ranchera, los familiares, están perdiendo a marchas forzadas el carácter industrial o utilitario de los pioneros para dar paso a un estilo más espectacular, a un estilo de utilización tipo tiempo libre en el que se tiene muy en cuenta la comodidad de los pasajeros, la elegancia de los interiores, o la capacidad de almacenaje para llevar tablas de esquí, o de windsurfing, sin ir más lejos.

El mercado que hasta hace poco estaba copado por los R-18, o R-12, los 131 o los GSA Break, coches muchos

de ellos ya desaparecidos o en trance de extinción, acaba de revitalizarse con la llegada de dos extranjeros, el Citroën BX Break y el Fiat Regata Weekend, así como un modelo de producción nacional, el Volkswagen Passat Variant.

Estos tres modelos son los que se han enfrentado en un duelo total; en el curso de esta comparativa se ha examinado la respuesta de cada uno de estos coches, tanto al ir en vacío como al ir cargados con quinientos kilos, y se han examinado desde diferentes puntos de vista: el de un conductor que quiere un

coche distinto para toda la familia y su equipaje, para aprovechar al máximo sus ratos de ocio, y el de un usuario que quiere un vehículo industrial con las características de un coche familiar pero con gran capacidad de carga.

Después de 1.500 kilómetros con cada coche, la conclusión es clara; por manejabilidad, comportamiento y habitabilidad son más interesantes el BX y el Passat, pero por precio y equipamiento, el número uno es el Regata que, además, ofrece unos consumos algo más recortados y unas prestaciones algo superiores.

INTERIORES: DENTRO DE UNA PECERA

Los tres competidores de esta prueba son coches que se compran por su capacidad de carga, por su espaciosidad interior. El Passat es el más grande, no sólo por fuera, sino también por dentro; el coche alemán es algo más amplio que el BX y el Regata, dos modelos que quedan en un pañuelo.

El espacio para pasajeros del Passat y el BX es mayor que el ofrecido por el Regata; el Volkswagen es el coche

que deja más hueco libre para las piernas de los pasajeros sentados en las plazas traseras, seguido de Citroën y Fiat. Tanto el Passat como el BX son más anchos que el Regata a nivel de codos y de hombros.

Cinco adultos viajan sin problemas en cualquiera de estos tres coches, pero van más amplios en el Volkswagen y en el Citroën, ya que las personas sentadas detrás disfrutan de 10 centímetros más de anchura libre que en el Regata.

El maletero del Regata y BX es un poco más amplio que el del Passat, si

tan sólo se cargan bultos hasta la línea inferior de las ventanillas. En caso de abatir el respaldo del asiento trasero, el Volkswagen es el más espacioso; la diferencia entre el Passat y la pareja Regata-BX no es, sin embargo, muy grande, ya que no llega ni al 10 por 100.

Los pasajeros no tienen queja en el capítulo de accesibilidad a cualquier plaza. El Regata y el BX son algo mejores que el Passat, ya que en el coche de origen alemán el marco de las puertas posteriores obliga a agachar bastante las cabezas.

A la hora de cargar el maletero hay

FRENTE A FRENTE

una ventaja clara para el Regata: el Fiat lleva una trampilla inferior abatible, lo que evita levantar mucho los pesos. El Regata y el BX son los mejores en este aspecto, ya que la arista inferior del porton trasero en el Volkswagen Passat queda bastante más alta.

El Citroën tiene los asientos más cómodos de los tres rivales; en este capítulo hay que situar detrás al Volkswagen y al Fiat. Las butacas delanteras del BX recogen bien el cuerpo y tienen una forma anatómica bastante agradable, aunque el respaldo no lleva mucho apoyo lumbar, defecto que criticarán los usuarios de espaldas más delicadas al alargarse los viajes; en el Passat, el problema es la forma del respaldo, buena en la zona lumbar pero mala a la altura de los hombros, porque los deja al aire; las butacas del Regata no sujetan nada el cuerpo y tanto la base como el respaldo son demasiado rectos, sin ninguna curvatura.

Los asientos traseros más cómodos son los pertenecientes al BX y al Regata; el Passat se queda un poco por debajo de sus rivales, porque la base es corta y el ángulo entre los dos elementos, base y respaldo, obliga a los ocupantes de estas plazas a sentarse muy erguidos.

La postura de conducción es clave en unos modelos que van a estar rodando durante muchas horas. El BX y el Regata ofrecen una postura casi ideal a los usuarios de talla media comprendida

entre 1,65 y 1,75 metros. El Passat está pensando para personas muy altas, por lo que los pedales quedan bastante alejados y hay que acercarse mucho al volante para llegar bien hasta ellos. En el BX y en el Passat se va sentado en una postura bastante baja, mientras en el Regata sucede todo lo contrario, que se va sentado muy alto, casi como en una furgoneta.

El cuadro de mandos del Regata es mucho mejor que los equipados por los BX y Passat. El cuadro de Fiat es muy visible y va bien equipado, cosa que no sucede ni en el Passat ni en el BX. El cuadro del Citroën es demasiado pobre y, por no llevar, no lleva ni un termómetro de agua.

El sistema de climatización del Volkswagen es el más efectivo de los tres: se puede regular con bastante precisión y actúa de forma casi instantánea.

El sistema del BX es algo menos eficaz, porque la cantidad de aire que entra en el espacio habitable es bastante más reducida. En el Regata hay que criticar la poca utilidad del sistema, no sirve porque el caudal de entrada de aire es mínimo.

El acabado del Passat es mejor que el del BX y el del Regata. El Fiat lleva un equipo muy completo, pero la calidad de acabado no es excepcional, lo mismo que la del Citroën. El Volkswagen es muy sobrio, pero todo está en su sitio y bien apretado.

AL VOLANTE: ESAS PEQUEÑAS DIFERENCIAS

El usuario de estos tres modelos quiere, ante todo, viajar seguro, tanto si va con el coche vacío como si va cargado con cinco pasajeros y todo su equipaje; es un usuario que deja un poco de lado el capítulo de prestaciones, pero a cambio quiere un comportamiento noble y sin problemas, unos consumos ajustados, una dirección que no sea dura y un sistema de frenos potente, un sistema que pueda defenderse bien cuando el coche viaja con 500 kilos a sus espaldas.

El comportamiento del BX y el Passat es mejor que el mostrado por el Regata; en este capítulo, la ventaja del Citroën y del Volkswagen sobre el Fiat se va haciendo más y más grande a medida que se aumenta la carga, y llega a ser máxima cuando los tres modelos van repletos de pasajeros y equipaje.

El Citroën y el Volkswagen sorprenden por su buen agarre a la carretera al circular con los coches casi vacíos. El BX y el Passat se mueven con mucha soltura en cualquier tipo de terreno y, pese a su gran tamaño exterior, saben ser coches ágiles, coches con reacciones casi idénticas a las mostradas por sus hermanos de carrocería clásica. En las curvas más rápidas, el BX y el Passat van pegados al suelo como si fueran sobre raíles, incluso cuando el

FICHA TÉCNICA

	BX	REGATA	PASSAT
MOTOR			
Disposición	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.905 c.c.	1.929 c.c.	1.588 c.c.
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Árbol de levas en cab.	Árbol de levas en cab.	Árbol de levas en cab.
Alimentación	Bomba inyectora	Bomba inyectora	Bomba inyec. y turbo
Compresión	23 a 1	23 a 1	23 a 1
Tipo de carburante	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo
Capacidad del depósito	52 litros	55 litros	60 litros
Potencia máxima	65 CV a 4.600 rpm.	63,3 CV a 4.600 rpm.	70 CV a 4.500 rpm.
Par máximo	12,2 mkg. a 2.000 rpm.	12,1 mkg. a 2.000 rpm.	13,6 mkg. a 2.600 rpm.
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	8,3 km/h.	7,1 km/h.	7,6 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	14,5 km/h.	13,0 km/h.	13,6 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	21,3 km/h.	19,7 km/h.	20,5 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	28,2 km/h.	27,8 km/h.	29,0 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	36,1 km/h.	35,0 km/h.	36,2 km/h.
DIRECCIÓN			
Tipo	De cremallera	De cremallera con servo	De cremallera
Vueltas de volante entre topes	4,4	3,5	4,2
Diámetro de giro	10,2	10,3	10,7
FRENOS			
Sistema	Discos delante y detrás con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo
SUSPENSIONES			
Tipo	Independiente a las 4 ruedas, hidroneumática	Independiente a las 4 ruedas	Independiente delante y semindpend. detrás
RUEDAS			
Llanta	De chapa, 5 x 14	De chapa, 5,5 x 14	De chapa, 5,5 x 13
Neumáticos	165/70 R 14	185/70 SR 14	185/70 SR 13
PESO			
Peso en orden de marcha	990 kg.	1.000 kg.	1.075 kg.

SONORIDAD

	BX	Regata	Passat
Al ralentí	50,2	59,3	55,2
A 60 km/h.	67,7	66,8	65,7
A 90 km/h.	70,7	70,6	67,0
A 120 km/h.	73,6	74,5	71,1
A 140 km/h.	74,1	77,7	75,4
A tope	76,6	80,5	78,6

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

FRENOS

	BX	Regata	Passat
DISTANCIA DE FRENADO (en metros)			
A 60 km/h.	11,2	15,0	12,6
A 100 km/h.	42,2	44,3	44,1
A 120 km/h.	54,0	56,6	56,2



**CITROËN BX
RD BREAK**
Precio en la calle:
2.027.704 pts.

Presentación: Abril de 1985 (mundial).
Enero de 1986 (España).
Importador: Citroën Hispania, S. A.
Número de talleres: 900.
Plazo de entrega: Un mes.

VIRTUDES

- Comportamiento
- Confort de marcha
- Mecánica elástica

DEFECTOS

- Dirección lenta y dura
- Cuadro de mandos
- Acabado flojo.

En comportamiento, en todo momento, el Citroën BX se muestra superior a sus rivales. La diferencia se hace mayor en carga.



**FIAT REGATA
DIESEL FAMILIAR**
Precio en la calle:
1.716.004 pts.

Fecha presentación: Septiembre de 1984 (mundial). Septiembre de 1985 (España).
Importador: Fiat Hispania, S. A.
Número de talleres: 185.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Equipamiento.
- Consumo.
- Prestaciones.

DEFECTOS

- Comportamiento cargado.
- Ruido mecánico.
- Climatización escasa.

piso está bacheado. El único problema está en los morros de los dos rivales, que muestran cierta pereza en el momento de entrar en las curvas más cerradas.

El Regata en cambio entra en las curvas con una agilidad impresionante, pero la parte trasera del coche es bastante bailona, por lo que al ir un poco de prisa hay que prestar atención.

Al viajar con los coches cargados por



**VW PASSAT
VARIANT CL TD**
Precio en la calle:
2.012.065 pts.

Presentación: 1985
Fabricante: Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S. A.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: 15 días.

VIRTUDES

- Manejabilidad del cambio
- Comportamiento
- Calidad de acabado

DEFECTOS

- Postura de conducción
- Dirección lenta y dura
- Carácter de la transmisión

uno de esos trayectos en los que se incluyen carreteras de montaña es cuando saltan a primer plano las diferencias entre estos tres modelos. El mejor de todos es, sin duda alguna, el BX, que se ríe de las diferencias de carga y de los baches, y que sigue siendo tan fácil

FRENTE A FRENTE

de conducir como cuando va vacío gracias a su sistema hidroneumático de suspensión. El Passat queda casi al mismo nivel; en curvas rápidas se sigue agarrando muy bien y sólo en el momento de llegar a las curvas más cerradas se nota la pereza del morro, que continúa por derecho algunos instan-

tes. El Regata está detrás de sus rivales. El manejo del Fiat se complica al llenar el coche de pasajeros y equipaje, pues la parte delantera va por donde manda el conductor, pero la parte trasera vive un poco a su aire, a causa del excesivo aplastamiento de la suspensión por efecto de la carga.

PRESTACIONES



Con una persona

VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)	Regata	Passat	BX
400 m. desde parada	20,4	20,7	19,7
1.000 m. desde parada	38,3	38,4	37,2
De 0 a 100 km/h.	15,4	15,6	14,3
ACCELERACIÓN (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,6	20,8	21,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	23,0	24,0	25,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,8	38,1	40,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	42,4	41,7	47,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	15,9	15,8	15,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	21,7	20,2	21,6

PRESTACIONES



Con lustro

VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)	Regata	Passat	BX
400 m. desde parada	22,3	22,8	21,8
1.000 m. desde parada	41,3	41,4	39,7
De 0 a 100 km/h.	16,2	16,3	15,7
ACCELERACIÓN (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	22,9	23,1	22,0
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	25,6	24,4	27,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	43,5	43,6	43,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	48,5	47,6	48,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	17,4	20,7	16,2
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	22,0	29,6	24,2

El tema del consumo es clave en estos coches que van a rodar muchos kilómetros por encima de la media habitual. Las diferencias entre los tres competidores son mínimas. El Regata es el que menos gasta y el Passat el más bebedor, pero la diferencia entre uno y otro no pasa de las 25 pesetas a los 100 kilómetros, si se consideran unos recorridos mixtos, en los que una gran parte es ciudad y el resto carretera o autopista.

CONSUMO

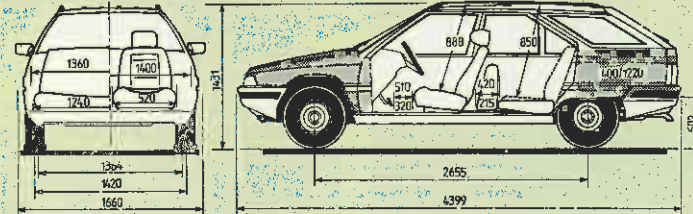


	BX	Regata	Passat
CIUDAD			
A 28,4 km/h. de promedio	8,5	8,2	8,8
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruce	4,6	4,6	4,6
En conducción normal	9,7	10,3	10,8
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruce	7,0	6,2	6,4
A 140 km/h. de cruce	9,8	9,6	10,3
CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km.	7,2	6,9	7,3
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	720	800	820

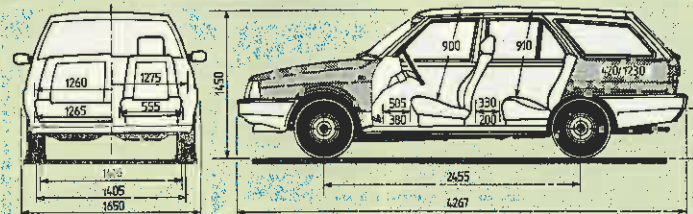
El Fiat consume menos gasóleo que sus rivales en cualquier terreno, seguido de cerca por el Citroën y el Volkswagen. En ninguno se llega al litro de diferencia a los 100 kilómetros.

Las prestaciones no son, a primera vista, un capítulo relevante en estos modelos, pero tiene todo su valor cuando se trata de adelantar en más o en menos tiempo o cuando se trata de callejear con facilidad sin recurrir una y otra vez a la palanca de cambio. El Passat es el más enérgico a la hora de acelerar, el BX y el Regata se recuperan mejor gracias a que la cuarta y la quinta no restan capacidad de reacción al motor, cosa que sí sucede en el Passat

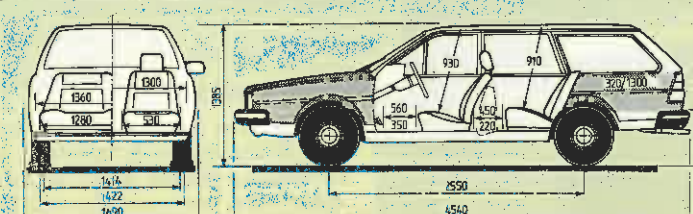
CITROËN BX BREAK



FIAT REGATA WEEKEND



VW PASSAT VARIANT



por culpa de una caja pensada casi exclusivamente de cara al rodaje por autopista con consumo mínimo, una caja que no da buenos resultados al enfrentarse con el tráfico de nuestras carreteras, en donde se multiplican las caravanas y las retenciones.

Los tres modelos muestran bastante pereza en el momento de adelantar a un camión si se va en quinta. Hay que recurrir a la cuarta y, en muchos casos, a la tercera. El Regata es el más ágil en este difícil y peligroso ejercicio, el Passat es el más tranquilo, mientras que el BX queda entre uno y otro.

A la hora de callejear, el BX es el más agradable, porque la enorme elasticidad de su mecánica, su suavidad, permite olvidarse del cambio: a continuación hay que situar al Regata, casi

al mismo nivel. El Passat es el peor en este aspecto; es necesario recurrir a la tercera con mucha más frecuencia de lo deseable.

La dirección del Regata es la mejor de los tres modelos. El Fiat lleva la dirección asistida de serie, su accionamiento es suave y con poco más de tres vueltas de volante entre topes se llevan las ruedas de un extremo a otro. El BX y el Passat son peores en este capítulo. La dirección de los dos coches es suave en marcha, pero es muy pesada en el momento de aparcar; los dos sistemas pecan, además, por su excesiva lentitud, ya que tanto en uno como en otro caso hacen falta más de cuatro vueltas para girar las ruedas entre topes. La servoasistencia se puede montar como opción en el BX, pero no en el Passat,

que además sufre otro defecto: su dirección no tiene retorno automático al punto central cuando está girada del todo, como sucede muchas veces al salir de un aparcamiento subterráneo o al doblar una esquina, por lo que hay que estar con atención y ayudar con las manos.

Los frenos del BX son mejores que los del Regata y los del Passat. El sistema del Citroën exige bastante tacto al tocar el pedal, pero es más efectivo, ventaja que crece cuando el coche va cargado, ya que el BX sigue reaccionando con prontitud y no tiene problemas por culpa del uso intensivo. El tacto del pedal es más agradable en el Fiat y en el Volkswagen, pero el sistema pierde eficacia a medida que aumenta el peso transportado.



El cuadro más completo es el del Fiat Regata. El del BX es equivalente al de la berlina. En el Volkswagen es criticable la falta de equipamiento.



Los asientos son bastante confortables en los tres coches. Los del Volkswagen han mejorado con respecto al modelo precedente.



Los asientos traseros son abatibles en todos ellos, lo que permite ofrecer una gran capacidad de carga.



RAI/AGF/AGF/AGF

En el Regata Weekend la altura de la plataforma es la menor gracias a que el borde desciende para facilitar la carga de objetos pesados.

CONCLUSION: FAMILIAR O INDUSTRIAL

El Fiat Regata es 300.000 pesetas más barato que sus dos rivales y esta diferencia puede ser decisiva a la hora de la compra, ya que nunca hay tanta distancia entre lo que ofrecen estos modelos. El usuario que desea un modelo lo más amplio posible, pero con las mismas características de comportamiento del coche con carrocería clásica, debe orientarse hacia el Citroën BX y el Volkswagen Passat, pero si busca un vehículo que valga tanto para llevar a la familia como para ir cargado en plan

industrial debe pensar en el Fiat Regata.

El Citroën BX Break es un modelo familiar, pero tiene todo el estilo de un turismo clásico. Su comportamiento es excelente, no sólo en vacío, sino cuando va repleto de equipajes, frena de maravilla en todos los casos, tiene una mecánica muy elástica y es el más amplio, junto con el Passat. Los asientos son cómodos y la postura de conducción es agradable. Hay que criticar la pobreza de equipamiento y la complicación innecesaria de los instrumentos. En el apartado mecánico, la única pega importante es la dureza de la dirección, que puede solucionarse con el sis-

tema de servoasistencia ofrecido en opción.

El Volkswagen Passat Variant está mecánicamente a la altura del BX; su motor empuja con mucha suavidad, pero la transmisión resta demasiada energía a las respuestas al acelerador, aunque el cambio se maneje con un dedo y su precisión sea sensacional. El Passat se mueve con mucha agilidad a pesar de su gran tamaño, se agarra muy bien, tanto si va vacío como si va cargado, y los frenos están a buen nivel. La lentitud de la dirección y su dureza en parado son, sin embargo, un problema grave en el Volkswagen, que es un coche bien acabado, que no lleva, sin embargo, ningún elemento de lujo. La postura de conducción no es nada buena para personas bajitas y faltan detalles como el testigo óptico de reserva de carburante o la luz antiniebla trasera.

El Fiat Regata impresiona por su equipamiento, muy alto, y por su precio, bastante recortado. La dirección es suave, el motor es agradable, aunque algunas veces se muestra algo brusco, las prestaciones son altas y el consumo es muy recortado. El comportamiento en curvas, bastante delicado cuando el coche va lleno, y el ruido de la mecánica, algo más alto de lo deseable, son los aspectos negativos de un coche que no tiene un acabado demasiado perfecto.

Para el usuario que busca un familiar sin más, el Regata es la elección lógica, pero si se busca un coche distinto, un coche más destinado a una utilización del tipo tiempo libre, debe orientarse hacia los otros dos niveles.

Angel Marco

EQUIPAMIENTO



	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Cuentarrevoluciones	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Cuentas homocedras paralelas	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Termómetro de agua	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Manómetro presión de aceite	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Reloj	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Testigo reserva carburante	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Testigo de freno de mano	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Testigo desgaste pastillas freno	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Parabrisas laminado	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Paros antiniebla	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Piloto antiniebla trasero	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Aire acondicionado	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Volante regulable	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Asiento regulable en altura	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Retrovisor regulable	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Apoyacabezas delanteros	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Elevavinas eléctricos (d/t)	N/N	SI	N/N	SI	N/N	SI
Cerraduras centralizadas	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Luz lectura mapas	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Tapón carburante con llave	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Llantas aleación	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Preequipo de radio	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Limpia-lava luneta trasera	NO	SI	NO	SI	NO	SI
Asiento posterior divisible	NO	SI	NO	SI	NO	SI

OPCIONES: BX 19 RD: Dirección asistida: 86.716. Ruedas de aleación ligera: 57.722. Cristales tintados y cortinillas: 31.255. Elevavinas eléctrico con cierre centralizado: 49.077. Pintura metalizada: 54.633. Aire acondicionado: 126.483. REGATA WEEK-ENS DS: Lavafaros: 21.280. Pintura metalizada: 29.260. Aire acondicionado: 159.600. Ruedas de aleación: 59.850. Apoyacabezas posterior: 19.285. Cinturones de seguridad posteriores: 18.620. Señalización agua en combustible: 9.975. PASSAT VARIANT TD: Pintura metalizada: 28.728. Todos los precios con IVA incluido.

BALANCE FINAL



	BX	Passat	Regata
Velocidad máxima	2.0000	1.0000	2.0000
Aceleraciones	2.0000	3.0000	1.0000
Recuperaciones	1.0000	2.0000	3.0000
Consumo	2.0000	1.0000	3.0000
Transmisión	1.0000	3.0000	1.0000
Caja de cambio	2.0000	3.0000	1.0000
Frenos	1.0000	3.0000	1.0000
Dirección	2.0000	1.0000	2.0000
Comportamiento	1.0000	3.0000	1.0000
Aptitudes urbanas	1.0000	1.0000	3.0000
Autonomía	3.0000	2.0000	1.0000
Habitabilidad	2.0000	3.0000	1.0000
Maletero	2.0000	3.0000	1.0000
Confort	1.0000	3.0000	1.0000
Posición conductor	1.0000	2.0000	3.0000
Sonoridad	1.0000	3.0000	2.0000
Equipamiento	2.0000	1.0000	2.0000
Calidad-Precio	1.0000	1.0000	1.0000

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

Conduzca con Credi Induban

Credi Induban coche



Si a usted le gusta un coche, se ha encariñado con ese coche y no puede pasar sin él, cuéteselo a INDUBAN. Porque, a partir de ahora, INDUBAN le ayuda a comprarlo con el mínimo esfuerzo. Un crédito de hasta 3.000.000 de pesetas, a pagar entre 6 meses y 5 años, en cómodas cuotas mensuales.

Venga a vernos. Los créditos de INDUBAN son tan rápidos de obtener como el coche de su vida.

Credi Induban. Créditos para vivir.

INDUBAN

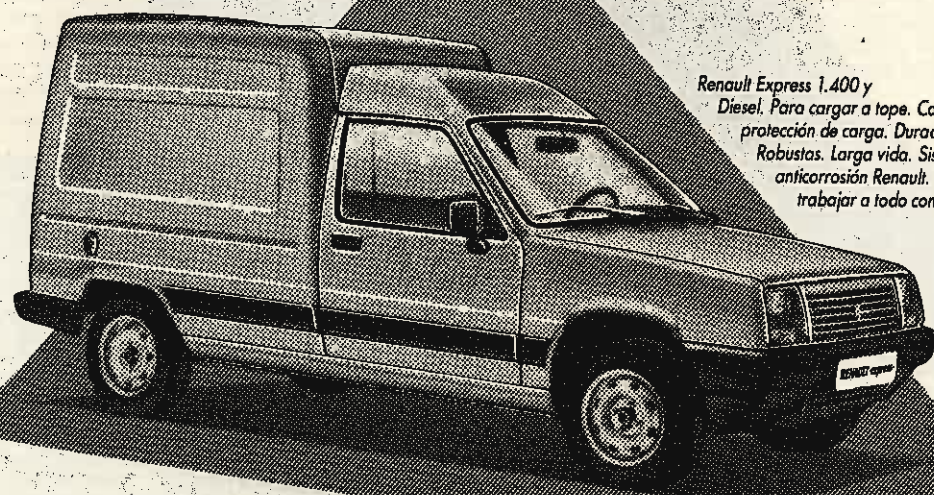
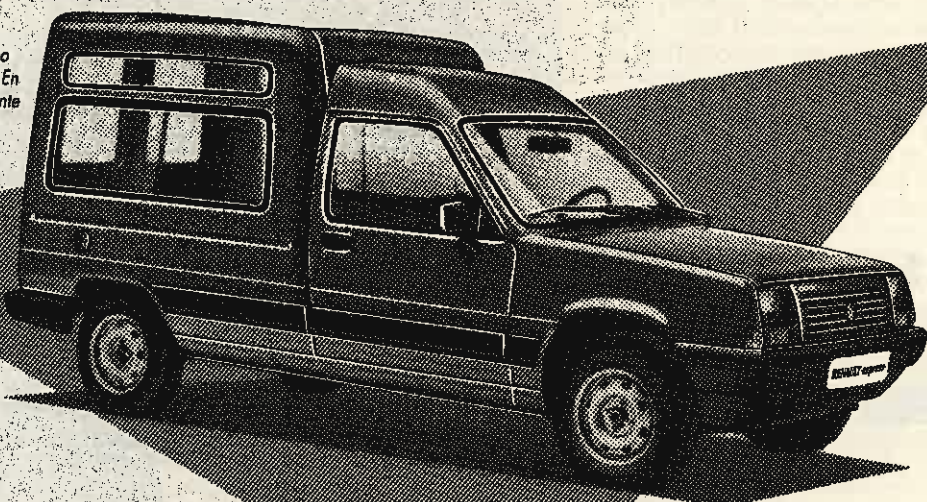
BANCO DE FINANCIACIÓN INDUSTRIAL
Del Grupo Banco de Vizcaya.

ABE 15658

Domicilio Social: Pº de la Castellana, 108. 28046 MADRID. Tel. (91) 261.11.28

LA EXPRESS

Esta es la Renault Express Combí. Diesel o gasolina. Como un coche. 5 plazas de turismo. En gasolina, la más rápida y potente del mercado. Especial para el ocio y el trabajo. Máxima luminosidad con cristales superiores.



Renault Express 1.400 y Diesel. Para cargar a tope. Con protección de carga. Duraderas. Robustas. Larga vida. Sistema anticorrosión Renault. Para trabajar a todo confort.

Renault Express. Un nuevo concepto en furgonetas. La solución moderna y racional. Para cargar y transportar 575 kilos. Máxima carga en furgonetas. Con trampilla exclusiva Renault.

En diesel: 1.595 c.c., 55 CV. de potencia.
En gasolina: 1.397 c.c., 60 CV. de potencia.
Marca la diferencia en cilindrada, potencia, velocidad y volumen de carga.

Marca la diferencia en equipamiento. De coche. Cristales descendentes. Preequipo de radio. Warning. Reloj. Encendedor. Tapa de guantera con llave. Lunetas antivaho... Pásese rápidamente, express... por su Concesionario Renault. Comprobará lo que es una furgoneta como un coche, o cómo un coche es una furgoneta.



RENAULT EXPRESS. LA NUEVA FURGONETA

Estadística

La pasada semana publicábamos los primeros resultados del año 85, en lo que se refiere a ventas de turismos nacionales, por modelos y por marcas. Continuamos en esta semana ofreciendo datos globales del pasado año y su comparación con los del año anterior.

VENTAS POR MODELOS DIESEL

Modelo	1985		1984	
	Unidades	Penetración (%)	Unidades	Penetración (%)
1.º Renault 11	18.389	13,92	7.145	6,12
2.º Renault 9	17.335	13,12	16.938	14,50
3.º Ford Orion	8.155	6,17	5.845	5,01
4.º Peugeot 205	7.720	5,84	—	0,00
5.º Renault 18	7.310	5,53	12.648	10,83
6.º Ford Escort	7.105	5,38	4.924	4,22
7.º Talbot Horizon	7.026	5,32	12.105	10,37
8.º Citroën BX	6.953	5,26	9.613	8,23
9.º Seat Málaga	6.410	4,85	—	0,00
10.º Peugeot 505	5.789	4,38	7.493	6,41
11.º VW Passat	5.472	4,14	88	0,08
12.º Talbot Solara	4.654	3,52	965	0,83
13.º Ford Fiesta	4.363	3,30	4.118	3,53
14.º Seat Ronda	3.768	2,85	9.476	8,11
15.º Seat Ibiza	3.413	2,58	532	0,46
16.º Citroën Visa	3.073	2,33	3.283	2,81
17.º Ford Sierra	2.630	1,99	1.555	1,33
18.º VW Santana	1.664	1,26	741	0,63
19.º Mercedes W-123	1.404	1,06	493	0,42
20.º Opel Ascona	1.317	1,00	980	0,84
21.º Renault 25	1.258	0,95	528	0,45
22.º Opel Kadett	857	0,65	410	0,35
23.º Opel Rekord	819	0,62	373	0,32
24.º Citroën CX	786	0,60	1.707	1,46
25.º VW Golf	778	0,59	481	0,41
26.º Fiat Regata	666	0,50	313	0,27
27.º Fiat Uno	574	0,43	275	0,24
28.º Rover	534	0,40	733	0,63
29.º Mercedes 190	380	0,29	235	0,20
30.º BMW Serie 5	345	0,26	407	0,35
31.º Fiat Argenta	255	0,19	292	0,25
32.º Volvo Serie 700	158	0,12	64	0,05
33.º Ford Granada	129	0,10	451	0,39
34.º Volvo Serie 200	121	0,09	246	0,21
35.º Volvo Serie 300	113	0,09	—	0,00
36.º Alfa 90	97	0,07	—	0,00
37.º Audi 100	84	0,06	182	0,16
38.º VW Jetta	49	0,04	54	0,05
39.º BMW Serie 3	46	0,03	—	0,00
40.º Lancia Thema	32	0,02	—	0,00
41.º Alfetta	31	0,02	—	0,00
42.º Audi 80	27	0,02	66	0,06

Como era de esperar, también entre los diesel ha vuelto a ser el más vendido el Renault 11. Pero es más destacable el hecho de que el R-9 haya logrado la segunda posición. En definitiva, entre ambos modelos, que el pasado año copaban el 20,6 por 100, este año se llevan el 27 por 100 del mercado. Por si fuera poco, otro Renault, el R-18, se coloca en quinta posición. Uno de cada tres coches diesel que se venden en España tiene un rombo en la rejilla.

Curioso destacar que el primer importado es el Sierra, con el Mercedes W-123 (el veterano 300D) en segunda posición y el Ascona y R-25 en los puestos siguientes. Está claro que, entre los importados, dominan los caros sobre los pequeños y medios, Opel Kadett, Fiat Uno o VW Golf obtienen unas ventas poco menos que anecdóticas.

El Renault 11 es el coche más vendido en España, tanto en las versiones de gasolina como en las diesel. Su hermano, el R-9, ha conseguido el segundo puesto de ventas en diesel.

MERCADO DIESEL POR MARCAS

A lo largo de todo el año 85 las ventas de coches diesel han oscilado entre el 28,8 por 100 alcanzado en enero (sobre ventas totales) y el 31 por 100 de julio, con un promedio próximo al 25 por 100. Sin embargo, en los dos últimos meses la demanda diesel cayó espectacularmente, por lo que se ha cerrado el año con una cifra muy similar, en valores absolutos y relativos, con la del año 84. Por lo que sabemos, en el primer mes del 86 se ha acentuado gravemente esta tendencia y el público se ha alejado de los coches diesel. Renault vuelve a ser la marca líder de este segmento concreto, por segundo año consecutivo, cuando logró distanciar a Seat en el pasado. Esta, pese al importante crecimiento de Volkswagen, sigue perdiendo mercado. Ford y Peugeot son, por el contrario, las marcas que mayores incrementos arrojan, mientras que los importados parecen estabilizados.

	1985		1984		1983	
	Unidades	Penetración (%)	Unidades	Penetración (%)	Unidades	Penetración (%)
1.º Renault	34.273	28,27	37.369	30,80	28.302	28,40
2.º Ford	22.382	18,46	16.861	13,90	1.819	1,82
3.º Seat	13.591	11,21	20.841	17,18	29.154	29,25
4.º Peugeot	13.509	11,14	7.491	6,17	11.302	11,34
5.º Talbot	11.680	9,63	13.070	10,77	16.969	17,03
6.º Citroën	10.811	8,91	14.603	12,04	3.202	3,21
7.º Volkswagen	8.403	6,93	5.802	4,78	1.570	1,57
8.º Opel	2.953	2,43	1.763	1,45	3.738	3,75
9.º Mercedes	1.784	1,47	1.404	1,16	1.643	1,65
10.º Rover	544	0,45	770	0,63	438	0,44
11.º BMW	443	0,36	442	0,36	203	0,20
12.º Fiat	322	0,26	268	0,22	717	0,72
13.º Volvo	238	0,19	316	0,26	352	0,35
14.º Audi	150	0,12	276	0,22	349	0,35
15.º Alfa Romeo	132	0,11	25	0,02	0	0,00
Seat + VAG	22.144	18,26	26.919	22,18	31.073	31,17
Peugeot + T	25.189	20,77	20.561	16,94	28.271	28,37
TOTAL	121.215		121.301		99.658	
Porcentaje sobre total	23,31%		25,02%		19,38%	

VENTAS DE DERIVADOS DE TURISMOS

	1985		1984	
	Unidades	(%)	Unidades	(%)
1. Renault 4 F6	19.543	32,72	21.829	40,69
2. Citroën C-15	16.486	27,61	995	1,85
3. Seat Trans	15.371	25,74	20.613	38,42
4. Renault 4F	2.980	4,99	2.489	4,64
5. Citroën Dyane	1.564	2,62	3.951	7,36
6. Seat Panda	1.246	2,09	1.190	2,22
7. Ford Fiesta	1.213	2,03	735	1,37
8. Seat Ronda	558	0,93	566	1,06
9. Opel Kadett	216	0,36	192	0,36
10. Samba Comercial	185	0,31	318	0,59
11. Citroën Mehari	147	0,25	411	0,77
12. Peugeot	86	0,14	83	0,15
13. Seat Fura	2	—	71	0,13
TOTAL	59.719		53.648	

La aparición de la Citroën C-15 y su oferta diesel ha revolucionado este segmento concreto, al que hace experimentar un importante crecimiento. La presencia de otro vehículo diesel en el mercado debe polarizar la atención del comprador hacia Citroën y Renault, e incitar a Seat a lanzar al mercado un producto competitivo.



LENTITUD DE LA MUTUA

COMO lector asiduo y simpatizante de su revista, deseo exponerle mi caso, a fin de que ustedes me indiquen cuál ha de ser mi postura ante lo que considero una grave falta de formalidad de la Mutua Madrileña Automovilística.

En la madrugada del día 4 al 5 de diciembre pasado sufrí con mi coche un grave accidente de tráfico. Un desconocido, que se dio a la fuga, me embistió por detrás, quedando mi vehículo empotrado, a resultas del impacto, en una boca de Metro. El resultado fue que el coche —un Ford Fiesta Sport 1.1— tuvo que ser trasladado a un taller, concesionario de la marca, en una plataforma. El mismo día 5 por la mañana di parte del accidente a la Mutua Madrileña, que es mi compañía aseguradora.

Según me informan en el taller donde el coche continúa, es más que probable

que la compañía considere el accidente como siniestro total, ya que el presupuesto elaborado supera el valor del coche (unas 450.000 pesetas, al estar matriculado en mayo de 1982). Esta respuesta me la han venido dando ante mis continuas preguntas desde el mismo momento en que el coche fue llevado al taller. Sin embargo, transcurridos ya cincuenta días desde el accidente, no he tenido ninguna noticia de la compañía aseguradora, pese a mis continuos desplazamientos y preguntas en sus oficinas.

¿Es esto normal? ¿Sucede en todos los casos así? ¿Tengo derecho a alguna indemnización?

José Miguel González Benito
Madrid.

Respuesta.—No es en absoluto normal lo que nos cuenta. El procedimiento normal es que, una vez tasado el siniestro por un perito de la compañía (que suponemos ya se habrá desplazado al ta-

ller para inspeccionar los restos del automóvil), le comuniquen su decisión. Bien sea esta la de reparar los daños, bien la de abonarle el 75 por 100 del valor de su coche en el momento del accidente (algo menos de las 450.000 pesetas que nos indica).

CRITICA DE TIENDAS

FIAT AUTO-BARAJAS

El concesionario más importante de Fiat, antiguos talleres del importador, está situado en la carretera de Barcelona, a pocos kilómetros de Madrid, en el polígono industrial de las Mercedes.

Sus instalaciones son muy completas, disponiendo de secciones para la reparación de chapa, donde los trabajos realizados son de una gran calidad.

El taller mecánico es realmente grande, y está atendido por auténticos profesionales, con un montón de años al servicio de Fiat. En esta sección, una parte está dedicada a la reparación de turismos y furgonetas Ducato, mien-

tras que la otra está dedicada a la reparación de motores de máquinas de ferrocarril. Otra grata sorpresa que nos depara la instalación de Auto-Barajas es su departamento de mecanización, totalmente equipado con tornos, fresas, rectificadoras, etcétera, en donde se pueden hacer piezas, reparar otras que no existan en stock por su antigüedad, etcétera.

El departamento comercial se encuentra en las mismas instalaciones. El servicio y la atención son buenos, la dirección del concesionario no ha variado, con la salvedad de que el anterior director ha pa-

sado a ser propietario. El trato al cliente es esmerado, ponen a su disposición un servicio de transporte desde las instalaciones que este concesionario dispone en Madrid, en el paseo de La Habana, en el mismo edificio en el que la importadora tiene sus oficinas. Esta exposición, decorada con un gusto exquisito, moderno y funcional, mantiene en su interior una completa representación de los coches de las marcas Fiat, Lancia y Autobianchi. Atendida por dos vendedores, se convierte en el escaparate del concesionario en Madrid, facilitando de esta forma la visita a Auto-Barajas.



Puntuaciones: Vendedores, 7; Tasación vehículos, 7; Exposición, 9; Stock, 8; Talleres, 8; Entregas, 8 y Financiación, 6.

Agenda

Del 11 al 17 de febrero

Salones

● Del 15 de febrero al 2 de marzo tendrá lugar en Irlanda el **Salón del Automóvil de Dublín**, el segundo de los siete que durante 1986 presentarán en Europa las últimas novedades del mundo del automóvil.

● También del 19 al 21 de febrero estará abierto el público **Portatauto 86**, la IV Exposición de Fabricantes para la Industria del Vehículo a Motor, que organiza la asociación de fabricantes en la ciudad portuguesa de Oporto.

Esquí

● La Federación Cantábrica organiza del 15 al 16 de febrero el **V Trofeo Alto Campoo de Santos**, de categoría nacional. Asimismo, en esta estación invernal el domingo día 16 tendrá lugar el **I Trofeo Alto Campoo de Fondo**.

● Desde el viernes 14 al domingo 16 de febrero, la Federación Castellano-Leonesa correrá a cargo de la organización del **Campeonato de España de Esquí Artístico, Bajas y Saltos** para hombres y mujeres, que tendrá lugar en la estación de San Isidro.

No comprendemos, por tanto, la demora de la Mutua en comunicarle su decisión. Si usted considera que el contrato que le liga a la compañía aseguradora no está siendo cumplido, siempre tienen el recurso de denunciarlo, pero, de todos modos, investigue las causas de esta demora, que no nos parece normal.

MERCEDES FANTASMA

SOY propietario de un Mercedes 220 gasolina del año 1975. La principal pregunta que le quería plantear es qué potencia tiene el motor y cuáles son sus prestaciones (aceleración, velocidad máxima...). También me gustaría saber cuál es el valor actual del coche y por qué este dato no aparece reflejado en las listas de precios.

José Luos Albo
Vigo Portavedra).

Respuesta.—En principio, no existía ya en 1975 el Mercedes 220 de gasolina del que nos solicita datos. Esta es la razón por la que este modelo no figura en las listas de precios del Ganvam. En el 75 existe el 230, con una cilindrada de 2.307 c.c. y 110 caballos de potencia, y que el fabricante anunciaba capaz de alcanzar los 170 km/h.

Las baterías Caterpillar sin mantenimiento tienen puntos POSITIVOS...

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

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

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

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

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

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

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.

y puntos NEGATIVOS

Estos están en el polo opuesto.

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

Cambie a lo mejor



Distribuidor en España

FINANZAUTO

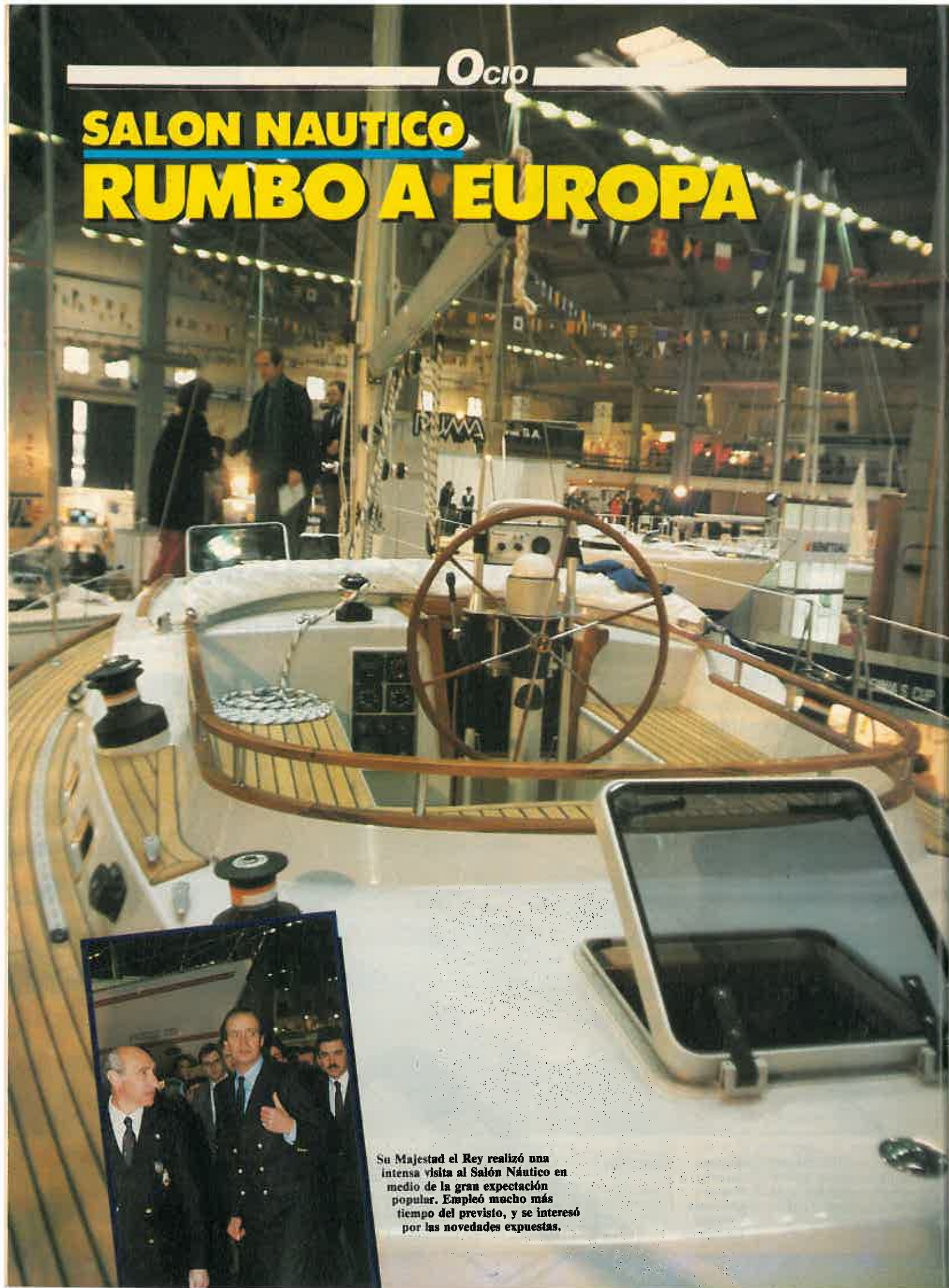
Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 0013 - Madrid-33

PSQ 182/1



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

SALON NAUTICO RUMBO A EUROPA



Su Majestad el Rey realizó una intensa visita al Salón Náutico en medio de la gran expectación popular. Empleó mucho más tiempo del previsto, y se interesó por las novedades expuestas.

El Salón Náutico y su correspondiente sector del Caravanning, de Barcelona, ha estrenado fechas nuevas este año, algo más tardías para no coincidir con los salones de Londres y París. A pesar de ello, ha sido una de las inauguraciones más invernales, a causa de la ola de frío que nos azota.

El Salón Náutico fue inaugurado por Su Majestad el Rey, que además participó, al timón del «Bribón V», en las regatas patrocinadas por la feria, en las que alcanzó el segundo puesto, detrás del muy rápido «Sirius IV», de la Armada española.

Tradicionalmente, la náutica deportiva ha sido una de las «bestias negras» de los diferentes Ministerios de Hacienda, no tan diferentes entre sí, al menos para este sector. Importantes impuestos han gravado de continuo embarcaciones y accesorios, escudándose en la demagogia del lujo y el elitismo. Con el IVA, esta situación no ha cambiado en gran manera; solamente se han dulcificado un poco las condiciones de las embarcaciones de importación para equipararlas a los escasos productos de la industria nacional, bastante débil y falta de ideas, para colmo. Pero todo lo del IVA no es malo: los barcos de menos de nueve metros de eslora, medida esta más lógica que los anteriores cinco metros exentos del impuesto de lujo, se han beneficiado de la rebaja fiscal. Los demás pagan un bonito 33 por 100.

En esta edición, a pesar de que se ha utilizado un palacio menos que el pasado año, la cantidad de metros cuadrados de exposición es sensiblemente igual a la de los últimos años. En esto parece que la industria no pierde posiciones gracias, principalmente, a la cada vez mayor presencia de los importadores, tanto en lo referente a las embarcaciones a vela, donde los poderosos astilleros franceses son los que mandan, como en motores y embarcaciones fuera borda, donde las marcas japonesas consolidan su liderazgo.

La novedad más destaca-



La impresionante forma del Belliere 39, lo más destacado entre los cruceros a vela.



Agresiva proa de una deportiva motora intraborda



CARAVANING

CON LA AYUDA DEL IVA

La esperanza en el sector de la caravana, que un año más hacía su presencia en el Salón Náutico, ha venido de la mano del IVA, que grava estos artículos en un 12 por 100 frente al anterior 30,5 del Impuesto de Lujo. Con ello se atisba una pequeña esperanza de futuro que son los fabricantes europeos los primeros en querer aprovechar, a pesar de que por el momento la importación de estos productos viene gravada en un 30 por 100 de arancel. Estos han utilizado las vías ya contempladas en otros sectores, y así los más se han unido a empresas naciona-

nes turísticas unas inusitadas posibilidades *campistas*, pero que en cambio tiene muy poca tradición en el tema. El español prefiere el *terrenito* a la caravana, y así somos el decimosegundo país en el ranking de parques europeos de caravanas, superados por numerosos países mucho menos poblados que nosotros, de menor superficie o de climatologías harto adversas.

Las firmas nacionales que dominan el mercado son Roller y Moncayo. La primera añadía en este Salón a su gama conocida y mejorada las autocaravanas integradas sobre base Citroën y Peugeot, de la firma francesa Lexa, que ellos pasan a fabricar en nuestro país. Moncayo, a su amplia gama de caravanas y autocaravanas, presentaba como novedad los cofres integrados en las primeras. Hergo, Catusa, fabricante de los productos Boss, Benimar, Lercasa y Ranger son el resto de fabricantes de nuestro país, que todos ellos presentaban mejoras en su gama. A medio camino entre las caravanas y las tiendas de campaña cabe citar los remolques convertibles en vivienda, como los Randger de la firma Lumen, que además este año importa las autocaravanas italianas Movilvetta, de cuidado aspecto y excelente relación precio-calidad (*).

En cuanto a los fabricantes foráneos cabe destacar firmas como Burstner, Adria, Dethelffs y Knaus, que bien directamente o bien por medio de importadores ya establecidos intentan penetrar con fuerza en nuestro mercado. Un mercado que ahora que somos europeos debiera ampliarse enormemente.

Texto y fotos: J. L. Aznar

(*) Entre la industria nacional estaba también presente Emelba, que presentaba su chasis General Motors, excelente base para autocaravanas.



La moda en autocaravanas tiende a la «integración». Este es el modelo presentado por Moncayo



Otro importante fabricante de caravanas y autocaravanas, Roller presentó su modelo Lexa



Un remolque que se convierte en una tienda de varias habitaciones: El Ranger



da ha sido el Belliure 39. Se trata de un magnífico crucero, perfectamente acabado por estos astilleros de Calpe, con buenas perspectivas en el mercado interior y mejores de cara a la exportación, especialmente a los Estados Unidos, donde este astillero se encuentra muy introducido. Es un diseño del afamado arquitecto Ron Holland, realizado según unos cánones clásicos, en fibra de vidrio, con mucha madera en



Motores fuera borda y accesorios varios son los protagonistas del Salón. Abajo un interesante kit de supervivencia para windsurfistas: Se trata de un pequeño contenedor que se adhiere a la tabla y que incorpora bengalas, glucosa, una manta, etcétera.



los interiores, que resultan cómodos, amplios y acogedores.

De todas formas, y aunque astilleros e importadores realizan parte de sus operaciones a lo largo de los días que dura la feria, son los pequeños expositores de accesorios y servicios los que dan auténtica animación y color al acontecimiento.

José Luis de la Viña
Fotos: José Luis Aznar

Hoy será un día fantástico. SEGURO



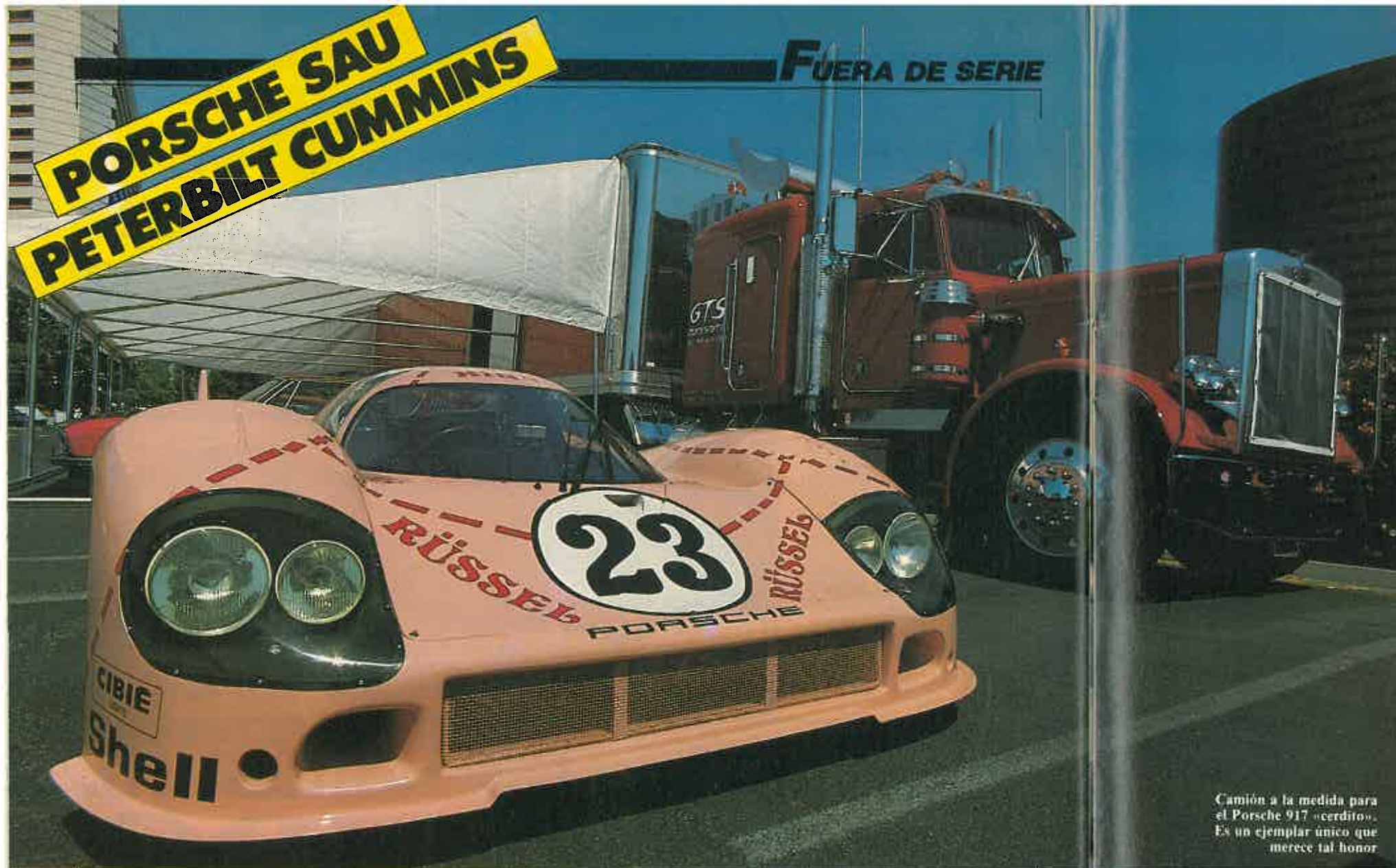
Estamos juntos. No hay prisa. El tiempo está a nuestro favor y vamos protegidos. Nuestro barco, como muchos de los que hoy disfrutan del placer de navegar, goza de la póliza náutica de SEGUROS BANCO VITALICIO. La póliza más marinera que cubre todos los riesgos que puede sufrir una embarcación de recreo como la nuestra.

- Daños propios • Responsabilidad civil • Robo
- Accidentes personales y marítimos • Incendio

Y todo por una prima anual mínima que le sorprenderá. No lo olvide, con SEGUROS BANCO VITALICIO, su embarcación será la más segura y sus días de mar los más fantásticos. Seguro.

SEGUROS BANCO VITALICIO

Seguro de Embarcaciones de Recreo



Camión a la medida para el Porsche 917 «cerdito». Es un ejemplar único que merece tal honor



DOS PESOS PESADOS

VER cómo un glorioso coche europeo abandona el viejo continente a cambio de un goloso paquete de dólares para pasar el resto de sus días en una colección estadounidense es cosa frecuente que a nadie sorprende. Algo así ha ocurrido con el Porsche 917/20, único ejemplar, ahora propiedad de Gerry Sutterfield, que además de comprarlo se ha preocupado por su restauración y también ha encargado un trailer especialmente diseñado para su transporte.

La historia de este Porsche es algo diferente a la de otros coches de competición y un tanto pintoresca. En 1971 se planteó la necesidad de construir un coche para Le Mans sobre la base del 917, pero más corto, más manejable y capaz de superar los 386 kilómetros por hora que alcanzaban las versiones de cola larga.

El departamento de diseño de Porsche, bajo la dirección de Tony Lapine,

había presentado un proyecto de soluciones aerodinámicas muy peculiares. Sin embargo, fue seleccionado el diseño de SERA, firma francesa que se vio favorecida por ser su director una personalidad en las 24 de Le Mans.

A Tony Lapine y sus colaboradores les fue encomendado realizar la parte estética, o sea, su decoración. Todo esto como premio de consolación por no haber sido aceptado su proyecto, que además en el túnel aerodinámico se había mostrado superior al de SERA.

Cuando el coche salió a la pista por primera vez no estaba todavía decorado. Su aspecto era rechoncho, tanto es así que medía 2.209 milímetros de ancho y era sensiblemente más corto que los 917 de cola larga. La prensa francesa le bautizó con el apodo Big-Bertha. Posteriormente, para la carrera de Le Mans, Tony Lapine lo pintó en color rosa y lo decoró con diferentes divisiones, como si se tratara del despie-

ce de un cerdo, escribiendo en cada sección el nombre correspondiente a la pieza del animal.

El costo del coche fue tan elevado que Tony Lapine prolongó la sátira hasta utilizar los mismos caracteres de los billetes de dólar para pintar el número 23 que le correspondió en Le Mans.

Una vez más el 917/20 fue objeto de comentarios. Unos lo consideraron irreverente a la marca, y otros original, pero al coche le cayó un segundo y definitivo apodo: *Sau*, o sea, cerdo.

En Le Mans fue pilotado por Reinhold Joest y Willi Kauhsen; nunca consiguió superar a sus rivales, los 917 de cola larga, y sólo registró 373 kilómetros por hora de velocidad máxima. Durante la carrera llegó a ocupar la segunda plaza, hasta que en la decimosegunda hora se salió de la pista, dañándose seriamente.

Con los cambios de reglamento para



la temporada de 1972, el 917/20 *Sau* fue arrinconado en un almacén y pasó más de diez años bajo una lona polvorienta, que parecía más un castigo a su frivolidad que una protección.

En la primavera de 1980, el coleccionista Gerry Sutterfield se interesó por él, y previa entrega de un suculento talón en dólares, el *Sau* volvió a salir a la luz con rumbo a Florida, donde fue sometido a un meticuloso proceso de restauración que duró más de tres años. Al mismo tiempo, Gerry Sutterfield se puso en contacto con los técnicos de la Gerhardt, especialistas en realizar vehículos para usos específicos.

Después de dos años y medio de trabajo y de continuos desembolsos económicos se terminó el trailer, dentro del cual se encuentran todas las herramientas necesarias para cualquier reparación del *Sau*, incluidos todos los útiles especiales que se precisan para la reparación del motor. También hay en él diferentes equipos de soldadura, torno, fresa, prensa, aparato de ratos X para la verificación de las piezas soldadas, y toda la documentación técnica relacionada con el coche.

El motor que la equipa es un Cummins Diesel, NTA-855, con seis cilindros en línea de 14 litros de cilindrada, sobrealimentado por un turbocompresor Holset de capacidad sorprendente. Este propulsor desarrolla 655 caballos de potencia. El embrague es hidráulico y el cambio se compone de trece velocidades, más dos marchas atrás.

En el depósito del combustible caben 1.110 litros de gasóleo, que permiten recorrer más de mil kilómetros sin repostar. En orden de marcha, este trailer pesa dieciocho toneladas, mide veintidós metros de longitud y es capaz de alcanzar los 165 kilómetros por hora a plena carga. Todo esto le ha costado a Gerry Sutterfield tres años de trabajo y el desembolso de 350.000 dólares, o sea, unos cincuenta y seis millones de pesetas. En estas condiciones, al *Cerdo* no le falta de nada, aunque en las exposiciones en las que participa, su máximo rival ya no son los 917 de cola larga, sino este camión que cumple la función de carroza dorada. En realidad, no es para menos.

Texto y fotos: Gligi Corbetta

Motor 16/57

LA EXPOSICIÓN MAS VISTA EN LA HISTORIA DE ESPAÑA.



PUBLICIDAD ESPAÑOLA DE LOS 80

MUSEO ESPAÑOL
DE ARTE
CONTEMPORÁNEO.
7 FEBRERO-2 MARZO.

Organizada por
el M.E.A.C. con la A.E.A.P.

Patrocinada por INPROTUR-
Secretaría General de Turismo
y la COMUNIDAD DE MADRID.

DEPORTE

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES EN MARCHA



DENTRO de una semana, en tierras gerundenses se inicia una temporada más del Campeonato de España de Rallyes, que se presenta muy emocionante. El Rallye Costa Brava abrirá las hostilidades con casi todas las

fuerzas en presencia, mezcladas con algunos de los mejores pilotos europeos.

La temporada va a dirimirse en varios frentes. En lo que al campeonato absoluto se refiere, los pilotos oficiales de Lancia (Salvador Servià), Ford

(Antonio Zanini) y Renault (Carlos Sainz) deberán llevar a cabo una cerrada lucha en la que en algunas ocasiones puede mezclarse el Opel «potenciado» de Beny Fernández o los otros Manta 400 de Arqué y Lamberti.

La llegada a mitad de temporada del Lancia S4, el debut tardío de Zanini (casi seguro ausente del Costa Brava) y las salidas al exterior de Beny y Sainz van a dar un importante juego a todas y cada una de las 11 pruebas del calendario, en las que la lucha entre Michelin y Pirelli también será trascendente.

Tras los hombres de cabeza no va a faltar la lucha. De una parte, por lo animada que se presenta la recién creada Challenge Monroe, o Campeonato de España del grupo A, con no menos de media docena de pilotos dispuestos a llevársela; de otro, por los distintos campeonatos promocionales de Opel, Ford y Seat.

En el grupo A y dispuestos a todo: Guillermo Barreras, con un R-11 Turbo, con mucha ayuda de Renault; Josep Bassas, con un Alfa GTV preparado en Italia, con muchos caballos; Ricardo Muñoz, con un BMW 325i, con cerca de doscientos caballos y una carrocería aligerada sobre el grupo N del pasado año; los dos Peugeot 205 de Pradera y, sobre todo, de Moratal, con el apoyo del equipo Peugeot al completo. Y, por último y como posibilidad muy real, un Escort Turbo grupo N para el asturiano Pino, siempre muy rápido en su tierra y fuera de ella. Por si fuera poco, los hombres más rápidos

(Sigue en pág. 63)



JOSEP BASSAS

Ganador del Campeonato de España en grupo N, este joven piloto de Vic es uno de los exponentes de la nueva generación catalana, llamada a sustituir a los veteranos. Muy vinculado a Renault, con quien ha corrido en los últimos años, esta temporada da la espalda a esta marca y se decide a correr con un Alfa Romeo GTV 2,5 grupo A, preparado por Nocentini. Pep Bassas será, sin duda, uno de los favoritos para el Trofeo Monroe.

JOSE ARQUE

Junto con Josep Bassas, Arqué representa a la juventud catalana. La temporada 85 logró para Opel el Campeonato de Marcas (en colaboración con otros coches de la marca) y, sobre todo, el título nacional en grupo A. Esto le ha llevado a disponer del Manta 400 que utilizó Beny el pasado año, en seis pruebas del nacional. La falta de presupuesto limita sus participaciones que, como en el pasado Rallye Valeo, deben llevarle a los primeros puestos, sólo superado, en buena lógica, por los grupos B con una potencia superior.



«BENY» FERNANDEZ

Este piloto vigués, sobradamente conocido por los aficionados, vuelve a disponer del Opel Manta 400 para afrontar la temporada 85, en la que muy posiblemente efectúe dos desplazamientos fuera de España, buscando los puntos que no puede lograr en un enfrentamiento directo con los grupos B de «primera división». Beny, como en el Valeo, contará con un coche más potente (300 CV), con las mismas características del oficial de Freuquelin.



BORJA MORATAL

Con todo el potencial de Peugeot-Talbot volcado en su coche y en el de Carlos Pradera este año Moratal debe llevar a cabo una buena campaña. Sin duda, el Peugeot 205 GTi en grupo A puede mezclarse en la lucha por la Challenge Monroe, e incluso optar por un puesto entre los primeros si la suerte le favorece, cosa que no ha ocurrido últimamente. Una vez más, los problemas le vendrán de la fiabilidad mecánica y de su exceso de fogosidad.

RICARDO MUÑOZ

Su actuación el año pasado con el BMW 323i grupo N fue seguida con el máximo interés por los responsables de la marca bávara. Este año contará con una importante ayuda para llevar a cabo un programa completo en el Campeonato de España. Dispondrá para ello de un competitivo BMW 325i en grupo A, con el que debe optar, por regularidad y experiencia, al triunfo en la Challenge Monroe.



CARLOS SAINZ

La disponibilidad desde la primera prueba del Maxi-Turbo deben ayudar a Carlos a lograr un Campeonato que el año pasado se le escapó por poco... y por el buen hacer de su rival. El problema estriba en la fiabilidad mecánica de su coche, que no ha sido ninguna maravilla en su debut en España. La incógnita del Ford y, sobre todo, la presencia del Lancia S4 son los mayores problemas del joven Sainz en la temporada que se avecina.



SALVADOR SERVIA

Dicen los técnicos que salir con el «maillot amarillo» da alas a los corredores. Algo así sucede con el campeón en título. Cuenta con dos importantísimas bazas: la increíble fiabilidad de los Lancia 037 y la llegada a media tempo-



rada del imbatido (hasta ahora) S4. En todo caso, no parece que el maxiturbo pueda con el S4, mientras que el Ford es una incógnita. El mayor problema de Servia puede ser su adaptación a los nuevos neumáticos (Michelin), si bien en Montecarlo todo marchó a la perfección.



ANTONIO ZANINI

Tras los problemas del 85 con el Peugeot, Antonio se juega mucho este año. El Ford RS 200 es por ahora una incógnita, con poca experiencia y casi nula en carreras sobre asfalto. Por si fuera poco, todo parece indicar que no estará disponible para el Costa Brava, por lo que se perderá ya un tiempo precioso y se alarga para Zanini el tiempo de inactividad. De todos modos, Zanini es el único piloto español que ya ha conducido la nueva generación de coches de cuatro ruedas motrices y 400 caballos, lo que unido a sus innegables cualidades le hacen también un serio aspirante al título final.

POR UN NUMERO,
**UNA VESPA
150 IRIS
¡GRATIS!**



Si su VESPA 150 IRIS ¡GRATIS! MOTO VESPA le devuelve su valor íntegro 176.706 pesetas, lo que usted pagó al adquirirla, si lo hace durante los meses de Noviembre y Diciembre de 1985 y Enero y Febrero de 1986. Sólo tiene que resultar premiado un número de los

DIEZ que le entrega el concesionario al efectuar la compra.

Por un número, una VESPA 150 IRIS ¡GRATIS! y hay ¡CINCO GANADORES!

Solicite las bases de participación en cualquier concesionario de MOTO VESPA, S. A.



Autón. Camarillo, 6. Tel. 204 13 40 28037 Madrid.



"Nuevo Viaje a la Alcarria"

El último libro de Cela gratis con su ejemplar de **camb16**

El relato del quijotesco, inaudito e histórico viaje que hizo Cela, patrocinado por el Grupo 16, en Rolls y con una choferesa negra, 40 años después de su primer Viaje a la Alcarria.

En exclusiva para nuestros lectores, se presenta en tres tomos, cada uno de los cuales se entregan gratis junto a su número de Cambio 16.

No se deje escapar esta obra inédita que estará en su quiosco a lo largo de tres semanas consecutivas.



A partir del martes 18 en su quiosco



(Viene de la pág. 60)

de la Corsa, que pueden mezclarse en esta lucha, como nos demuestra la experiencia del pasado año, o algún que otro Fiat 130 Abarth y Golf GTi de los que siempre aparecen en los rallyes.

Lo que parece menos animado es el grupo N, que en cambio en el 85 fue muy divertido con la lucha entre Bas-

sas y Rizos Muñoz..., pero seguro que a media temporada, con los Ford Escort Turbo y los GT Turbo y R-11, de Renault, se plantea más de una bonita batalla en la que los Peugeot 205 GTi tienen también mucho que decir.

Y los campeonatos monomarca. En lo que al Campeonato de Rallyes se refiere no hay grandes novedades, con los

DEPORTE

Corsa, Fiesta e Ibiza; pero cada uno de ellos ha salido reforzado con el cambio de año. Por parte de los Seat, con su inyección de potencia (ahora 120 CV) y neumáticos slicks, que los harán más competitivos. Los Ford, que son definitivamente grupo A (los Fiesta), y la incorporación de los Escort Turbo (grupo N) y los Corsa, porque han llegado a un nivel de eficacia más que notable. La mayoría de los pilotos del pasado año, más alguna que otra novedad, van a animar estas fórmulas que, si no baratas en absoluto, son generosas en premios y relativamente económicas, si consideramos el dinero que se mueve en la participación en rallyes.

En el cuadro que publicamos en estas mismas páginas pueden conocerse mejor los detalles. Figuran además los trofeos de Suzuki y Nissan, pero se refieren a los Campeonatos de Tierra, que tampoco van a estar exentos de animación..., pero eso será un tema sobre el que volveremos otro día.

J. M. C.

CHALLENGES MONOMARCAS PARA RALLYES

	OPEL	SEAT	FORD	PEUGEOT	SUZUKI	NISSAN	MONROE
Coche	Corsa (Gr. A)	Ibiza 1.5 GLX (Gr. B)	Fiesta XR2 (Gr. A) Escort XR3 RSi (Gr. N)	205 GTi (Gr. N)	Suzuki SJ410	Patrol	Todas las marcas Grupo A
Campeonato	Nacional Copa	Nacional Copa	Nacional	Nacional	Nal. tierra	Nal. tierra Copa Trial Rallye-Cross Rallyes Raid	Nacional
Número de pruebas	10	9	9	11	7	Indeterminado	11
Precio coche	1.052.252	1.221.671	1.203.558 2.331.241	1.867.200	1.139.679	2.511.524	
Ayuda a la compra	—	—	—	—	—	300.000	
Preparación	400.000/ 800.000	500.000/ 800.000	300.000/ 700.000	150.000/ 400.000	70.000/ 100.000	100.000/ 300.000	
Premios por carrera	1. 150.000 2. 120.000 3. 90.000 4. 70.000 5. 50.000	1. 250.000 2. 185.000 3. 150.000 4. 125.000 5. 100.000 ... 10. 12.000	1. 200.000 2. 150.000 3. 125.000 4. 100.000 5. 75.000 ... 10. 20.000	1. 188.000 2. 141.000 3. 113.000 4. 82.000 5. 55.000 ... 7. 15.000	1. 120.000 2. 100.000 3. 80.000 4. 55.000 5. 40.000 6. 25.000	1. 120.000 2. 80.000 3. 60.000 4. 40.000 5. 20.000	1. 100.000 2. 50.000 3. 25.000
Premios finales	1. Cam. Esp. (1) 2. 600.000 3. 475.000 4. 325.000 5. 250.000	1. 1.500.000 2. 1.125.000 3. 900.000 4. 750.000 5. 600.000	1. 500.000 2. 300.000 3. 200.000	1. 710.000 (2) 2. 820.000 3. 505.000 4. 310.000 5. 260.000 ... 10. 50.000	1. 1.500.000 2. 650.000 3. 450.000 4. 365.000 5. 240.000 6. 155.000 ... 10. 50.000	1. 500.000 2. 300.000 3. 200.000 4. 150.000 5. 100.000	1. 300.000 2. 200.000

(1) Participar en ocho pruebas del Campeonato de España, con una prima de salida de 100.000 ptas por rallye.
(2) Participar en 10 pruebas, con prima de salida.



CAMEL TROPHY

DURO, DURO

EN marzo, cuatro españoles, dos peninsulares y dos canarios, tomarán parte en el Camel Trophy 86, que discurrirá por el norte del continente australiano. Durante tres días, ambos equipos, junto con los periodistas que les acompañaban, vivieron unas intensas jornadas de trabajo en el circuito que Land Rover posee en Easton Castle (Inglaterra), preparándose para la gran aventura. Los difíciles trazados de los diferentes recorridos que atraviesan esa enorme finca se vieron incrementados en dificultad por la gran nevada que cayó la noche anterior y el día de la llegada de los españoles; después, la lluvia derretió la nieve y convirtió los caminos en auténticos barrizales. Los entrenamientos estuvieron dirigidos por los hombres de Land Rover, perfectos conocedores de las técnicas de conducción todo-terreno, técnicas que enseñaron a los participantes que tendrán que servirse de ellas en el recorrido final por Australia. Además de los secretos de la conducción en terrenos muy inhóspitos, los participantes aprendieron también a solventar pequeñas averías, manejar sierras y cabestrantes eléctricos, utilizar extintores y algunas nociones sobre primeros auxilios. Al final se realizó una prueba especial similar a las que tendrán los equipos en Australia y en la que los peninsulares marcaron todo un récord: once minutos frente a los quince que habían invertido los americanos y que hasta entonces era un resultado extraordinario, ya que

la media rondaba los tres cuartos de hora y hubo equipos que tardaron casi dos horas en recorrer los trescientos metros de la prueba en la que, como poco, era necesario utilizar el «winch» en tres ocasiones. Ahora, a Sergio Klein, Ignacio Aguirre, Javier Mena y José María Robayna les quedan cuatro apretados fines de semana de entrenamientos, que se realizarán en Tenerife y Cuenca.

RESISTENCIA

HOLBERT GANO EN DAYTONA

EN el circuito de Daytona se ha celebrado la primera prueba del Mundial de Marcas: las 24 Horas de Daytona. Una vez más, el dominio de los Porsche ha sido aplastante, con tres 962 en los tres primeros puestos. Holbert, haciendo equipo



con Derek Bell, se impuso a Foyt-Sullivan y Busby-Brassfield, superando en más de 90 vueltas a los siguientes clasificados: un Ford Mustang de la categoría GTO.

Holbert, ganador en Le Mans en el 82, ya estuvo a punto de vencer en Daytona, la prueba de resistencia más famosa de EE UU, pero perdió la carrera en las últimas vueltas de la edición 85, cuando una estúpida

da avería le retrasó. Esta edición ha tomado su revancha, superando a quien el pasado año le había batido.

FORD RS 200

DEBUT APLAZADO

FORD ha aplazado el debut de sus coches. Los malos resultados obtenidos en las pruebas realizadas en Suecia y Noruega por Blomqvist y el abandono de Santos en el Rallye Sopot han obligado a esta decisión que también afecta a la participación Zanini en el Costa Brava.

La competencia de Ford también tiene problemas, pero no técnicos. Por un lado, y entrenando el Rallye Safari, el Peugeot de Shekhar Metha ha arduo completamente. Por otro, Biasión ha destrozado un Lancia 037 al caer en un agujero a una velocidad de 200 km/h. Afortunadamente, tanto él como su copiloto salieron indemnes.

LE MANS 86

LAMBORGHINI QUIERE GANAR

EL ingeniero británico David Jolliffe es el creador del proyecto Unipart-Lamborghini: un vehículo del grupo C1, específicamente diseñado para las 24 Horas de Le Mans, pero que también participará en otras carreras del Mundial.

Lo más espectacular del coche es el motor: un 12 cilindros en V de Lamborghini, que hasta ahora nunca había sido utilizado en competición. Con una cilindra-



da de 5,7 litros, el motor proporciona 700 caballos y utiliza una caja de cambio Hewland de cinco velocidades. El debut del coche se espera se produzca el 6 de abril, con motivo de la carrera de Mugello. Los pilotos escogidos son Tiff Needell y Mauro Baldi.



PREMIOS PIRELLI

NEUMATICOS CAMPEONES

PIRELLI ha entregado en Milán sus premios internacionales correspondientes a 1985. Los galardonados por el fabricante italiano de neumáticos fueron: Nelson Piquet, por su victoria en el Gran Premio de Francia de 1985; David Thorpe, por su victoria en el Mundial de Motocross de 500 centímetros cúbicos, y Pekka Vehkonen, por su victoria en el Mundial de Motocross de 125 c.c. Los responsables de Pirelli están muy confiados en 1986 y esperan acumular victorias tanto en coches como en motos. En Fórmula 1 estarán con Pirelli: Brabham BMW, Benetton BMW, Ligier Renault, Minardi MM, Osella MM, RAM y un equipo nuevo, el suizo Ekeström, que todavía no ha definido sus planes.



SEAT

TAMBIEN EN CIRCUITOS

SEAT Sport ya ha presentado los reglamentos de la Copa VW Polo en la que sólo serán admitidos los Polo CL de una serie especialmente construida para este Campeonato. El total de pruebas a realizar en los distintos circuitos españoles es de siete, de las que puntuarán los cinco mejores resultados. El certamen está abierto a todos los pilotos y los premios son sustanciosos. En cada una de las carreras se distribuirán en partes iguales 250.000 pesetas entre los pilotos clasificados en entrenamientos y 300.000 pesetas entre los que cubran el 80 por 100 de las vueltas de carrera. Además habrá 100.000 pesetas para el primero, 80.000 para el segundo, 60.000 para el tercero, y así sucesivamente hasta 10.000, que recibirá el decimoquinto clasificado. El vencedor del trofeo tendrá 1.000.000 de pesetas y el quinto clasificado 250.000.

RETIRADA

ICKX DEJA LOS CIRCUITOS

A los cuarenta y un años de edad, el piloto belga Jackie Ickx ha dejado, definitivamente, su actividad en circuitos, para dedicarse exclusivamente a otras actividades automovilísticas, entre las que los raids africanos tienen su prioridad.

Con seis victorias en las 24 Horas de Le Mans y ocho victorias en grandes premios de Fórmula 1, Ickx ha sido considerado por muchos como el piloto más completo de cuantos se encuentran en activo. Campeón motociclista, ha logrado vencer en Fórmula 1, en resistencia y en un París-Dakar. La muerte de sus compañeros Steffan Bellof y Winkelhoff, así como el accidente de su entrañable amigo Thierry Sabine, han sido causa principal de su abandono de la especialidad que más fama le ha proporcionado.



FORMULA 3000

PEREZ SALA CON RALT

Luis Pérez Sala firmará esta misma semana su contrato con Campsa para correr el Campeonato de Fórmula 3000 a los mandos de un monoplace Ralt del equipo italiano Pavesi. Sala comenzará sus entrenamientos en Silverstone en un par de semanas.



Boxes

LA Comisión Gestora de la Federación Andaluza de Automovilismo ha concedido a MOTOR16 una placa en reconocimiento a la labor de promoción y divulgación del automovilismo deportivo andaluz que nuestra revista ha realizado durante el pasado año.

EL Campeonato de Asturias de Montaña en grupo N ha sido para José Carlos Montera Hoces, del equipo Filansa-Joscar, con Fiat Ritmo Abarth 130 TC.

LOS miembros de la Junta Gestora de la Federación Castellano-Leonesa han hecho público un comunicado según el cual no comparten las opiniones de Daniel Alonso Cañedo en contra del presidente de la Federación Española, Carlos Gracia.

DESPUES de haber probado la Cagiva 500 y lograr el mejor resultado tras Kenny Roberts, Juan Garriga se encuentra en Italia ultimando los últimos detalles con la marca que quiere que el piloto español debute con ella el próximo 4 de mayo en el Gran Premio de España en el Jarama.

RENE Arnoux será el primer piloto del equipo Ligier, en el que ya figuraba Jacques Laffite. Philippe Alliot ha sido contratado como piloto suplente y para efectuar pruebas. Al margen correrá en Fórmula 3.000.



BRAUN y Phillips serán los patrocinadores de JJ-Cobas y Derbi, respectivamente, en sus actuaciones en el Mundial de Motociclismo.

POR otra parte, la Derbi 86 ya ha sido probada en secreto y entre las modificaciones que ha sufrido destaca la remodelación del motor, que conserva el grupo termodinámico anterior, para que sea posible modificar las relaciones de cambio.

ANGEL NIETO ha manifestado que participará en 125 c.c. con una BA oficial, pero encuadrada en un equipo propio de patrocinador desconocido, cuya identidad es celosamente guardada. Domenico Brigaglia será el piloto que le acompañará con Paolo Pileri como director de equipo, mientras que el desarrollo de los motores correrá a cargo de Muller. También formará parte del equipo «Marce» García, pero en el cuarto de litro.

SITO PONS y Carlos Cardús han firmado con Campsa para la presente temporada, en que correrán con sendas Honda 250 c.c.

EL Ayuntamiento de Cuenca ha cedido a los organizadores de la prueba Montes de Cuenca una antigua estación de ferrocarril en las inmediaciones de la capital para que sea utilizada como sede de la Escuela de Conducción 4 x 4, que comenzará a funcionar el próximo mes de marzo, y que impartirá sus primeros cursos a la Escuela de Automovilismo del Ejército.

LUIS Pérez-Sala figura en el puesto 84 en el ranking mundial establecido por la revista italiana Rombo. Adrián Campos está en el puesto 94. En Rallyes, Serviá está en el puesto 18; Carlos Salas, en el 54, y Beny Fernández, en el 66.



BALLESTA



Tarjetas Postales



Xavier Domingo

LOS hoteles, tan dispares entre sí, afortunadamente, han llegado a una similitud y uniformización total en cuanto a desayunos se refiere y esta igualdad, por desgracia no se hace en las alturas si no por lo más bajo.

De hotel en hotel —y uno visita muchos a lo largo del año— cambia el decorado: pasas de habitaciones elegantemente clásicas y antiguas a piezas frías y lúgubres como una fosa común, de modernidades chabacanas a un confort bien equilibrado y agradable, de un casi self-service a un aparato impresionante y agradecible de camareros y de room-service, de cuartos de baño lujosos y provistos de toda clase de gadgets y comodidades, a cuartos de baño surrealistas o parecidos a cámaras de tortura, gélidos e infuncionales.

Pero el desayuno es en todas partes igual, salvo notabilísimas excepciones. Café de Renfe, zumo de frutas oxidado y de dudosa filiación industrial, paquetitos de mantequilla sobados y semiplastados, absurdas mermeladas en botecillos de plástico, gomosos croissants, bollos de algodón, tostadas de fábrica y si renuncias a todas esas golosinas y pides unos huevos pasados por agua o fritos, lo más seguro es que te traigan huevos duros o un par de cosas pringadas en aceite frío.

Desayunos de hotel

Eso, si pides el desayuno en la habitación. Si bajas al comedor lo más probable es encontrar un buffet con embutidos carcelarios, de la más ínfima categoría y la misma infame bollería.

Y da lo mismo el precio del hotel o su ubicación en el orbe, salvo en Gran Bretaña o en Alemania, en donde los desayunos de hotel son espléndidos, pero aparte eso, diríase que los hoteleros del mundo entero se han puesto de acuerdo para que la clientela tenga el despertar menos apetecible y más antipático.

No se han dado cuenta de lo impor-

tante que es esa primera impresión y ni siquiera han pensado en que es la única que realmente va a quedar grabada en la memoria del huésped, que, en general, sólo usa el hotel para dormir y desayunar.

Pienso que en España se debiera poner especial cuidado en este particular servicio de la actividad hotelera. He de confesar que por ahora sólo lo he encontrado satisfactorio en la Red de Paradores Nacionales en donde, a menudo, incluyen hasta churros calientes, recién hechos, en el desayuno, o especialidades locales, como migas u otras delicadezas.

Recuerdo, por ejemplo, con especial agrado, los desayunos de los paradores de Trujillo, de Oropesa o de Mérida en su actual etapa.

Probablemente una de las razones de la escasa calidad de los desayunos en hoteles españoles sea la nula importancia que nuestros compatriotas dan a esa comida, tan grata y succulenta en países como los sajones o como en Alemania, lo repito.

Pero se da el caso de que la hispánica omisión de desayuno para reemplazarlo por el bocata de las once es una pésima costumbre dietética que, poco a poco, convendría desterrar.

SERIE PRODUCCION

48



MORGAN PLUS 8

LOS automóviles deportivos ingleses han sido siempre muy importantes en la historia del automóvil, y, de ellos, el Morgan es uno de los más representativos. Se trata de un coche de fabricación artesanal del que no se producen más de 500 unidades al año. Monta un motor V8 igual que el que lleva el Rover. Hay dos versiones, una con carburador y otra con inyección electró-

nica Bosch. La construcción del coche sigue fielmente los cánones de los deportivos de los años cincuenta, pero con aplicación de nuevas tecnologías, gracias a lo cual es capaz de superar los 200 kilómetros por hora y acelera como un cohete. La suspensión es bastante dura y el manejo del coche resulta complicado. Hay que mencionar que su precio es bastante alto.



Motor 16

NO LO IMPORTE.

Cuando elige un coche, ¿le importa que sea de una marca tan prestigiosa que inspire admiración y confianza? 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.

decisiyo en ello.

También, la dirección asistida, elevallas eléctricas, 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

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 al prestigio de una gran marca, el más alto nivel de confort, tecnología de élite y brillantes prestaciones, no lo importe.

Ahórese la molestia. Y los millones.



Entre y descubra su confortable interior.

La amplitud y un acabado impecable, combinan a la perfección con el 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

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



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

PEUGEOT 505
¿Qué más puede importar?

NUEVO SEAT IBIZA 86 HECHO PARA SU GENTE



Los nuevos Seat Ibiza 86 incorporan algo que hasta ahora los coches de su categoría no han alcanzado: el carácter de quien los conduce. Tu carácter.

Para conseguirlo, Seat ha formado equipo con los mejores especialistas del mundo.

Así, Giugiaro dio forma a una línea de diseño vanguardista. Aerodinámica. Bella. Personal.

Karmann desarrolló un nuevo concepto de seguridad. Logrando una estructura sólida y envolvente. Donde el espacio está al servicio del confort de sus ocupantes.

Y Porsche puso en su motor la fuerza de la tecnología más avanzada. Capaz de ofrecer el máximo en prestaciones, con un mínimo de consumo.

Date una vuelta por tu concesionario Seat. Disfrutarás viendo los nuevos detalles de los Seat Ibiza 86, llantas de aleación, check-control, elevalunas eléctrico, etc. En sus distintas versiones: gasolina, o el potente diesel. Y todos al mismo precio de antes. Sorprendente, ¿verdad? Hasta en eso, los nuevos Seat Ibiza 86 están hechos para ti.

Desde 873.231 Pts. (precio final, IVA incluido).

IBIZA 

COMPARATIVA:FAMILIARES,BX,VW VARIANT Y REGATA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

15 de febrero 1986

Núm. 121 • 200 ptas.

EXCLUSIVA

EL REY

**CONTACTO
PORSCHE 959**



**NUEVOS
MERCEDES
4x4**



**LLEGA EL
RENAULT
21**