

PROBAMOS EL BRABHAM DE FORMULA 1

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

8 de marzo 1986

Núm. 124 • 200 ptas.

LOS COCHES DEL FUTURO

20
MODELOS



A FONDO

LA FAMILIA FIAT UNO

COMPARATIVA

KADETT-RENAULT 9-MALAGA



FUJITSU TEN
CAR AUDIO

AUSTIN MAESTRO

LECCION APRENDIDA

AUSTIN ROVER

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: Cuatro, en línea. Cilindrada: 1.994 c.c. (84,5x89 mm.). Cigüeñal: De cinco apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,1 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 54 litros. Potencia máxima: 117 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 18,2 mkg. a 2.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,6 km/h.; 2.ª, 14,7 km/h.; 3.ª, 20,9 km/h.; 4.ª, 26,9 km/h.; 5.ª, 32,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,25. Diámetro de giro: 10,3 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y semiindependientes detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 175/65 R 14.

PESO En orden de marcha: 1.020 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Coste/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Maestro Mayfair 1.6	1.598	83	165	8,7	10,58	91
MG Maestro 2.0 EFI	1.994	117	176	9,8	11,54	84

Los milagros de la avanzada



H-2 PVP 51.607
(Sin incluir IVA)

Motor 16



H-1 PVP 43.705
(Sin incluir IVA)

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

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

MUSICOM sa
Car Audio



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

ESTA SEMANA

PAG. 65: CICLOMOTORES:
LA PROTESTA DEL SECTOR

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, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

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

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

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

Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor 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.

Ayda. del Ejército, 11. Departamento 54-B.

Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calaisa Rué.

Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín.

Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

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

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

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41.

Madrid-28037. Telefonos: 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. Telefonos: 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.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA

6 LO ULTIMO

Los coches del futuro



16 Toyota Supra

19 MERCADO Ecos de la semana

20 Precios de coches nuevos

24 Precios de coches usados

25 Precios motos

28 A FONDO Fiat Uno Fire/60S/70 SL



34 FRENTE A FRENTE R-9/Málaga/Kadett

51 COMPRAR Y VENDER

57 CUENTENOS SU CASO

59 ACTUALIDAD La conquista de Europa

61 Comienzan las rebajas

62 OCIO Vuelta al mundo

64 Los coches del cine

65 CATALUÑA EXPRESS Jaque mate



66 DEPORTE Prueba del Brabham-BMW

70 Senna en vena

73 A TODO GAS

74 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Viaje al futuro

AÑO 2086. Mañana miércoles tengo que desplazarme a La Coruña para resolver algunos asuntos profesionales. Decididamente el viaje lo haré en mi nuevo coche, un cómodo familiar con casi cuatrocientos CV de potencia. Saldré de Madrid a las ocho de la mañana y mi primera parada, para repostar y tomar un ligero tentempié, será ya en tierras gallegas. A las doce de la mañana habré llegado a mi destino, donde mantendré una reunión con los altos ejecutivos de una conocida fábrica de automóviles instalada en la bella ciudad gallega. Tras el almuerzo emprenderé el regreso a Madrid, para llegar previsiblemente hacia las nueve de la noche.

Hipotéticamente dentro de cien años este podría ser mi plan de viaje. El futuro que nos imaginamos hoy será entonces una realidad. Madrid estará unida a las grandes capitales por unas autopistas espléndidas, con vías de circulación a distinto nivel. La superior, la de máxima velocidad, será la elegida por mí en esta ocasión. Mi automóvil podrá alcanzar con facilidad los 300 kilómetros a la hora y no me resultará difícil cubrir los 600 kilómetros que me separan de Galicia en poco más de tres horas. Así puede ser el futuro.

Para los fabricantes de automóviles el tema no resulta demasiado complicado. Sus prototipos superan las historias de ciencia-ficción. El reto, sin embargo, está en los Gobiernos que tomen el timón a lo largo de estos cien años. Tendrán que aplicarse muy duro para conseguir hacer realidad lo que hoy todavía nos parece un sueño. Si lo consiguen habrán dado un paso de gigante en la libertad de los individuos. Hoy no es fácil imaginar autopistas con cinco o seis vías, de doble dirección, pero llegarán. Los riesgos de accidentes se limitarán al máximo, aunque afortunadamente habrán desaparecido los límites de velocidad.

Ahora que por fortuna ha descendido nuevamente el precio de los combustibles nos empieza a resultar más fácil soñar con ese futuro que está ahí, a la vuelta de la esquina. Los fabricantes de automóviles, como ya señalamos anteriormente, ya han pensado en él. Han pasado de las investigaciones a la práctica y ya nos muestran con orgullo cómo va a ser el futuro de las cuatro ruedas. Ahora, a medida que los distintos Gobiernos del mundo vayan plasmando sus nuevas vías de comunicación, ellos irán dando luz verde a todos sus proyectos. La aventura, sin lugar a dudas, es apasionante.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3



FUJITSU TEN
CAR AUDIO

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



H-2 PVP 51.607
(Sin incluir IVA)



H-1 PVP 43.705
(Sin incluir IVA)

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

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

MUSICOM sa
Car Audio

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

Deseo recibir catálogo de información

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

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

SERIE PRODUCCION



AUSTIN MAESTRO

El Austin Maestro hizo su aparición en el mercado a primeros del año 1983. Tiene una carrocería de líneas muy originales y la amplitud interior es grande. Hay una versión de 1.600 centímetros cúbicos, tranquila y confortable, y otra de pretensiones más deportivas que lleva las prestigiosas siglas MG. Esta última desarrolla 117 caballos de

potencia en un motor que, además, es sumamente elástico y hace gala de unos consumos contenidos. La presentación es atractiva, pero el acabado, en ambos casos, deja todavía bastante que desear. Las suspensiones son muy blandas y a causa de esto el comportamiento, sobre todo en la versión más básica, no es una de sus mejores cualidades.



Motor 16



34 FRENTE A FRENTE R-9/Málaga/Kadett

51 COMPRAR Y VENDER

57 CUENTENOS SU CASO

59 ACTUALIDAD La conquista de Europa

61 Comienzan las rebajas

62 OCIO Vuelta al mundo

64 Los coches del cine

65 CATALUÑA EXPRESS Jaque mate



66 DEPORTE Prueba del Brabham-BMW

70 Senna en vena

73 A TODO GAS

74 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

12

PAG. 65: CICLOMOTORES:
LA PROTESTA DEL SECTOR

e
uturo

086. Mañana miércoles tengo que desplazarme a La Coruña para resolver algunos asuntos profesionales. Decididamente el viaje lo haré en coche, un cómodo familiar con casi 100 CV de potencia. Saldré de Madrid a las 8 de la mañana y mi primera parada será en tierras gallegas. A las doce de la mañana llego a mi destino, donde tengo una reunión con los altos ejecutivos de la conocida fábrica de automóviles de la bella ciudad gallega. Tras el almuerzo, esperaré el regreso a Madrid, para volver a la realidad.



amente
años es-
ni plan de
o que nos
hoy será
realidad.
unida a

por unas autopistas espléndidas, con vías de circulación a distinto nivel. La superior, la de máxima velocidad, será la elegida por mí en esta ocasión. Mi automóvil podrá alcanzar con facilidad los 300 kilómetros a la hora y no me resultará difícil cubrir los 600 kilómetros que me separan de Galicia en poco más de tres horas. Así puede ser el futuro.

Para los fabricantes de automóviles el tema no resulta demasiado complicado. Sus prototipos superan las historias de ciencia-ficción. El reto, sin embargo, está en los Gobiernos que tomen el timón a lo largo de estos cien años. Tendrán que aplicarse muy duro para conseguir hacer realidad lo que hoy todavía nos parece un sueño. Si lo consiguen habrán dado un paso de gigante en la libertad de los individuos. Hoy no es fácil imaginar autopistas con cinco o seis vías, de doble dirección, pero llegarán. Los riesgos de accidentes se limitarán al máximo, aunque afortunadamente habrán desaparecido los límites de velocidad.

Ahora que por fortuna ha descendido nuevamente el precio de los combustibles nos empieza a resultar más fácil soñar con ese futuro que está ahí, a la vuelta de la esquina. Los fabricantes de automóviles, como ya señalamos anteriormente, ya han pensado en él. Han pasado de las investigaciones a la práctica y ya nos muestran con orgullo cómo va a ser el futuro de las cuatro ruedas. Ahora, a medida que los distintos Gobiernos del mundo vayan plasmando sus nuevas vías de comunicación, ellos irán dando luz verde a todos sus proyectos. La aventura, sin lugar a dudas, es apasionante.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

Prezo para Canarias, Costa y Melilla: 200 ptas. más IVA. Costos de transporte incluidos.

(Fruetas); Carmen Rueda-Lago; 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 Calaña Ruc. Plaza Gala Placidia, 1 y 2. 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 Mola López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oñer.

Director gerente: José Luis Virumbrales.
Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 ayre e.
Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.
Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Teléfono: 268 04 02-03.
Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (INPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16.
Director de Publicidad: Balbino Fraga.
MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la RIPP.
COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



Bocinazos

¿Cuándo dejarán de existir diferencias entre las cifras de ventas que proporciona el ANFAC y las matriculaciones de Tráfico?

¿Por qué marcas como General Motors utilizan para sus estadísticas el mercado canario como mercado nacional cuando les interesa y no cuando les perjudica?

¿Cómo es posible que una publicación premie a TVE por sus retransmisiones automovilísticas, si es lo peor que se hace en Europa?

¿Por qué las compañías de seguros no hacen importantes reducciones en las primas de los coches equipados con sistemas de frenos antibloqueo?

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



ró durante la entrevista que Barcelona no ha perdido la guerra por la Fórmula 1, ya que si no en Montjuich, si se intentará que se celebre en el nuevo circuito del RACC. En este sentido, ya se sabe que ese organismo cuenta con el beneplácito de los municipios afectados y que los trabajos de construcción pueden empezar en breve.

BALANCES

PEUGEOT, CON NUMEROS NEGROS

PEUGEOT, el grupo automovilístico privado francés, ha conseguido en el pasado año una pequeña cifra —aún sin cuantificar— de beneficios, después de que hubiera acumulado unas pérdidas de 9.000 millones de francos (unos 180.000 millones de pesetas) desde 1980. Esta recupera-

PRECIOS

ESCORT CONTRA KADETT

FORD España y General Motors han fijado ya definitivamente los precios de los nuevos Escort '86 y los de los Kadett 4 puertas. Sólo falta conocer los de los Orion para establecer el margen de diferencia que habrá entre estos dos vehículos competidores: Los precios que ofrecemos en esta página son PVP con los gastos habituales (transporte, seguro obligatorio, impuestos municipales y matriculación) incluidos.

Motor	ESCORT	KADETT
1100	CL: 1.082.600	GL: 1.288.345
1300	CL: 1.133.800	
1400	CL: 1.188.800	GL: 1.351.392
1600	Ghie: 1.290.100	GLS: 1.491.270
1600	CLD: 1.316.200	GL: 1.431.700
Diesel	Ghie: 1.504.800	GLS: 1.642.250
Diesel		

KADETT

CON CINCO PUERTAS

A llegada del Kadett tres volúmenes producido en España ha obligado a General Motors en España a variar su política de pedidos en coches de importación. La primera consecuencia de este cambio es la aparición



ción es el resultado de una mayor productividad que, según el presidente de la empresa, Jacques Calvet, aumentó en el pasado año en 8,5 puntos.



de la versión cinco puertas del Kadett GSi, que hasta ahora se vendía en España únicamente en versión tres puertas. Esta nueva variante cuesta 82.000 pesetas más.

BARCELONA

EL SEGUNDO CINTURON

HAN comenzado en Barcelona las obras del que deberá ser el segundo cinturón, que unirá la entrada de la Meridiana con la Diagonal a través de la falda del



Tibidabo. Ahora se han iniciado los trabajos en la zona de Sarriá, con un presupuesto de 300 millones de pesetas para la construcción de las calzadas laterales que se podrán utilizar antes de que esté toda la obra ultimada, cuyo coste se estima en 7.000 millones de pesetas. En la primera jornada de trabajos se rescataron dos viejos tranvías que irán a parar a un museo. Es el signo de los tiempos: los tranvías a retiro y el cinturón adelante.

PEDRO CRESPO

CABALLERO DE ARTES Y LETRAS

El ministro de Cultura francés, Jack Lang, ha concedido a Pedro Crespo, director de Relaciones Exteriores de Talbot, S. A., el ingreso en la Orden de las Artes y las Letras con el grado de caballero. El nombramiento se ha hecho a propuesta del director general del Centro Nacional de Cinematografía de Francia. Como se sabe, Pedro Crespo es un prestigioso crítico cinematográfico.



RENAULT 5

A PLENO SOL

NO sólo el R-21 va a ser la estrella de Renault en el próximo Salón de Ginebra, donde la Regie expondrá otras novedades, como el Renault 5 Cabriolet.

Un cierto resurgimiento

de estos coches descapotables se ha producido durante el último año, con éxitos como el del Peugeot 205 o el Ford Escort. Renault no ha querido quedarse atrás y ha encargado al carrocerero belga EBS una realización que tiene como gran particularidad la ausencia de arco de seguridad, por lo que la rigidez del monocasco se ase-

gura por refuerzos en la carrocería. Por el momento se ofrece únicamente con el motor 1.400 de 72 caballos, el mismo que se monta en los GTS y TSE, en tres y cinco puertas. Se iniciará su comercialización a comienzos del verano en Francia, Alemania, Austria, Holanda, Bélgica, Italia, Gran Bretaña y Suiza.

VW-AUDI

NUEVOS IMPORTADOS

Volkswagen y Audi acaban de lanzar su nueva gama 86 en nuestro país. Volkswagen ha presentado el Golf GTI con 16 válvulas y 139 caballos de potencia, que sale por poco menos de dos millones ochocientos mil pesetas, el Golf CL, con motor de noventa caballos; el Jetta GT, con 112 caballos, y el Scirocco GTX,

también con 112 caballos de potencia. En Audi hay que destacar

el Audi 100 Avant, una versión familiar del modelo ya conocido.



INDUSTRIA

MAZDA Y FORD SE TANTEAN

LA empresa japonesa Mazda y la norteamericana Ford están manteniendo negociaciones con el fin de llegar a un acuerdo que permita a la primera de ellas fabricar un automóvil para el mercado estadounidense, modelo que dispondría de un motor de 2.000 a 2.500 c.c. El acuerdo encuentra como obstáculo principal el que Ford desearía fabricar el vehículo en sus factorías en Estados Unidos, mientras que Mazda prefiere que se reparta entre las plantas

de las dos empresas. Ford posee ahora la mayoría de las acciones de Mazda, aunque el porcentaje es tan sólo del 24,3 por 100.

P. MARAGALL

CON LOS PILOTOS

EL alcalde de Barcelona, Pascual Maragall, ha recibido a un grupo de pilotos de dos y cuatro ruedas de toda España, que, además de hacerle entrega de un casco con su nombre, le expresaron su apoyo a la candidatura olímpica de la Ciudad Condal. Maragall reite-

con un valor acumulado de 960,5 millones de libras (20.360 millones de pesetas). El pasado año, las pérdidas habían sido 40 veces menos.

El nuevo administrador y consejero-delegado de Alfa Romeo, Giuseppe Tramontana, ha entrado con el cuchillo entre los dientes. Entre sus primeras medidas, el despido de 70 directivos de los 400 que la marca mantiene en su staff. Un plan estratégico de salvación está siendo elaborado con urgencia.

La cifra de negocios de Audi en el 85 ha alcanzado los 9.500 millones de marcos (600.000 millones de pesetas), lo que significa un incremento sobre el año pasado del 9,1 por 100. El balance de beneficios, que en el 84 fue de 11.600 millones de pesetas, no se conocerá hasta mediados de marzo.

En voz alta

Seat se ha convertido en la marca de importación más vendida en Taiwan, con una penetración del 3 por 100 sobre un total de 110.000 coches en el mercado. Seat ha superado a marcas como Mercedes, BMW y Volvo.

Hasta que aparezca el Peugeot 205 GTi con motor 1.900 y 140 caballos se producirá una nueva versión del actual motor 1.600, potenciada hasta 115 caballos. Un nuevo árbol de levas y válvulas de mayor diámetro son las causas de estos 10 caballos suplementarios.

Según el «Financial Times», Austin Rover ha alcanzado en el 85 un récord de pérdidas,

Lo ULTIMO

LOS COCHES DEL FUTURO

CHEVROLET CORVETTE INDY. El último grillo norteamericano en coches del futuro es un coupé dos plazas, de cuatro ruedas motrices y directrices. Su motor es un ocho cilindros en V de 2,6 litros de capacidad, dispuesto transversalmente y dirigido por un sistema electrónico que controla sus constantes vitales. Su aerodinámica carrocería se convierte fácilmente en descapotable.

PEUGEOT

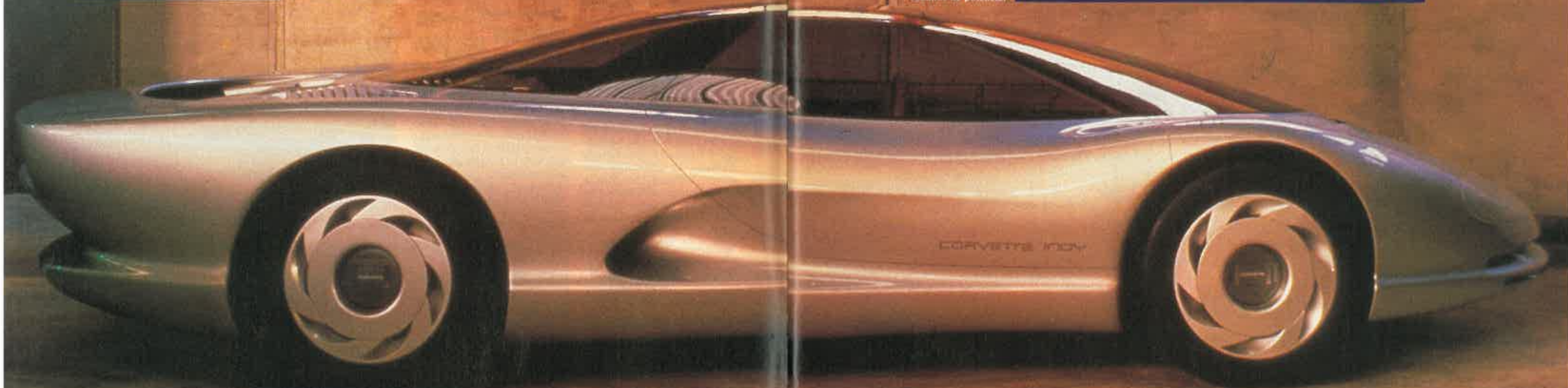
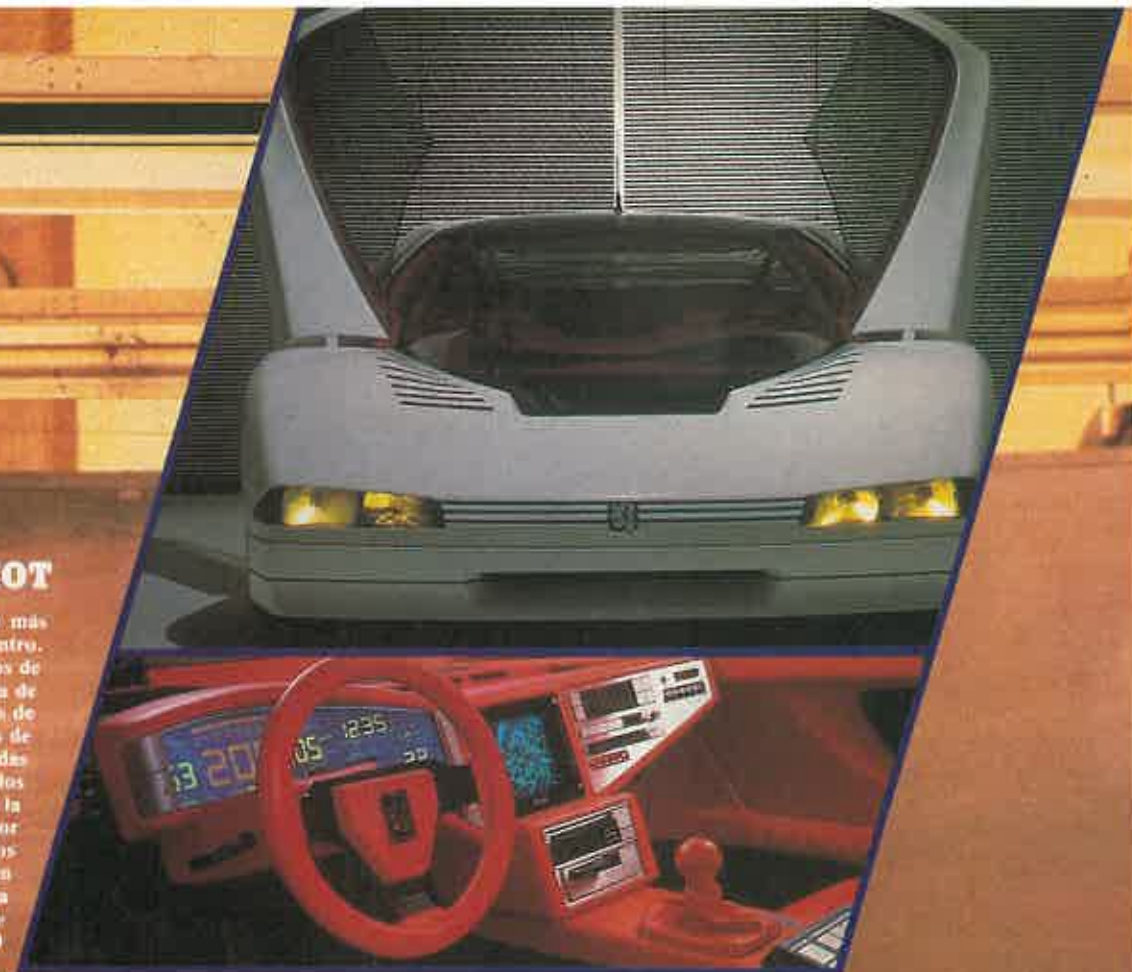
QUASAR. Lo más espectacular está dentro. Tablero de instrumentos de cristales líquidos, pantalla de vídeo para leer mapas de carreteras y planos de ciudades, cuatro ruedas motrices, efecto suelo en los bajos para optimizar la adherencia y motor sobrealimentado por dos turbocompresores en tandem, accionado cada uno por los gases de escape de dos cilindros, con 600 caballos de potencia.

«**M**AJESTAD, entra usted en el futuro.» El Rey de España apenas pudo escuchar las palabras que un alto ejecutivo de Peugeot-Talbot pronunció en el mismo momento que Don Juan Carlos se usomaba al interior del espectacular Quasar, durante su última visita, en mayo del pasado año, al Salón Internacional del Automóvil de Barcelona. Para nadie es un secreto la tremenda pasión de S. M. por los coches y, por esta

razón, a nadie le sorprendió tampoco su enorme curiosidad, cada vez que se encontraba ante un nuevo modelo.

Sin embargo, ¿cuándo comienza el futuro del automóvil? La respuesta, en opinión de todos los expertos, es que el futuro comenzó ya hace un buen puñado de años. Modelos similares al «coche fantástico» de la serie de TVE del pasado verano ruedan ya por todas las

carreteras. En el mundo de la automoción el futuro y el presente caminan juntos. Millares de ingenieros de todas las marcas son los encargados de crear y dar vida a esos automóviles. Esta semana MOTOR16 ha recopilado lo último, los automóviles de mañana, en donde se concentran las técnicas más avanzadas y los diseños más atrevidos. El objetivo es común para todos: plantarle cara al tiempo y a las distancias. Este es el reto.





El denominador común de los modelos presentados en este reportaje es que son, ante todo, estudios de carrocerías, de nuevas formas que se irán introduciendo en el automóvil, bien en búsqueda de una mejor aerodinámica, bien para lograr una mejor habitabilidad en relación al tamaño.

El comienzo de esta serie de modelos muy especiales es prácticamente el mismo que el del automóvil en sí. Ya en 1913, el ingeniero Marco Ricotti se había dejado llevar por su imaginación cuando diseñó una carrocería en forma de gota de agua sobre una base de Alfa Romeo. El Alfa Ricotti, con un motor de 50 caballos, alcanzaba los 140 kilómetros por hora, fantástica velocidad para la época, que permitía a la familia del ingeniero trasladarse con suma rapidez de Milán al lago de Como.

De todas formas, la carrocería fue abandonada, porque dentro de ella los pasajeros se morían de calor.

Ricotti fue un precursor al que siguieron muchos carroceros en toda Europa, aprovechando que hasta los años treinta —y algunas marcas mantuvieron esta política algunos años más— eran muy pocos los fabri-

MAZDA MX-03. El puesto de mando es casi el de un avión. Para informar al conductor de la velocidad del coche, el dato se proyecta sobre el parabrisas (Head-up-Display), sistema utilizado en los aviones de combate. Al ABS, y las cuatro ruedas motrices-directrices, hay que añadir un motor rotativo tri-rotor, sobrealimentado por un turbocompresor de dos fases, de 320 caballos (300 km/h.).



FORD PROBE V.

Ostenta el récord mundial en aerodinámica, con un coeficiente de penetración en el aire de 0,13, igual que el de un avión F-15. Gracias a ello, solo necesita dos caballos de potencia para ir a 80 kilómetros por hora. Puertas deslizantes, que abren hasta la mitad del techo, volante y cuadro de mandos desplazables para facilitar el acceso, son otras de sus características.



HONDA HP-X. Fibra de carbono, kevlar... Materiales superresistentes y superligeros, empleados en Formula-1, caracterizan esta creación del carrocer Pininfarina, que esconde un motor de seis cilindros en V de competición. Su carrocería es uno de los diseños más vanguardistas salidos de la escuela italiana en los últimos años.

ELLOS TIENEN LAS IDEAS

AUNQUE más o menos coinciden en las líneas generales de cómo será el automóvil en el futuro, cada uno de ellos tiene sus propias ideas. Particularmente, Giorgio Giugiaro, el hombre de moda en diseño de automóviles y alma de Ital Desing.

Giugiaro piensa que se debe tener muy en cuenta a quién va dirigido el coche, cuáles son las posibilidades de producción e industrialización para no meterse en costes que puedan ser exagerados. Como decía en el curso de la lección que dio en la Universidad de Turín, «un diseñador no puede hacer lo que quiera. En todo momento debe tener presente los costos».

Si Giugiaro trabaja por encargo de los más diferentes fabricantes Uwe Bahnsen es el pilar maestro indiscutible del departamento de diseño de Ford. Pese a la búsqueda de la aerodinámica que se reconoce en realizaciones de su equipo como es el Ford Sierra, no está de acuerdo en que ésta prime ante todo. «No sacrificaría nada de confort de los pasajeros —dice— por una centésima en un CX. El acierto del diseño está en conjugar aerodinámica con funcionalidad, aplicando las posibilidades que dan los nuevos materiales y sin perder de vista los cambios sociales que está experimentando nuestro mundo, que influyen también en el diseño.»

Paul Bracq representa la opinión francesa en contraste con la mediterránea y la anglosajona y nórdica. Es un defensor a ultranza de las líneas redondeadas. Defiende el cuerpo de la mujer como canon estético. Bracq es el más acérrimo defensor de las líneas redondeadas y alargadas. Esto le llevó a discutir con Giugiaro en su época de BMW.

Francisco Podadera es un colaborador de MOTOR16 y uno de los pocos defensores españoles de



Francisco Podadera (izquierda) Giorgio Giugiaro (derecha)



Uwe Bahnsen



Paul Bracq

Giugiaro en cuanto a las formas de los coches. Tipo cajón para los pequeños y muy aerodinámicos los grandes. Se lamenta que después el público no está preparado para apreciar ciertos diseños y éstos se ven alterados por exigencias de marketing.

S. P.



PESOS PLUMA

La búsqueda de nuevas tecnologías ha encontrado siempre terreno abonado en la industria del automóvil, y más tras las sucesivas crisis que ese sector ha debido afrontar desde comienzos de la década de los setenta. Ello se ha traducido en el desarrollo del uso de nuevos materiales que hasta relativamente hace poco eran alternativos o meramente complementarios en la fabricación de un vehículo. Tal es el caso de los materiales plásticos, que se están introduciendo a gran velocidad en los automóviles.

Las ventajas de estos materiales son evidentes. Su producción requiere un pequeño consumo energético, se consigue una alta productividad de piezas gracias a su proceso de transformación y su densidad es muy pequeña, lo que permite infinitas posibilidades de diseño. Ya en el vehículo permite un no despreciable ahorro de combustible y una mayor seguridad y confort. El plástico está presente ya no sólo en paneles de instrumentos, consolas y apoyacabezas, sino que ha entrado en rotores de ventilador, ruedas y correas dentadas, paragolpes y protección de los bajos. Se estudia ahora su empleo incluso en los depósitos de gasolina.

Si a corto plazo el futuro del plástico es halagüeño, con los materiales cerámicos aún queda mucho por experimentar. La utilización de cerámica se contempla sobre todo en las piezas de motor por su alta resistencia a elevadas temperaturas, su pequeño grado de dilatación, la alta resistencia al desgaste y su capacidad de deslizamiento. Sin embargo, la utilización masiva de materiales cerámicos no es aún viable en la industria del automóvil, toda vez que su coste de fabricación es muy elevado, dada la complejidad de su producción.

R. R. S.

El Scope, casi todo de plástico
Es de General Electric Mouldings



BUICK WILDCAT. La electrónica al poder. En este Buick dos plazas de motor central, los sistemas de encendido e inyección del motor, antibloqueo de frenos y de transmisión de la potencia a las ruedas, están controlados electrónicamente. Tras los pasajeros, un motor de seis cilindros en V.



BERTONE RAMARRO. El próximo deportivo de General Motors en Estados Unidos (¿Chevrolet Camaro?) se parecerá mucho a esta creación del carrocerero italiano Bertone, llevada a cabo sobre la base del Chevrolet Corvette. A nivel de estilo destaca el techo, cuya tonalidad prolonga la de las superficies acristaladas.



MG EX-E. Conductor y pasajeros van encapsulados en un habitáculo de alta seguridad, que no impide el logro de una carrocería especialmente aerodinámica, cuyo coeficiente de penetración (Cx) es de 0,24. Tiene un sensor de lluvia, que acciona automáticamente los limpiaparabrisas y un sistema de suspensión que varía automáticamente la dureza de los amortiguadores.

TOYOTA FXV. En el techo lleva unas células solares cuya finalidad es cargar una batería que acciona un ventilador para enfriar el ambiente, antes de que los pasajeros ocupen las cuatro cómodas plazas del coche japonés. El motor, un cuatro cilindros de 16 válvulas, va sobrealimentado por un compresor y un turbocompresor.



CITROËN EOLÉ. Es el primer automóvil a tamaño real, tratado directamente por el ordenador a partir del diseño del estilista. Los cristales, fotosensibles, que recubren los montantes del techo, ayudan a dar más continuidad a la carrocería y mejoran su aerodinámica, cuyo coeficiente Cx es de los mejores en su género: 0,19.



SUZUKI R/S1. Podría ser el deportivo a ultranza de los años venideros. Compacto, agresivo, ligero, descapotable. Un roadster capaz de hacer respirar el ambiente de los años sesenta con la tecnología más avanzada. Su motor de 1.300 centímetros cúbicos es el cuatro válvulas por cilindro más pequeño visto hasta ahora.

Lo ULTIMO

cantes que entregaban los coches completos. Las grandes marcas, como Rolls Royce, Alfa Romeo, etcétera, enviaban sus bastidores desnudos a una serie de carroceros que montaban sobre ellos carrocerías a gusto del cliente. Poca gente sabe que en España, Carlos de Salamanca, además de ser el importador de los Rolls Royce, se encargaba de carrozarlos, habiendo alcanzado un renombre internacional.

Tras la última guerra mundial, con todas las marcas construyendo en serie coches completos, estas carrocerías especiales comenzaron a ser simples ejercicios de estilo, bien de los hombres de los departamentos de diseño de las marcas, bien de carroceros privados en busca de captar el máximo de encargos por parte de los grandes fabricantes.

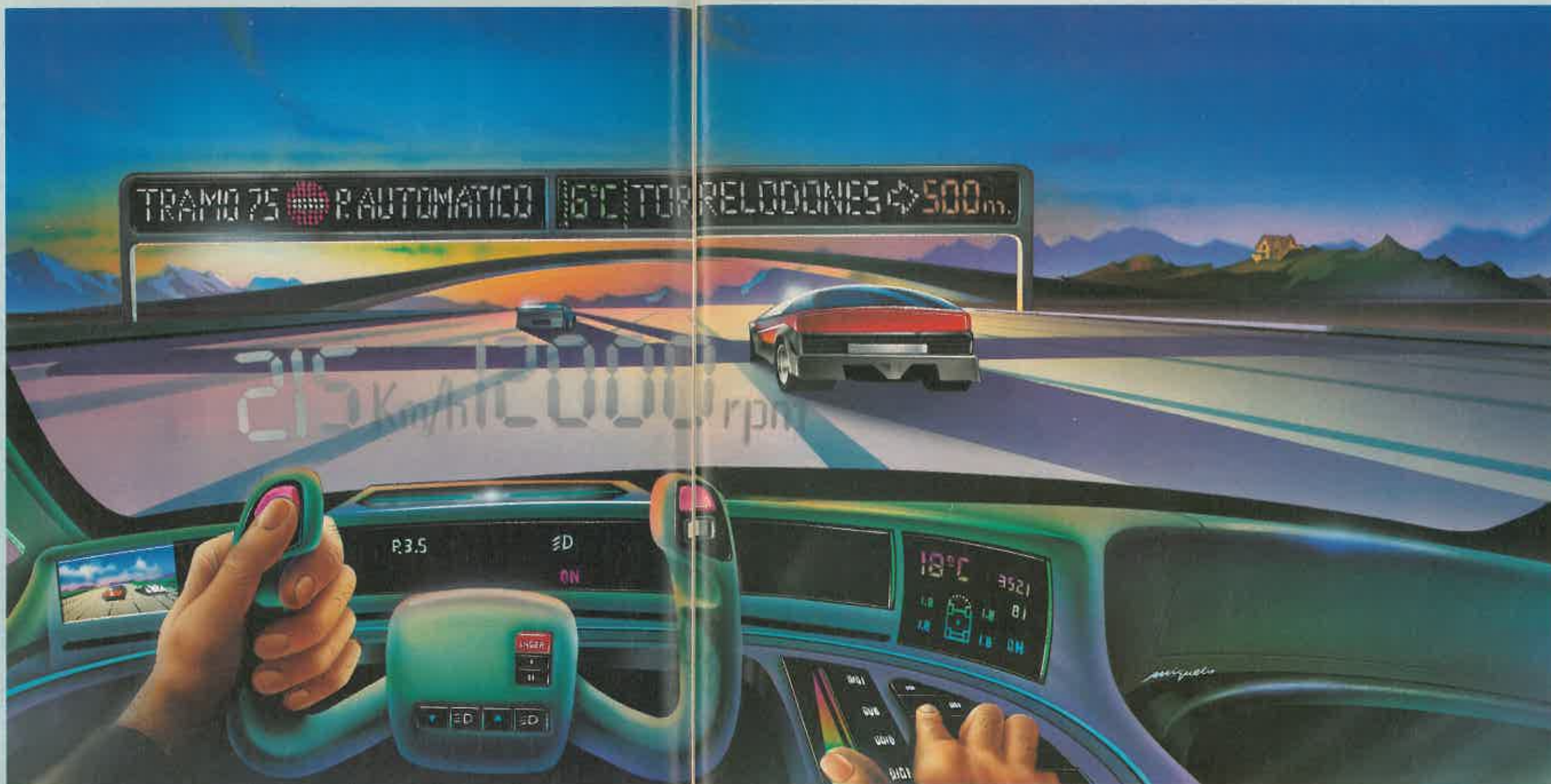
Si en los años cincuenta, Ford y General Motors asombraron al mundo con algunos «dream cars» con carrocerías futuristas en el estilo de los cómics de Flash Gordon, realmente fueron los diseñadores italianos los que han marcado una época. Pininfarina, Zagato, Bertone y más recientemente Giugiaro hicieron realidad muchas ideas avanzadas, casi siempre utilizando como base chasis de coches ya existentes.

La crisis de 1974 marcó



TELEDIRIGIDOS

Carlos Puente, arquitecto, se dispone a viajar para revisar la construcción de un gran edificio, situado a 90 kilómetros de su oficina. A través del videotexto ha consultado el trayecto que debe recorrer y sabe que tendrá que hacer un desvío de cinco kilómetros por obras y que entre las diez y once de la mañana se encontrará menos tráfico. Podría haber trasladado la información al ordenador de su coche, pero no es necesario, porque ya dispone del sistema ALI, que le llevará por el mejor camino. Para ello sólo es necesario que introduzca a través de un pequeño teclado numérico el código del punto de partida y destino, e inmediatamente será dirigido por un diagrama de flechas en una pantalla que, además, le indicará la velocidad adecuada en función de la intensidad de tráfico. Naturalmente dispone de teléfono en el coche, pero si en su oficina necesitan localizarle pueden saber en cada momento en qué lugar se encuentra, lo que es especialmente útil para la seguridad de



un frenazo a todos estos trabajos. Sólo los más prósperos —Giugiaro, Pininfarina y Bertone— siguieron de vez en cuando realizando alguna carrocería especial por su propia cuenta. La pelota pasó entonces al campo de los grandes fabricantes. De ellos, los europeos han trabajado siempre en modelos mucho más próximos a la serie que los japoneses, que han ido a formas y soluciones más futuristas.

El objetivo buscado en estos estudios especiales ha variado con el tiempo. En la primera mitad de la década de los 70 fue la seguridad.



RENAULT EVE.

En él se inspiraron los diseñadores de Renault para dar forma al nuevo R-21. Data de 1981 y es una prueba palpable de la influencia de los prototipos en los modelos de serie.

LOTUS ETNA.

Es obra de Ital Design y en él se han fijado ya los responsables de General Motors.



MITSUBISHI MP-90 X.

Utiliza un sistema de navegación por satélites.

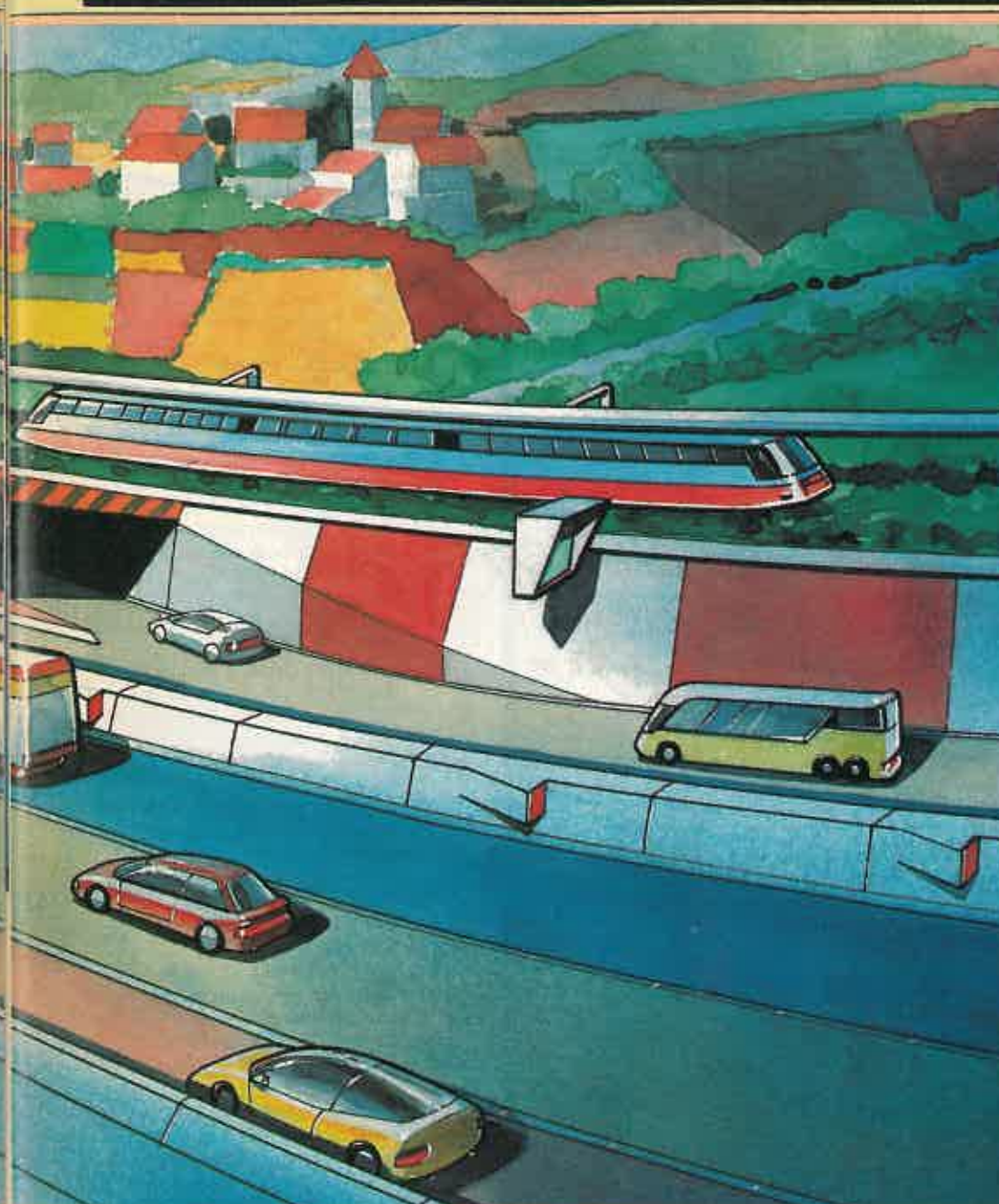
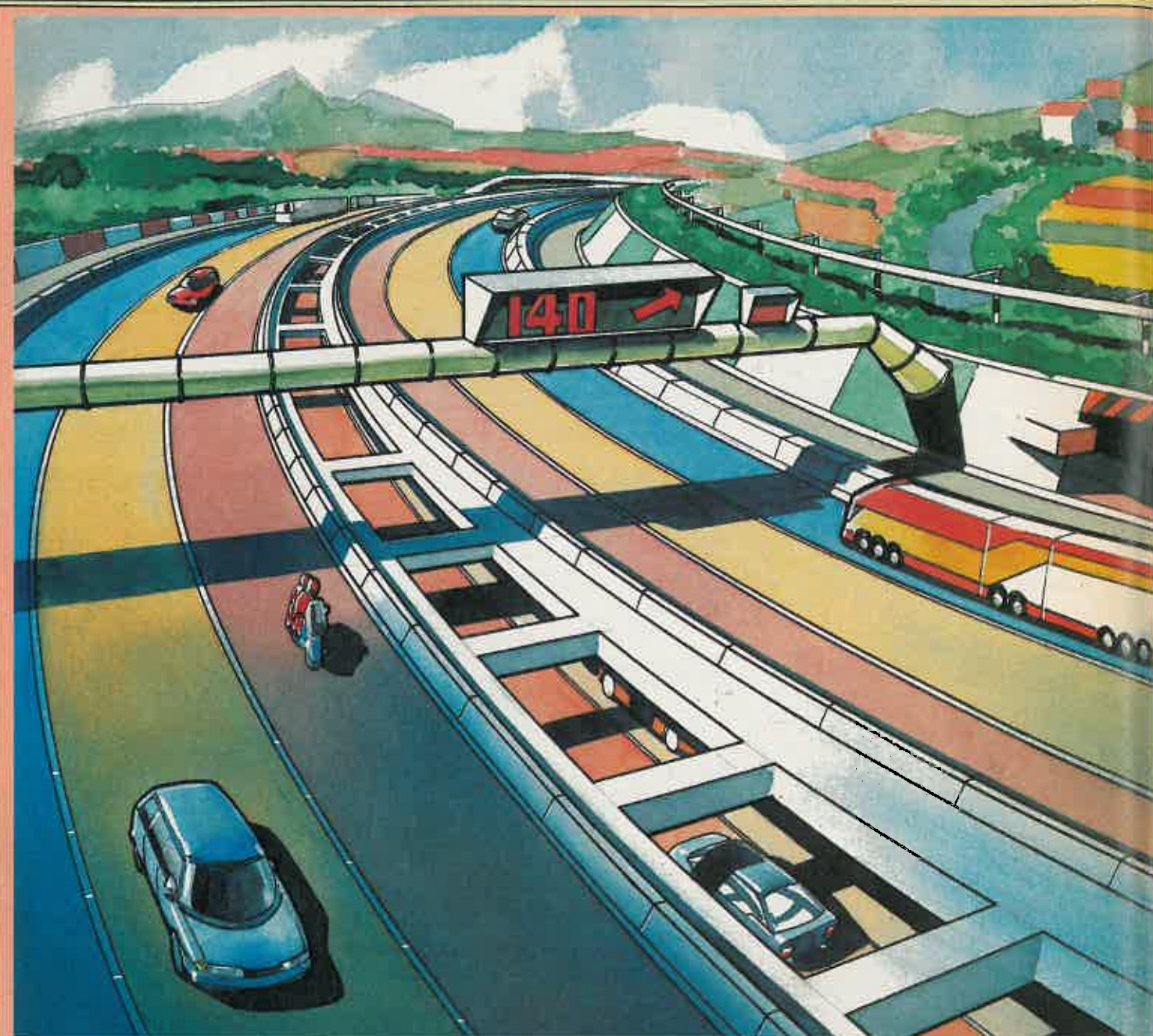
PEUGEOT VERA PROFIL.

Objetivo: el menor consumo.

Casi todas las marcas realizaron prototipos de coches con diversos dispositivos para limitar los efectos de un posible accidente, de los que buena parte se pudieron tomar para su aplicación en gran serie. Posteriormente, y una vez que se ha conseguido un buen nivel de seguridad en los automóviles para el público, el interés se ha desplazado hacia la economía de consumo y a la consecución de la máxima habitabilidad.

En Europa se sigue creyendo en el coche pequeño y versátil, habiéndose logrado que sean más capaces.

Paralelamente, los japoneses han hecho énfasis en la técnica más de vanguardia. Sus carrocerías son las más aerodinámicas y futuristas —hay que notar que para su diseño recurren en ocasiones a carroceros europeos— y bajo ellas se esconden mecánicas y órganos con la tecnología más en punta. Motores de distribución variable, alimentados por sistemas de inyección mandados electrónicamente, que pasan la potencia a cuatro ruedas, con cuatro ruedas directrices, cajas de cambio programadas electrónicamente, turbocompre-



personalidades. Los ladrones lo tendrán muy difícil, pues con sólo abrir una puerta saltará la alarma en un centro de control. Pero si a pesar de estos elementos de seguridad el ladrón lograra llevarse el coche, también estaría localizado inmediatamente. Tampoco debe preocuparse si su coche no responde a las características de nuestro personaje. A través de cualquier autorradio recibirá toda la información necesaria para un viaje sin sorpresas. Conocerá, antes de llegar a un punto conflictivo, cuáles son los problemas y le ofrecerán las posibilidades de desvío. Al mismo tiempo las señales de tráfico se adaptarán a las condiciones de circulación. En estas condiciones el conductor de un vehículo se sentirá tremendamente vigilado, pero en contrapartida su seguridad será mayor que en el pasillo de su casa, pues incluso los coches estarán interconectados a través de las ondas, de modo que la colisión será prácticamente imposible.

F. D. B.

sos cerámicos, sin olvidar los motores adiabáticos, capaces de funcionar casi con cualquier cosa que sea combustible.

En el interior de estos coches, cuyos coeficientes aerodinámicos (Cx) están entre el 0,22 y el 0,24 (los coches de serie más aerodinámicos están en el 0,30), la electrónica está por doquier, como debe ser en un producto japonés. Pantalla de rayos catódicos multifuncionales, capaces de advertir de un obstáculo en la niebla, sistemas de navegación ayudados por satélites, etcétera. De todas formas, estos coches, de curiosas carrocerías

que cambian de color en función de la luz (eso ocurre con el Mitsubishi MP-90 X), están demasiado lejos de la serie, aunque sirven para trabajar sobre nuevos sistemas que los japoneses están desarrollando y aplicando a la producción con gran celeridad.

En cambio, los prototipos de los fabricantes europeos son auténticas prefiguraciones de modelos que están a punto de aparecer. Así, el Peugeot Vera se ha convertido con el tiempo en el actual 309; el Renault Eve, en el R-21; el Ford Probe III, en el Ford Sierra, y el Opel Tech 1 ha dado lugar al nue-

OPEL JUNIOR. El futuro «mini» de Opel aprovechará las enseñanzas de este prototipo.



VW STUDENT.

Sólo 3,13 metros de largo, pero hasta 180 kilómetros por hora de velocidad.



CITROËN ECO 2000. Todo cristal para una óptima visibilidad. Algunos detalles se verán en el próximo AX.



SUZUKI SV 250. La máxima habitabilidad y el mínimo espacio en el prototipo de coche urbano de la marca japonesa.

TOYOTA AXV. Su motor tres cilindros diesel de inyección directa consume 2 litros/100 km. a 60 km/h.

vo estilo de carrocerías de la filial europea de General Motors. Tan sólo ha habido que esperar un par de años para que lo presentado como un prototipo del futuro se convirtiera en realidad. Así pues, esperamos no tener que aguardar mucho para ver en qué se convierte el Ford Probe V con su fabuloso Cx de 0,15.

Sergio Piccione



PHILIPS



ES TU MAQUINA.



Es suave, es eficaz, es deportiva,
es bonita, es joven, es tuya.
Pónte en marcha cada día con la
nueva PHILISHAVE TRACER.
PHILISHAVE TRACER.
Tu máquina, tu afeitado.



PHILISHAVE
TRACER

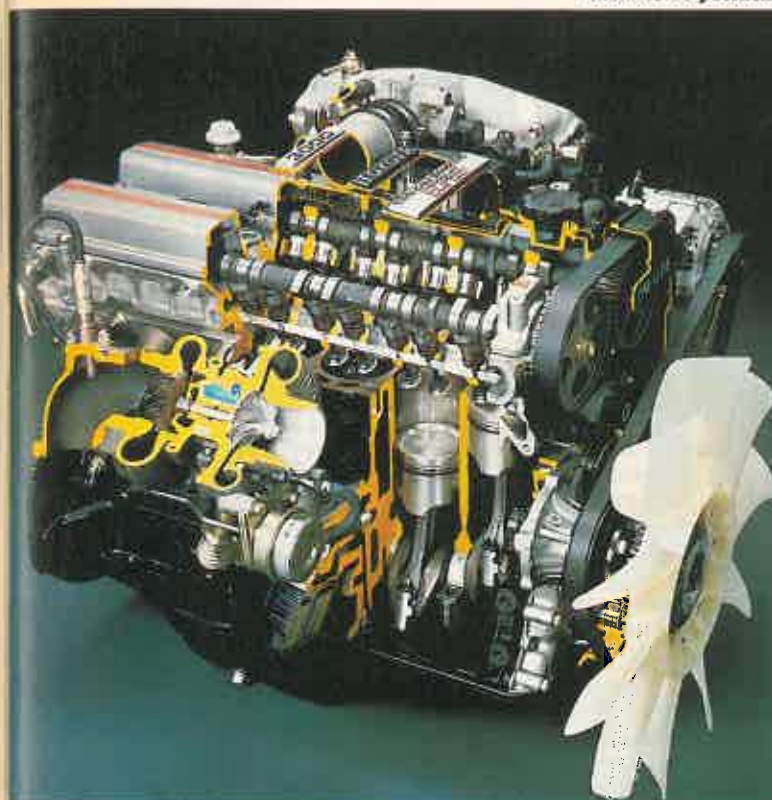


SUPRA

TOYOTA PARA CORRER

Lo ULTIMO

El motor de seis cilindros y 3.000 centímetros cúbicos, con doble árbol de levas y turbocompresor, desarrolla 230 caballos de potencia.



CON el nuevo Supra, un deportivo «grande», que será presentado la semana que viene en el Salón de Ginebra, Toyota se une a Nissan, con sus ZX, y a Mazda, con sus RX-7, en el terreno de los deportivos de prestigio. El estilo exterior del Supra resulta familiar. Sus líneas rectas y el diseño de la luneta trasera pueden llegar a evocar las imágenes de los antiguos deportivos salidos de las fábricas de los gigantes norteamericanos GM y Ford.

Al levantar el capó nos encontramos con un motor de seis cilindros en línea y 3.000 centímetros cúbicos, equipado con doble árbol de levas, 24 válvulas y turbocompresor con intercambiador de calor aire-aire. El conjunto alcanza una potencia de 230 caballos a 5.600 revoluciones por minuto y un par motor máximo de 33 mkg. a tan sólo 4.000 revoluciones por minuto, que hablan de las excelentes prestaciones de este coche, capaz de superar holgadamente los 220 kilómetros por hora. La suspensión es de doble brazo oscilante, independiente en las cuatro ruedas, con componentes de aluminio forjado que ayudan a reducir el peso. Pese a todo, en la báscula arroja una cifra de 1.500 kilos. Los

frenos son de discos ventilados en las cuatro ruedas, con un sistema ABS ofrecido como opción.

El Toyota Supra se distingue de otros deportivos del

mismo nivel de prestaciones por su lujoso interior. Más de la mitad del salpicadero está ocupada por el cuadro de instrumentos, que forma una unidad continua con la

consola central. Destaca el diseño del cuentarrevoluciones, con diodos luminosos y el velocímetro digital.

Los retrovisores exteriores, que se controlan desde el interior, pueden ponerse completamente paralelos a las puertas para facilitar el aparcamiento en lugares

donde el espacio es reducido.

El Supra es, pues, un deportivo de lujo, con un excelente motor, cuyo precio en Japón, con la rápida alza del yen, se sitúa en unos 2.720.000 pesetas.

Daniel Monteverde

El Toyota Supra hace gala de una línea exterior de apariencia futurista; es un deportivo de lujo equipado con un excelente motor.



PEUGEOT 205 TURBO 16
GANADOR DEL RALLYE DE SUECIA

SOBRE NIEVE SOBRE TODOS



RALLYE SUECIA

1º JUHA KANKKUNEN. Peugeot 205 Turbo 16
2º MARKKU ALEN. Lancia Delta S4
3º GRUNDEL. Ford RS 200

Implacable. Aplastante. El Peugeot 205 Turbo 16 lo ha vuelto a conseguir: alzarse con el primer puesto. Esta vez en Karlstad. En el rallye de Suecia. Ante las condiciones climatológicas más adversas: sobre la nieve. Y ante los más duros competidores: sobre todos.

Un nuevo triunfo de los Peugeot 205.

Una prueba más de hasta donde pueden llegar. Hasta el fin del mundo.



**PEUGEOT, CAMPEON
DEL MUNDO DE RALLYES 1985**

■ **PEUGEOT 205**
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT TALBOT
FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados

Mercado

**ECOS
DE LA
SEMANA**

OFERTAS

● Santander: Particular. Teléfono (942) 33 02 39.
GOGGOMOVIL T-400 S. Año: 1960. Color: Rojo. PVP: 400.000 pesetas.

● Madrid: Novauto. Teléfono (91) 733 77 07. Paseo de la Castellana, 230.

CITROËN CX-25 RD-TURBO. Matrícula: M-FP. Color: Plata. PVP: 1.750.000 pesetas.

● Madrid: Goyoaga. Teléfono (91) 431 77 49. Felipe II, 34.

PORSCHE 356. CABRIOLET. Año: 1953. Color: Rojo. PVP: 2.800.000 pesetas. Coleccionista.

AUBURN. Año: 1926. Color: Granate. PVP: 5.000.000 pesetas.

● Barcelona: Keldenich. Teléfono (93) 212 18 54. Paseo San Gervasio, 4.

BMW-633 CSI. Año: 1977. Color: Gris oscuro metalizado. PVP: 3.000.000 pesetas.

BMW-735 i. Año: 1980. Color: Verde claro metalizado. PVP: 2.700.000 pesetas.

● Madrid: Automóviles Saira. Teléfono (91) 413 03 01. Canillas, 79.

JAGUAR MK-2. Año: 1964. Color: Gris plata metalizado. PVP: 950.000 pesetas.

ALFA-ROMEO GIULIETTA. Año: 1957. Color: Rojo. PVP: 525.000 pesetas.

● Madrid: Luis Broto. Teléfono (91) 448 99 88. Viriato, 57.

PORSCHE 911-SC. Matrícula: M-FM. Color: Azul metalizado. PVP: 4.500.000 pesetas.

BMW-635 CSI. Año: 1981. Color: Rojo. PVP: 3.600.000 pesetas.

● Barcelona: Auto Beltrán. Teléfono (93) 209 79 11. Calvet, 41-45.

MAZDA 626. Matrícula: B-GG. 6.000 kilómetros. Color: Blanco. PVP: 2.500.000 pesetas.

● Madrid: Agencia Oficial Austin Rover. Teléfono (91) 255 91 57. Coslada, 5.

ROVER 2.400. TURBODIESEL. Color: Azul metalizado. PVP: 1.775.000 pesetas.

● Valladolid: Covauto. Teléfono 23 13 73.

RENAULT 4-4, primer modelo de Renault fabricado en Valladolid. Ruedas originales. 4 puertas. 1.000.000 pesetas. Matrícula SG-5042.

FISEAT ha puesto en marcha una financiación especial para los modelos Ibiza, Ronda y Passat. El tipo de interés del capital aplazado es del 10,8 por ciento para el Ibiza y Passat y del 9,6 por ciento para el Ronda. Se trata de una oferta temporal, durante el próximo mes de marzo.

DOS nuevas versiones del Opel Rekord serán próximamente comercializadas: el Touring y el Exclusive, con motores de gasolina inyección y turbodiesel. En ambos casos se amplían los niveles de equipamiento, entre los que destacan la oferta de frenos ABS como equipo opcional. A partir de ahora, los Ascona 1.6 y 1.8 se ofrecen con equipo Touring.

EXISTE una auténtica escasez de coches de segunda mano. La mayoría de los profesionales se encuentran con sus garajes casi vacíos y sin ningún interés por llenarlos, dada la dificultad de la venta ante el encarecimiento producido por el IVA.



AUNQUE el R-18 va a desaparecer ante la producción del R-21 (antes del verano), quienes estén interesados en su compra, que espabilen, porque todas las previsiones se han queda-

do cortas y dentro de un mes no va a quedar ni un R-18 en los concesionarios. Los R-21 equivalentes van a costar sobre 200.000 pesetas más que los R-18, que siguen fabricándose en las versiones familiares gasolina y diesel.

YA se ha dado a conocer la nueva lista de precios de la marca Ferrari, en la que se incluyen los nuevos modelos: 328 GTB y GTS, Mondial y Cabrio 3.2, todos con motor de 3.185 c.c. y 270 caballos de potencia.

El spoiler trasero, el aire acondicionado y los neumáticos Pirelli P-7 se incluyen ahora como equipo de serie en los 328 sin gasto adicional, detalle destacable por cuanto antes sólo se ofrecían como opción en el 308. Destaca también la reducción de 200.000 pesetas en el precio final del Testarossa.



AUNQUE teóricamente los coches japoneses no pueden venderse en la Península, hay un pequeño cupo autorizado.

Auto Beltrán, concesionario ofi-

cial de Mazda, en Barcelona, ofrece además un descuento del diez por ciento a los compradores del Mazda 323, cuyo precio final es de 1.800.000 pesetas.



Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
GUZZI				
V-85	643,4	52	—	702.786
V-85 Custom*	643,4	52	164	720.595
V-85 Lario	643,4	58	—	855.421
V-85 TT	643,4	—	—	767.801
850 T-S*	844	67	188	788.871
850 Le Mans II	844	76	—	857.037
1000 SP	948,8	87	—	888.255
1000 California II	948,8	71	—	1.118.283
Le Mans 1000*	948	82	225	1.151.140
HONDA				
PXZ-50	49	—	—	103.800
PXZ-50R (Ar. elec.)	49	—	—	134.800
MBX 75	74,5	12	—	257.000
Scorpio SH-80*	78,6	8	—	199.800
GS-125	124	12	—	258.800
XL-200 R	198	18	—	374.800
XL-200 Pro-D	198	18	—	399.800
VF-500 F	480	70	—	879.000
VF-500 F2	480	70	—	868.000
XL600 Lim P. D.*	509	44	—	849.000
CBX-750 F*	747	91	211	1.099.000
VF-750 F*	748	88	212	1.060.000
VF-1000 R*	998	130	253	1.668.000
HUSQVARNA				
125 XC	124	—	—	435.700
250 XC	246	—	—	475.400
500 XC	488	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	627.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.800
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.800
500 CR (Cross)	488	—	—	494.520
JAWA				
350	343,5	21	—	220.000
KAWASAKI				
KZ 650*	653	52	178	598.210
KZ 650 S	653	55	—	698.581
KLR 600 E	564	45	—	682.750
GPZ 600 R	592	75	—	899.750
GPZ 900 R	898	115	—	1.149.750
KTM				
GS 125 End.	123,8	31,5	—	405.500
MX 125	123,8	35	—	409.500
GS-250 End.	236,6	44	—	454.000
MX 250	236,6	45	—	454.000
GS 390	390	48	—	450.000
Baja 500	500	—	—	522.000
GS 600	598	45	—	918.000
LAMBRETTA				
125 Elec.	123	6	—	158.800
200 Linea	198	8,7	—	151.553
250 Elec.	198	8,7	—	188.523
LAVERDA				
1000 RGS	981	94	—	965.000
MERLIN				
DG 2 125	124,8	—	—	207.200
DG 2 212	212	—	—	298.800
DG 3 R	—	—	—	360.000
CRESTA	346,8	—	—	340.000
MONTESA				
Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trail	327,8	—	—	288.600
Enduro 90 H7	74,8	—	73	175.300
Enduro 250 H7	246,3	—	118	245.500
Enduro 300 H7	348,6	—	130	264.700
Impala 125	124,8	10	100	182.300
Impala 175	174,7	13	100	191.000
MORINI				
125 Mono	123,5	12	—	248.000
250 2-C	238,5	25	130	338.000
350 X-2	344,7	39	140	595.000
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	250.000
OSSA				
250 Trail	250	—	130	209.084
350 Trail	303	—	—	253.874
250 Desert	244,2	—	—	246.480
250 TE	244,2	—	—	207.308
250 Copa	250	—	180	262.438
250 F-3	250	160	—	280.833
PUCH				
X-10	48,8	—	—	79.400
Musi	48,8	—	—	96.400
Musi PA	48,8	—	—	100.800
Musi Pa Negro	48,8	—	—	102.400
Musica L	48,8	—	—	130.400
RIEJU				
Brake	74	8,5	—	183.000
Marathon NR-80	75	14	—	284.500
Marathon Enduro	85	20	—	307.000
Marathon Cross	85	20	—	307.000
SUZUKI				
GSX 400 E	398	—	—	656.000
GSX 550 ES*	549	56	182	895.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.045.000
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	—	—	86.120
Vespa	49,7	—	—	99.456
PM 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PM 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.760
PM 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.109
PM 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PM 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
150	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
200	197,9	10,2	110	243.390
YAMAHA				
DT 80*	72,9	8,7	83	217.560
SR 250*	249	20	117	368.300
SR 250 Special	249	20	115	378.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
X5 400	398	45,5	175	598.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA

CONTRA CACOS



HELLA ha ampliado su gama de sistemas anti-robo y ofrece adicionalmente a las instalaciones básicas A y B la instalación electrónica Auto Alarma Hella C para la protección contra la sustracción de neumáticos y remolcaje (evitar que el coche lo roben con una grúa), y la Auto Alarma Hella D para la protección del habitáculo por medio de ultrasonidos que reaccionan a cualquier movimiento que se produzca en el interior del vehículo. Estas dos instalaciones complementarias las puede efectuar

cualquier conductor aficionado al bricolaje con ayuda de las correspondientes instrucciones de montaje que van provistas de ilustraciones para hacer más fácil el trabajo.

NUEVO EN EL MERCADO

EMELBA, la firma catalana de Arbucias, lanza en España el motor-home Diapasón, un vehículo de alto standing. En su construcción, Camper Italia ha aportado el diseño de la carrocería, Mobilvetta Design el interior, y Emelba el chasis con mecánica Chevrolet. Este vehículo se construye en varias medidas de largo para una altura de 2,85 metros y una anchura de 2,20 metros.



RIFA BENEFICA



EL American Club de Madrid ha organizado una rifa benéfica para obtener fondos destinados a la ayuda de los niños mexicanos y colombianos que quedaron desamparados después de las catástrofes sufridas

por sus respectivos países. En esta rifa Ford España participó donando un Fiesta XR2, que fue para Gustavo Puig Maroto, de Madrid, quien había adquirido los boletos en el Centro Comercial de la Vaguada.

ENDURO CON GILERA

PEPE López, que por primera vez participaba con una Gilera NE 250, ha sido el vencedor absoluto

en la categoría superior del I Triangular de Enduro que se celebró en la zona centro. Después de este éxito, el piloto participará en el próximo Campeonato de España de Enduro.

SEAT PANDA

LO MEJOR QUE TE PUEDE PASAR.

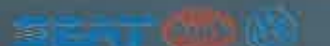


Si llevas una marcha que no hay quien te pare, el Seat Panda es lo tuyo. Porque hagas lo que hagas, él te sigue, te va tanto en un día de perros como en uno de juerga.

Si no tienes la suerte de heredarlo, ven a tu concesionario

SEAT y elige el que se te antoje. Verás que tener un Seat Panda es lo mejor que te puede pasar. Desde 691.866 Ptas. (Precio final, IVA incluido).

PANDA



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica

A FONDO

FIAT UNO FIRE/60 S/70 SL

LA FAMILIA CONTINUA

DESDE su aparición en el mercado mundial, en enero de 1983, el Fiat Uno ha ido aumentando su gama con nuevas versiones y niveles. En junio del año pasado la gama de gasolina sufrió una remodelación, y desde principios de año están disponibles los nuevos Uno para el comprador español.

Los modelos que han sido afectados por la remodelación son el 45, el 55 y el 70, mientras que el Turbo IE no sufre alteración alguna, y en lo chocante a los diesel, todo queda igual, a la espera de que aparezca una versión Turbodiesel. En la actualidad hay un 45 que monta el nuevo motor Fire, el 55 desaparece, ya que su motor ha sido

potenciado a 58 caballos, por lo que ahora se denomina 60. En cambio, el motor del 70 ha bajado a 65 caballos, pero mantiene la denominación de 70, y sale perdiendo en comparación con el antiguo 70, ya que, aunque gasta menos, también se resiente en las prestaciones.

Sin duda alguna, la modificación de

mayor importancia es la aparición del motor Fire en el 45. El nuevo motor ha sustituido al antiguo de 903 c.c., que también montaban los 127 y Fura.

En la nueva gama aparecen tres niveles de equipamiento, que estarán disponibles con las tres motorizaciones, el básico, el S y el SL. De todas formas, en España sólo se importarán el 45 S, 60 S y 70 SL. La versión ES (Energy Saving), de carácter superahorrador, desaparece, ya que las soluciones aerodinámicas adoptadas en esta versión aparecerán en las versiones SL, con lo que

el CX queda en 0,33. Por último, se ofrecen las dos carrocerías de tres y cinco puertas, pues eran habituales en estos modelos. La caja de cambio es de cinco velocidades en todos los casos, excepto en el 45 básico, que es de cuatro.

Además de las mejoras y variaciones en la mecánica, también aparecen con los renovados Uno nuevos asientos y, en general, unos interiores de distinto aspecto, aunque en líneas generales se mantienen muy parecidos a los que ya había.

MECANICA



Los tres motores que montan los Uno tienen un carácter económico, al igual que los desarrollos de cambio que incorporan. El más pequeño de los tres, el Fire, es un motor de 1.000 centímetros cúbicos que se fabrica en la nueva planta de motores que tiene Fiat en Termoli, y entre cuyas virtudes destaca la sencillez de su construcción y la ligereza del conjunto, que tan sólo pesa 69

VIRTUDES DEFECTOS

<u>Consumo</u>	<u>Desarrollos largos</u>
<u>Habitabilidad</u>	<u>Limpiaparabrisas único</u>
<u>Frenos</u>	<u>Rueda de repuesto en el maletero</u>



El comportamiento rutero de todos los Uno es irreproachable. Gracias a los desarrollos largos se pueden conseguir consumos muy reducidos en carretera.



kilos. Aunque normalmente al comprar estas características le importan un rábano, lo que no le dejará impasible es la sorprendente elasticidad y la increíble economía de funcionamiento de este pequeño motor. Otro punto en el que el Fire destaca es por el bajo mantenimiento necesario, dada la moderna tecnología empleada.

En el 60 la cilindrada es de 1.116 c.c., y la potencia ha subido de 55 a 58 caballos, simplemente a base de modificar ligeramente la alimentación. No obstante, los consumos se mantienen muy ajustados y las características del motor no varían en exceso. El que más ha sufrido la remodelación es el 70, que

ha visto reducida su potencia en cinco caballos, para convertirse en un superahorrador. La alimentación ha sido encomendada a un carburador Weber de doble cuerpo con corte de suministro de combustible al levantar el pie.

En lo tocante a la mecánica, casi todas las novedades están en los motores, pero también se han retocado algunos puntos que se habían criticado en las primeras series, como es el caso del varillaje del cambio. Una de las pegadas que aparecía continuamente en los Uno era la poca precisión del cambio de marcha. Ahora los técnicos de Fiat han revisado el varillaje y han limitado las holguras, con lo que el manejo ha ga-

nado en precisión y suavidad respecto a los del año pasado.

El resto queda exactamente como estaba, que, por cierto, estaba muy bien. Los frenos son potentes y resistentes a la fatiga, aunque tienen cierta tendencia a bloquearse en el eje trasero cuando se circula descargado. La dirección es precisa y bastante directa.

En el 45 y el 60 las prestaciones mejoran respecto a sus antecesores, mientras que el 70 pierde un poco de su brío. En cambio, en lo que respecta a consumos, la ganancia es patente en todos los modelos, y se mejoran todavía más unas cifras que ya de por sí eran muy ajustadas.

FICHA TÉCNICA

	Fire	60	70
MOTOR			
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada	999 c.c.	1.116 c.c.	1.301 c.c.
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Árbol en cabeza	Árbol en cabeza	Árbol en cabeza
Alimentación	Carburador	Carburador doble	Carburador doble
Compresión	9,8 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1
Tipo de carburante	Gasolina 97 oct.	Gasolina 97 oct.	Gasolina 97 oct.
Capacidad del depósito	42 litros	42 litros	42 litros
Potencia máxima	45 CV a 5.000 rpm.	58 CV a 5.700 rpm.	65 CV a 5.600 rpm.
Par máximo	8,2 mkg. a 2.750 rpm.	8,9 mkg. a 3.000 rpm.	10,2 mkg. a 3.000 rpm.
TRANSMISIÓN			
Traacción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual 5 vel.	Manual 5 vel.	Manual 5 vel.
Vel. a 1.000 rpm. en 1.ª	6,9 km/h.	6,9	7,0 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 2.ª	13,1 km/h.	13,2 km/h.	13,2 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 3.ª	20,1 km/h.	20,2 km/h.	20,2 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª	27,7 km/h.	27,8 km/h.	27,8 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 5.ª	34,2 km/h.	34,3 km/h.	34,3 km/h.
DIRECCIÓN			
Tipo	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas vol. entre top.	4	4	4
Diámetro de giro	9,4 metros	9,4 metros	9,4 metros
FRENOS			
Sistema	Disco/tambor, servo	Disco/tambor, servo	Disco/tambor, servo
SUSPENSIONES			
Tipo	Indep./Indep.	Indep./Indep.	Indep./Indep.
RUEDAS			
Llanta	Chapa, 4 x 13	Chapa, 4,5 x 13	Chapa, 4,5 x 13.
Neumáticos	135 SR 13	155/70 SR 13	155/70 SR 13
Peso en orden de marcha	710 kg.	770 kg.	780 kg.

SONORIDAD

	Fire	60	70
Al relenti	49,7	51,8	51,0
A 60 km/h.	68,6	64,6	67,3
A 90 km/h.	71,9	68,1	68,4
A 120 km/h.	72,2	73,2	70,5
A 140 km/h.	75,9	74,6	72,3
A tope	77,7	77,2	78,5

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

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Fire	60	70
A 60 km/h.	13,1	11,6	10,9
A 100 km/h.	38,8	34,9	31,6
A 120 km/h.	56,4	47,2	45,1

A FONDO

EQUIPAMIENTO

	Fire	60	70
Cuentarrevoluciones	SI	NO	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO	NO
Reloj	NO	SI	SI
Ordeshador de viaje	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	NO	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI
Elevallunas eléct. (del./tras.)	N/N	N/N	S/N
Cerraduras centralizadas	NO	NO	SI
Luz lectura mapas	NO	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO
Preequipo de radio	SI	SI	SI
Limpia-lavalluna trasero	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI

OPCIONES:
Pintura metalizada: 18.620 ptas. Techo practicable: 39.900. Llantas de aleación: 49.875.

CONSUMO

	Fire	60	70	45	55	70
CIUDAD						
Litros/100 km.						
A 27,1 km/h. de promedio	7,3	8,7	7,8	7,8	9,3	8,2
CARRETERA						
A 90 km/h. de crucero	4,3	5,4	5,9	5,1	4,3	5,6
En conducción rápida	6,1	8,8	8,1	7,9	7,2	9,8
AUTOPISTA						
A 120 km/h. de crucero	6,8	7,3	6,9	7,3	6,2	6,8
A 140 km/h. de crucero	7,8	7,9	7,9	—	8,4	8,1
CONSUMO MEDIO PONDERADO						
Litros/100 km.	6,4	7,6	7,1	6,9	7,7	7,4
AUTONOMIA MEDIA						
Kilómetros recorridos	610	500	540	560	490	510

COMPORTAMIENTO



Todo sigue igual en este apartado. El Uno se ha destacado desde siempre por un comportamiento sano y por su gran facilidad de manejo. Al tratarse de un tracción delantera, tiene una clara tendencia a tirar de morro en las curvas un poco cerradas, pero en conducción normal es prácticamente neutro, ya que el tarado de la suspensión delantera está bastante bien compensado con el de la trasera. Gracias a este comportamiento tan benévolo, el Uno admite muy bien que se le conduzca deportivamente, aunque los largos desarrollos que caracterizan a la gama no colaboran mucho en este punto.

Gracias a la gran elasticidad que muestra el motor Fire, el 45 admite bas-

tante bien los desarrollos largos y no es preciso cambiar de marcha continuamente para circular en tráfico congestionado, pues reemprende con bastante soltura a la mínima solicitud del acelerador. Además, la ausencia de vibraciones por parte del motor hacen del 45 un coche muy agradable de conducir y con un carácter muy urbano, aunque se defiende fenomenalmente por carretera.

La metamorfosis que ha sufrido el 55 para convertirse en 60 ha dado una nueva alegría al modelo intermedio de la gama. Los tres caballos de más permiten emplear unos desarrollos ligeramente más largos y, a la larga, el consumo sale beneficiado y las prestaciones mejoradas.

Tanto el 70 como el 60 están mejor dotados para rodar por carretera que su hermano pequeño, al permitir la po-

tencia de sus motores desarrollar medias bastante elevadas con poco consumo y sin necesidad de cambiar mucho de marcha, salvo que la orografía se complique mucho.

Un punto que tienen en común los tres es la necesidad de reducir a cuarta, o incluso a tercera, en la mayoría de los adelantamientos, ya que tanto en cuarta como en quinta las cifras de las recuperaciones quedan algo por debajo de lo que se espera.

CARROCERÍA



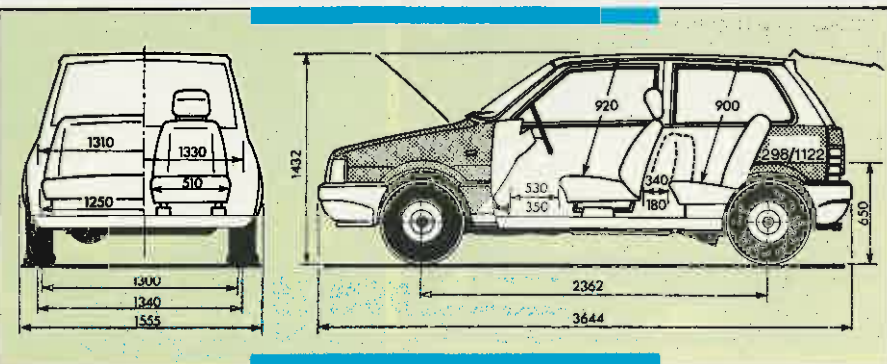
Este fue, sin lugar a dudas, uno de los argumentos que influyó decisivamente a la hora de nombrar al Fiat Uno coche del año en Europa en 1983. La relación tamaño-habitabilidad permite que en poco más de tres metros y me-

Desde fuera la novedad más llamativa es el nuevo motor Fire (izquierda). El del 60 (centro) y el 70 (derecha) se mantienen exactamente igual por fuera





En el interior cambian los colores y los guarnecidos. El volante y los asientos también son de nuevo diseño.



dio se acomoden cinco personas y una cantidad considerable de equipaje. Tanto en las versiones de tres puertas como en las de cinco, la amplitud interior es total, e incluso los pasajeros de las plazas traseras disfrutan de una amplitud notable, salvo que los asientos delanteros estén retrasados.

Las novedades se limitan a los asientos, que recojen mejor el cuerpo; los guarnecidos interiores, y al volante, todo de nuevo diseño. También hay otras mejoras de segundo orden, tal y como la situación de los mandos de las ventanillas eléctricas, que ahora se encuentran en el reposabrazos.

En líneas generales el coche es cómodo y ha ganado bastante con los nuevos asientos delanteros. La climatización y aireación es excelente, y de las bocas de aire delanteras sale un verdadero huracán en cuanto se pasa de 80 kilómetros por hora.

Todo el interior está pensado para resultar funcional, y aunque el frontal del habitáculo no es particularmente bonito, es amplio y práctico, así como también lo es el que el maletero se puede abrir desde el interior mediante una palanca que hay en el suelo.

El puesto de conducción se mantiene inalterado, ya que se siguen empleando los mismos satélites, que no son todo lo prácticos que intentar ser, pero quedan bastante bien al alcance de la mano y en general el resultado es bueno, aunque se echan de menos unos mandos convencionales.

Como única pega en este apartado sólo se puede mencionar los ruidos de aire que se producen cuando se rueda a velocidades superiores a los 100 kilómetros por hora. En su mayoría provienen del retrovisor exterior y de las juntas de las puertas.

PRESTACIONES

	Fire	60	70
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	145,4	152,3	155,1
ACELERACION (segundos)			
400 m. salida parada	20,4	20,0	18,8
1.000 m. salida parada ..	38,0	37,1	33,0
De 0 a 100 km/h.	16,5	13,0	11,0
RECUPERACION (segundos)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	22,2	22,2	20,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	24,6	24,8	23,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	40,5	41,0	37,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	45,3	45,7	42,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	17,9	15,2	12,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	24,1	22,3	18,0

FRENTE A SUS RIVALES

El segmento en el que combate el Uno es de los más concurridos del mercado. Con estos tres modelos el Uno se puede enfrentar airoosamente a cualquier competidor comprendido entre los 950 y 1.300 centímetros cúbicos. Por dimensiones y habitabilidad, los más próximos al concepto del Fiat Uno

son el Seat Ibiza y el Peugeot 205. Entre los más pequeños, el Uno destaca gracias a un consumo de combustible ridículo y a una habitabilidad superior a la del resto de sus rivales. El 60 y el 70 no lo tienen tan fácil como el 45, pues la oferta es más amplia, pero, no obstante, en lo que se refiere a economía de combustible, están siempre los primeros. Tan sólo el Citroën Visa 14

TRS plantea una seria competencia en este aspecto.

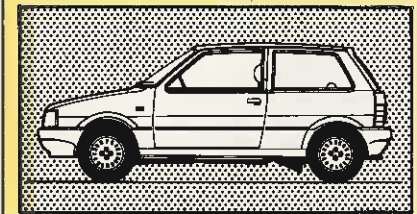
En cuanto a precios, a pesar de lo ajustado de estos, los Uno se encuentran en ligera desventaja respecto a sus contrincantes de fabricación nacional, pero en ningún caso las diferencias son importantes como para condicionar decisivamente la compra en favor de uno de otro.

Victor Piccione

FIAT UNO 70

1.113.754 ptas.

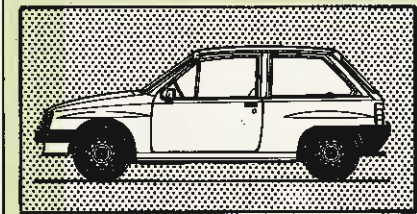
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.301 c.c. Potencia: 65 CV a 5.600 rpm. Peso: 780 kg. Velocidad máxima: 155 km/h. Consumo medio ponderado: 7,1 l/100 km. Volumen del maletero: 300/1.120 dm³.



OPEL CORSA 1.3

1.058.179 ptas.

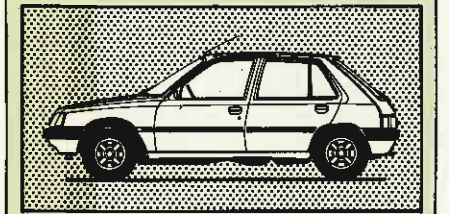
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.297 c.c. Potencia: 70 CV a 5.600 rpm. Peso: 750 kg. Velocidad máxima: 162 km/h. Consumo medio ponderado: 7,1 l/100 km. Volumen del maletero: 225/845 dm³.



PEUGEOT 205 SR

1.100.747 ptas.

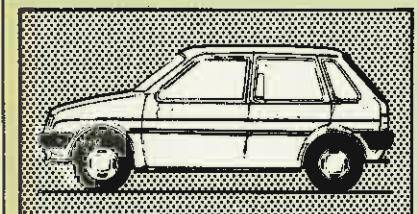
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.294 c.c. Potencia: 65 CV a 5.500 rpm. Peso: 785 kg. Velocidad máxima: 154 km/h. Consumo medio ponderado: 7,9 l/100 km. Volumen del maletero: 265/800 dm³.



AUSTIN METRO 1.3 HLE

985.804 ptas.

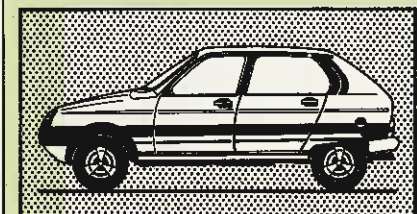
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.275 c.c. Potencia: 63 CV a 5.650 rpm. Peso: 885 kg. Velocidad máxima: 146 km/h. Consumo medio ponderado: 7,6 l/100 km. Volumen del maletero: 185 dm³.



CITROËN VISA 14TRS

1.071.404 ptas.

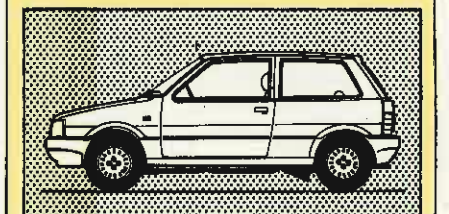
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.360 c.c. Potencia: 60 CV a 5.000 rpm. Peso: 830 kg. Velocidad máxima: 149 km/h. Consumo medio ponderado: 6,4 l/100 km. Volumen del maletero: 210/520 dm³.



FIAT UNO 60

1.008.684 ptas.

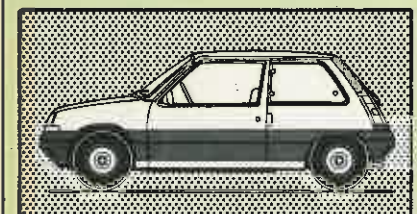
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.116 c.c. Potencia: 58 CV a 5.700 rpm. Peso: 770 kg. Velocidad máxima: 152 km/h. Consumo medio ponderado: 7,6 l/100 km. Volumen del maletero: 300/1.120 dm³.



RENAULT 5 GTL

946.866 ptas.

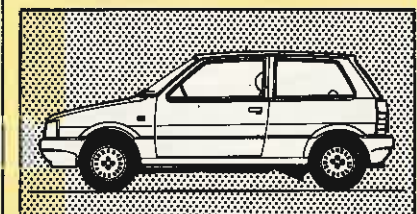
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.237 c.c. Potencia: 55 CV a 5.250 rpm. Peso: 760 kg. Velocidad máxima: 148 km/h. Consumo medio ponderado: 7,8 l/100 km. Volumen del maletero: 190/740 dm³.



FIAT UNO 45

878.679 ptas.

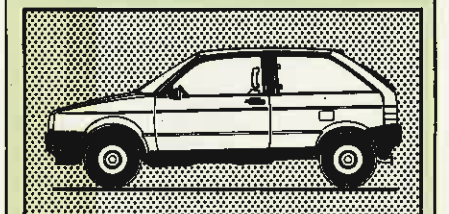
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 999 c.c. Potencia: 45 CV a 5.000 rpm. Peso: 710 kg. Velocidad máxima: 145 km/h. Consumo medio ponderado: 6,4 l/100 km. Volumen del maletero: 300/1.120 dm³.



SEAT IBIZA 1.2 L

983.963 ptas.

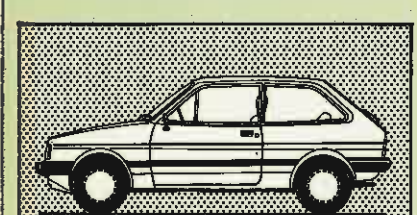
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.193 c.c. Potencia: 63 CV a 5.800 rpm. Peso: 900 kg. Velocidad máxima: 150 km/h. Consumo medio ponderado: 8,4 l/100 km. Volumen del maletero: 280/1.060 dm³.



FORD FIESTA C

819.257 ptas.

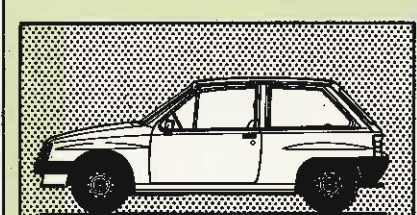
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 957 c.c. Potencia: 45 CV a 5.750 rpm. Peso: 750 kg. Velocidad máxima: 130 km/h. Consumo medio ponderado: 8,7 l/100 km. Volumen del maletero: 215 dm³.



OPEL CORSA 1.0

850.380 ptas.

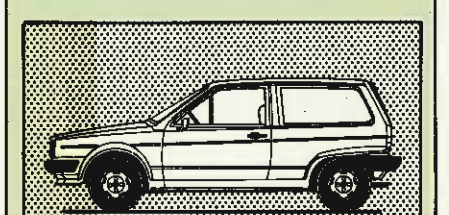
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 993 c.c. Potencia: 45 CV a 5.400 rpm. Peso: 735 kg. Velocidad máxima: 142 km/h. Consumo medio ponderado: 7,6 l/100 km. Volumen del maletero: 225/845 dm³.



VOLKSWAGEN POLO 40 C

900.786 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.043 c.c. Potencia: 40 CV a 5.300 rpm. Peso: 780 kg. Velocidad máxima: 140 km/h. Consumo medio ponderado: 7,1 l/100 km. Volumen del maletero: 200 dm³.



FRENTE A FRENTE

OPEL KADETT 1.6 GLS CONTRA R-9 TXE Y SEAT MALAGA 1.5 GLX

VIENTO EN POPA

El Opel Kadett, fabricado en Zaragoza, es la última aportación a una categoría muy animada, la de familiares con carrocería de tipo clásico y precio final comprendido entre un millón trescientas mil y un millón quinientas mil pesetas. El nuevo Kadett es un coche importante que va a luchar de igual a igual con los Renault 9 y los Seat Málaga, en espera de la llegada del Ford Orion 86 que a mediados del mes que viene completará el cuarteto.

Los tres coches de esta prueba, Opel Kadett 1.6 GLS, Renault 9 TXE y Seat Málaga 1.5 GLX, son los mejores equipados y los más potentes de sus respectivas gamas; son los coches que deben llenar, en principio, los deseos de todos

aquellos usuarios que quieren un vehículo amplio en su interior, con buen maletero y con formas exteriores tradicionales, un vehículo ideal para las personas que durante mucho tiempo han tenido un utilitario y ahora quieren un coche que hable por sí solo de sus nuevas condiciones económicas y familiares.

Los tres son coches con mecánicas modernas, que consumen poco y empujan con mucha fuerza.

Todos estos competidores se manejan sin ningún problema y están muy equilibrados en casi todos los aspectos, aunque, eso sí, tienen personalidades diferentes: el R-9 es el coche ideal para los usuarios más tranquilos, el Málaga se orienta a los que quieren sentir el

motor y las aceleraciones con toda intensidad, mientras que el Kadett ofrece un comportamiento irreprochable, reforzado por la calidad de todas las soluciones.

Después de más de mil quinientos kilómetros al volante de cada uno de estos competidores, se tiene una sensación muy agradable, los tres son buenos coches, tanto para el usuario tranquilo, como para el que le gusta conducir con cierta agilidad.

El Opel Kadett es el que mejor se comporta y el que menos consume, el Renault 9 es el más cómodo de manejar tanto en ciudad como en carretera, mientras que el Seat Málaga no sólo es muy noble, sino que además invita a ir rápido.

INTERIORES: ESPACIO DE CALIDAD

La amplitud interior y la facilidad de acceso son dos factores importantes en modelos como el Kadett, el R-9 o el Málaga, coches familiares que con frecuencia van a llevar de cuatro a cinco personas en su interior.

El Seat es algo más amplio que el Opel y el Renault, pero las diferencias son siempre mínimas y sólo las aprecian realmente los pasajeros sentados detrás.

En las plazas delanteras, el Renault es algo más espacioso que el Opel y el Seat, dos coches que tienen el inconveniente de sus paredes laterales demasiado rectas, casi como una caja de zapatos.

El Málaga tiene un asiento trasero muy amplio en su base, pero algo estrecho a la altura de los hombros; en el R-9 sucede justo todo lo contrario, la base es seis centímetros más estrecha que en el Málaga, pero hay más espacio libre a la altura de los hombros. El Kadett es el más estrecho de los modelos que aquí compiten, aunque tres adultos viajan sin problemas. El Málaga es el que ofrece más espacio libre para las piernas de los pasajeros sentados detrás, mientras que el Opel Kadett y el Renault 9 son bastante justos en este aspecto.

La accesibilidad al interior de los tres

modelos es fantástica y no hay ningún problema ni para entrar ni para salir; las puertas son amplias y los marcos tienen buena forma.

El maletero del Kadett es más amplio que el maletero del Málaga, el Opel tiene casi un diez por ciento más de espacio libre que el Seat; estos dos coches dejan bastante atrás al R-9. El Opel ofrece, además, una ventaja suplementaria: el respaldo de su asiento trasero es abatible y permite comunicar el maletero con el espacio interior.

Los asientos del R-9 son más cómodos que los del Kadett y estos dos coches dejan bastante atrás al Málaga. Las butacas delanteras del Renault tienen más posibilidades de reglaje que las montadas por sus rivales, ya que un mando especial permite mover todo el conjunto como si fuera una mecedora; estas butacas recogen bien el cuerpo y tienen una forma anatómica aceptable, aunque no vendría mal un poco más de apoyo en la zona lumbar y más anchura a la altura de los hombros. Las espaldas más delicadas tendrán también problemas en el Kadett, porque no encontrarán la curvatura deseable en la zona lumbar.

Las butacas del Málaga son muy grandes, pero no recogen nada el cuerpo y su forma anatómica no es nada del otro mundo.

El asiento trasero del R-9 es más cómodo que el del Kadett, ya que en el co-

che de origen alemán, el ángulo entre los dos elementos, base y respaldo, es demasiado recto; la base es, además, muy corta para los pasajeros más altos. En el Málaga, la base es demasiado plana, sin ninguna forma anatómica, por lo que los pasajeros resbalan hacia delante en un frenazo fuerte.

La postura de conducción en el R-9 es la que se adapta mejor al usuario español de talla media, a personas de estatura comprendida entre 1,65 y 1,75 metros; el volante, los pedales y la palanca de cambio están muy bien situados y se alcanzan sin problemas. El Málaga tiene volante regulable en altura, lo que permite adaptar el puesto de mando a las necesidades de casi todos los usuarios. El Kadett es el que peor cumple en este capítulo; los pedales quedan muy alejados y la única solución para accionarlos sin problemas consiste en aproximar mucho la base de la butaca al volante; en ese caso, la palanca de cambio queda bastante retrasada. Los conductores del Málaga van sentados muy altos, mientras que los del Kadett van muy cerca del piso del coche.

Los cuadros de mandos de los tres coches son bastante completos y se leen de un vistazo. En el Opel hay que criticar la falta de un testigo óptico de nivel mínimo de carburante. Los pulsadores del Seat están situados muy cerca del volante y es fácil arañarse los de-



dos en el momento de aparcar o al dar un volantazo.

Los sistemas de climatización del Kadett y el R-9 son bastante efectivos y dejan en ridículo al Málaga, un coche en el que no entra aire frío ni caliente, a no ser que se ponga el ventilador a la velocidad máxima.

El R-9 es el mejor acabado de los tres

competidores; los materiales que están al alcance del usuario son de buena calidad y todo está bien encajado; el Kadett también utiliza materiales de primera, pero el retoque final es algo más flojo. En el Málaga no hay quejas en cuanto a acabado, pero sí en lo que se refiere a calidad de materiales, que es bastante baja.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)

Kadett R-9 Málaga

172,2 171,2 168,1

ACELERACION (segundos)

400 m. salida parada

18,3 18,2 18,5

1.000 m. salida parada

34,1 34,2 34,0

De 0 a 100 km/h.

11,6 12,2 12,0

RECUPERACION (segundos)

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª

21,1 19,5 20,2

400 m. desde 40 km/h. en 5.ª

23,9 21,5 23,1

1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª

37,1 36,7 37,7

1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª

44,0 40,3 42,3

De 80 a 120 km/h. en 4.ª

13,3 12,6 12,5

De 80 a 120 km/h. en 5.ª

18,9 17,2 19,1

CONSUMO



CIUDAD

A 26,5 km/h. de media

9,7 9,2 10,1

CARRETERA

A 90 km/h. de cruce

5,7 5,7 5,6

En conducción rápida

12,3 11,7 11,6

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruce

6,9 7,6 7,8

A 140 km/h. de cruce

9,3 10,6 9,9

AUTONOMIA MEDIA

Consumo medio ponderado

8,2 8,0 8,5

Recorrido (kilómetros)

580 540 540

AL VOLANTE:

SEGURIDAD Y COMODIDAD

El carácter familiar de estos tres modelos, Opel Kadett, Renault 9 y Seat Málaga, tienen unos matices que son los encargados de hacer la diferencia final; mientras que el Kadett y el R-9 muestran una gran suavidad de reacciones mecánicas, el Málaga es un coche con un aire más deportivo, más ágil.

El consumo, las prestaciones, la fuerza de frenada, el comportamiento general de cara al conductor y la comodidad de los pasajeros son los datos que distinguen estos tres modelos, muy próximos entre sí.

El R-9 es el más económico de los tres rivales, por delante del Kadett y el Málaga; el Renault es el que menos consume en ciudad, del orden de medio litro a un litro menos que el Opel y el Seat en igualdad de condiciones.

En carretera y autopista, las diferencias son todavía menores, siempre que se respeten los límites genéricos de velocidad; el Kadett es el más sobrio, seguido muy de cerca por el R-9 y el Málaga, pero las diferencias entre el mejor y el menos bueno no llegan a ochenta pesetas de carburante cada cien kilómetros.

La velocidad punta del Kadett es algo superior a la del R-9 y el Málaga, pero con los tres coches se puede llanear al mismo ritmo, sin diferencias impor-

SONORIDAD



	Kadett	R-9	Málaga
Al ralentí	55,0	49,7	56,8
A 60 km/h.	64,5	64,8	70,5
A 90 km/h.	68,0	71,0	74,9
A 120 km/h.	73,1	76,1	76,2
A 140 km/h.	76,0	78,2	80,2
A tope	80,2	79,4	82,4

(Mediciones efectuadas en carretera con las ventanillas cerradas a decibelios.)

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Kadett	R-9	Málaga
A 60 km/h.	12,0	12,8	11,6
A 100 km/h.	37,7	41,0	35,8
A 120 km/h.	56,0	56,7	54,2

FICHA TECNICA



MOTOR

	OPEL KADETT GLS 1.6	RENAULT 9 TXE	SEAT MALAGA 1.5 GLX
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.598 c.c.	1.721 c.c.	1.461 c.c.
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza
Alimentación	Carburador	Carburador	Carburador
Compresión	9,2 a 1	10,5 a 1	10,5 a 1
Tipo de carburante	Gasolina 97 oct	Gasolina 97 oct	Gasolina 97 oct
Capacidad del depósito	52 litros	47 litros	50 litros
Potencia máxima	90 CV a 5.800 rpm	82 CV a 5.000 rpm	85 CV a 5.600 rpm
Par máximo	12,6 mkg a 3.800 rpm	13,8 mkg a 3.250 rpm	12,0 mkg a 3.500 rpm

TRANSMISION

	OPEL KADETT GLS 1.6	RENAULT 9 TXE	SEAT MALAGA 1.5 GLX
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Veloc. a 1.000 rpm. en 1.ª	7,9 km/h	7,9 km/h	8,1 km/h
Veloc. a 1.000 rpm. en 2.ª	13,8 km/h	14,4 km/h	14,6 km/h
Veloc. a 1.000 rpm. en 3.ª	21,0 km/h	22,3 km/h	21,6 km/h
Veloc. a 1.000 rpm. en 4.ª	30,2 km/h	30,5 km/h	29,3 km/h
Veloc. a 1.000 rpm. en 5.ª	37,9 km/h	37,1 km/h	37,5 km/h

DIRECCION

	OPEL KADETT GLS 1.6	RENAULT 9 TXE	SEAT MALAGA 1.5 GLX
Tipo	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de vol. entre topes	4,1 (con servo: 3,5)	4,0	4,4
Diámetro de giro	9,8 m	9,8 m	10,3 m

FRENOS

	OPEL KADETT GLS 1.6	RENAULT 9 TXE	SEAT MALAGA 1.5 GLX
Sistema	Discos del y tambores detrás, con servo	Discos del y tambores detrás, con servo	Discos del y tambores detrás, con servo

SUSPENSIONES

	OPEL KADETT GLS 1.6	RENAULT 9 TXE	SEAT MALAGA 1.5 GLX
Tipo	Independiente del y semind. detrás	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente a las cuatro ruedas

RUEDAS

	OPEL KADETT GLS 1.6	RENAULT 9 TXE	SEAT MALAGA 1.5 GLX
Llanta	De chapa, de 5,5x13	Aleación, 5,5x13	Aleación, 5,5x14
Neumáticos	155 TR 13	175/70 SR 13	155 SR 14

PESO

	OPEL KADETT GLS 1.6	RENAULT 9 TXE	SEAT MALAGA 1.5 GLX
Peso en orden de marcha	980 kg.	900 kg.	975 kg.



RENAULT 9 TXE
Precio en la calle:
1.332.209 ptas.

Fecha presentación: Noviembre de 1985.

Fabricante: FASA-Renault.

Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.

Número de talleres: 1.437.

VIRTUDES

- Motor elástico y potente.
- Confort general.
- Equipo y acabado.

DEFECTOS

- Tacto de los frenos.
- Espacio para las piernas de los pasajeros.
- Maletero.

Renault 9, Seat Málaga y Opel Kadett son tres coches buenos, tres coches que convencer tanto al usuario tranquilo que quiere viajar cómodamente con su familia y sin gastar mucho como al amante de las buenas prestaciones y de la alegría al volante.



SEAT MALAGA 1.5 GLX
Precio en la calle:
1.271.584 ptas.

Presentación: Abril de 1985.

Fabricante: Seat.

Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.

Número de talleres: 1.000.

VIRTUDES

- Motor potente y ágil.
- Buenos frenos.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Ventilación escasa.
- Manejabilidad de la palanca de cambio.
- Suspensión dura.

tantes. En el capítulo de aceleración, la cosa cambia un poco, los motores del Málaga y del Kadett son algo más enérgicos que el cuatro cilindros del R-9 y responden con más agilidad a un acelerón violento.

El Renault es muy superior al Seat y



OPEL KADETT 1.6 GLS
Precio en la calle:
1.491.275

Fecha presentación: Febrero 1986.

Fabricante: General Motors España, S. A.

Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.

Número de talleres: 220.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Consumo.
- Confort general.

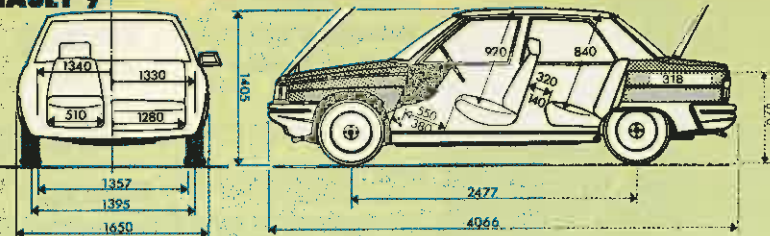
DEFECTOS

- Postura de conducción.
- Desarrollos de transmisión.
- Dirección pesada, sin servo.

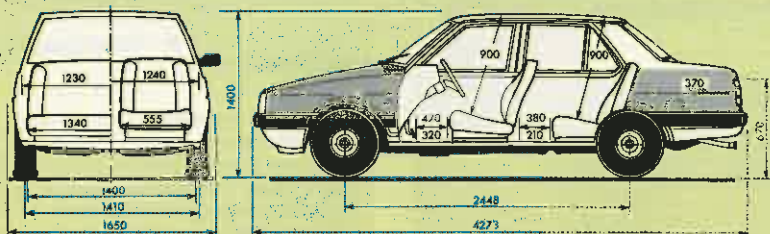
al Opel en el capítulo de recuperaciones, aspecto que tiene mucha importancia para los conductores más cómodos, para aquellos que no quieren estar cambiando de continuo ni cuando se mueven por ciudades congestionadas, ni cuando viajan por carreteras con mucho tráfico y llenas de camiones pere-

FRENTE A FRENTE

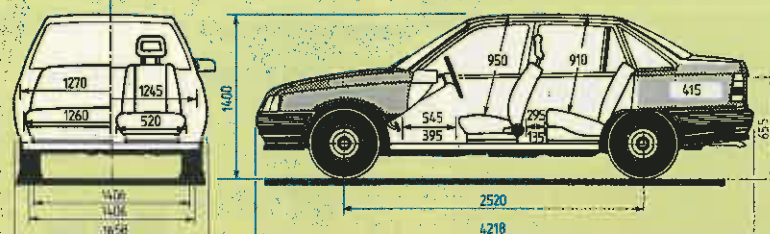
RENAULT 9



SEAT MALAGA



OPEL KADETT



zosos. El R-9 tiene una mecánica muy elástica, que casi permite olvidarse de la palanca de cambios. En ciudad también se puede ir a 40 km por hora sin que el motor muestre síntomas de desaprobación, ni en esos instantes, ni cuando se acelera con un poco de fuerza para aligerar el ritmo. Las mecánicas del Kadett y del Málaga no responden con tanta eficacia y se nota algún que otro tirón. La situación es parecida en carretera: el Renault responde con más energía a ese acelerón que se da para adelantar tanto si se va en cuarta como en quinta, el Málaga y el Kadett son mucho menos ágiles y para hacer la maniobra en el menor tiempo posible hay que recurrir a la tercera, sin ningún reparo.

El manejo de la palanca del cambio es todo un regalo tanto en el R-9 como en el Kadett; los recorridos entre las distintas posiciones son algo largos, pero el mecanismo es muy preciso, no hay riesgos de equivocarse al poner una marcha y no hace falta ningún esfuerzo físico; el Málaga falla, sin embargo, en este capítulo, porque la palanca no tiene precisión, y para poner la primera siempre hay que hacer fuerza.

El Málaga frena algo mejor que el Kadett y el R-9; el Seat se detiene siempre en menos distancia que sus dos rivales y el tacto de su pedal, algo duro, permite dosificar la fuerza de la frenada con bastante exactitud. El Opel fre-

EQUIPAMIENTO

	Kadett	R-9	Málaga
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	NO	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	SI	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	Op.	NO
Volante regulable	NO	NO	SI
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI
Elevallas eléctricos (del/tras.)	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Cerraduras centralizadas	SI	SI	SI
Luz lectura mapas	SI	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	SI	SI
Preequipo de radio	SI	SI	SI
Limpia-lavalluna trasero	—	—	—
Asiento posterior divisible	SI	NO	NO

na bien, pero cuando el coche ya está a punto de detenerse se nota la falta de ese tirón final, de esa retención suplementaria que asegura no ir contra el paragolpes del coche situado delante; es

Los tres coches tienen una línea clásica en la que destaca el maletero, muy amplio en todos los casos.

ALFONSO J. NIETO



TU TAMBIEN QUERRAS SENTIR EL EFECTO GTX



PEUGEOT 205 GTX

Siente el efecto deslumbrante del nuevo Peugeot 205 GTX. Todo músculo y velocidad. Caja de cambios de 5 velocidades, 1.592 c.c., 94 CV, de 0 a 100 Km/h. en 10,9 seg., hasta 180 Km/h.

La audacia y el estilo de un primera línea: llantas de aleación ligera, neumáticos más anchos 165 SR 70, molduras laterales especiales, faros halógenos y antiniebla integrados, 3 puertas, colores deportivos.

Un líder que seduce a primera vista: con... rotores exteriores, 2 pilotos de marcha atrás, deflector trasero y spoiler delantero, cuadro de mandos y volante deportivos, asientos delanteros tipo 'baquet', cierrres electromagnéticos, elevallas eléctricos.

El nuevo Peugeot 205 GTX te causará un gran efecto. Como los demás 205: con 3 o 5 puertas, gasolina o diesel, tú también querrás irte al fin del mundo con ellos.

PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT TALBOT **FUERZA DINAMICA**

CEPSA Lubricantes recomendados **Esso**

LA COMBINACION PERFECTA DE COMODIDAD Y ALTO RENDIMIENTO.



Hemos de admitirlo: nos encanta ser los primeros. Hace 25 años construimos el primer automóvil

italiano con tracción delantera. Más tarde la suspensión independiente y la carrocería monocasco. Ahora

hacemos honor a esta tradición ofreciendo al conductor una experiencia totalmente novedosa: el brío de un deportivo, unido a la comodidad de un coche grande.

Su interior es elegante, espacioso, y soberbiamente equipado. Pero al mismo tiempo, bajo el capó oculta un

motor 4 cilindros, sobrealimentado, de 165 CV de potencia. Dotado de intercooler y sistema de seguridad contra el exceso de presión, como los motores de fórmula Uno. Capaz de pasar de 0 a 100 Km/h. en sólo 7,2 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 218 Km/h., sin que usted se dé cuenta. Además, hay un modelo de 6 cilindros en V, del mismo tipo que llevó al triunfo a los Lancia en la carrera de las Mil Millas en los años 50. Disponemos de un modelo turbodiesel que es, con mucho, el más rápido de su clase y de un 2.000 dotado de inyección electrónica de combustible que puede codearse con los mejores de su clase. Así son los Lancia Thema. Coches con un enorme potencial de tecnología e ideas. Para mantenerse en cabeza.

Thema 1.6 Turbo - 2.000 c.c., 165 CV., 218 Km/h., 0-100 Km/h. en 7,2 seg.
Thema Turbodiesel - 2.500 c.c., 100 CV., 185 Km/h., 0-100 Km/h. en 11,9 seg.
Thema 6 V - 2.850 c.c., 150 CV., 208 Km/h. 0-100 Km/h. en 8,2 seg.
Thema 1.6 - 2.000 c.c., 120 CV., 195 Km/h., 0-100 Km/h. en 9,7 seg.

LANCIA THEMA



la diferencia de viajar en LANCIA.

Los Lancia Thema son coches importados directamente de Italia por Fiat Hispania, S. A., dependiente de Fiat Auto Spa Turin y comercializados en España a través de una red de concesionarios exclusiva.



FRENTE A FRENTE

culpa de las pastillas de freno, demasiado ecológicas, unas pastillas que han perdido un poco de su agresividad para contaminar menos el aire. El pedal del R-9 tiene un tacto algo blando, que da una sensación de comodidad engañosa, ya que su blandura encubre un poco el funcionamiento del sistema y es necesario acostumbrarse a tal suavidad.

La dirección del Kadett GLS es más cómoda que la del R-9 y el Málaga, si se añade al coche más joven la opción de dirección asistida, opción que sale al mercado por unas setenta mil pesetas. El R-9 es el más cómodo en caso contrario, el Renault tiene una dirección muy suave, tanto con el coche en movimiento como cuando se hacen maniobras de aparcamiento; además, es bastante directa, ya que con cuatro vueltas de volante se llevan las ruedas de un extremo a otro. El Kadett queda algo por detrás, ya que su dirección es más pesada en maniobras a coche parado; el último lugar es para el Málaga, por la dureza del conjunto al aparcar y por la lentitud del mecanismo, que necesita cuatro vueltas y media de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro.

El Málaga y el Kadett tienen un comportamiento algo más noble que el mostrado por el R-9. Si se conduce en plan familiar e, incluso, si se viaja con cierta rapidez, es imposible decir cuál de los tres modelos es el mejor: todos son muy nobles, van por donde manda el conductor y los pasajeros casi no notan el estado del suelo, ya que las suspensiones filtran muy bien las irregularidades del suelo.

Las verdaderas diferencias aparecen cuando se fuerza el ritmo; cuando el conductor tranquilo deja paso al piloto en potencia que quiere jugar un poco a las carreras. Bajo ese punto de vista, el Kadett y el Málaga quedan por delante del R-9. El Opel y el Seat se mueven muy bien no sólo en carreteras rectilíneas, en donde sufren muy poco con el viento lateral, sino también en carreteras de montaña llenas de curvas y con suelo en mal estado.

El Kadett se agarra al suelo a la perfección y el eje delantero entra muy bien en las curvas, tanto si son cerradas como si son abiertas; el morro del Málaga se muestra algo más perezoso en el instante de entrar en las curvas más cerradas; los dos coches van después como tranvías sobre raíles y hay que ir a todo trapo para notar un leve coletazo a la salida de la curva. El morro del R-9 no da ningún problema ya que obedece de inmediato, pero la popa es bastante nerviosa y los coletazos, más o menos leves, son moneda corriente si se rueda muy ligero.

El R-9 y el Kadett son los coches más confortables para el pasajero; las suspensiones son muy eficaces y las mecánicas son bastante silenciosas, aspecto en el que destaca el Renault, por la poca sonoridad de su mecánica. El Málaga es algo más ruidoso, pero sin ser molesto en ningún momento.



El R-9 TXE tiene un cuadro muy completo, en el que todos los datos se leen sin problemas. La postura de conducción del Renault es la que se adapta mejor al usuario medio español.



El cuadro del Málaga es completo, pero tiene detalles que rebajan puntos en el resultado final. El volante es regulable en altura, pero los mandos son bastante molestos.



El cuadro del Opel Kadett se lee de maravilla y está muy bien acabado. La postura de conducción del Kadett es la que menos se adapta a los usuarios más bajitos.

CONCLUSION: TRES INTERPRETACIONES DE UN TEMA

El precio final no es un elemento clave para inclinar la balanza en favor de

uno de estos tres rivales; la diferencia de precio entre el más caro y el más barato no pasa de doscientas mil pesetas, un valor corto que añade más igualdad al balance final.

El Opel Kadett 1,6 GLS es el mejor



Los asientos del R-9, a la izquierda, son los mejores, seguidos a corta distancia por los del Kadett, a la derecha. Los asientos del Málaga, en el centro, son muy amplios, pero no recogen bien el cuerpo. Los del R-9 y el Kadett fallan algo en el respaldo.



El asiento trasero del Kadett, a la derecha, se caracteriza porque su respaldo es abatible para comunicar espacio habitable y maletero. Los asientos posteriores del Renault, a la izquierda, y el del Opel, a la derecha, son amplios para tres personas.

compromiso para el usuario de estilo joven, para la persona que quiere espacio interior, mucho maletero y consumos recortados, todo ello sin renunciar a un comportamiento de primera, a un agarre a la carretera excepcional que permite ir muy deprisa sin riesgo; el Kadett es un coche con soluciones modernas en el que se ha buscado la economía de consumo y la de mantenimiento. La dirección es algo pesada y lenta si no se añade el mecanismo de servoasistencia, un elemento que se ofrece como una opción por algo más de setenta mil pesetas y debe adquirirse sin falta si se quiere llegar a la máxima comodidad. El Kadett falla un poco en lo que se refiere a postura de conducción, no muy adaptada al físico medio del usuario español y también hay que criticar el carácter de la transmisión, que resta energía a las respuestas al acelerador y obliga a cambiar con más frecuencia de lo deseable.

El R-9 TXE está en el justo medio, no es el más amplio pero sí el mejor acabado, el que menos gasta, el que ofrece una mejor postura de con-

ducción y el que hace gala de un motor más suave; en el R-9 se ha renunciado a la fuerza bruta para reforzar la elasticidad mecánica, lo que favorece a los

usuarios más cómodos ya que casi no hay que cambiar de marcha ni en ciudad ni en carretera. Los conductores más inquietos, los más amantes de la velocidad, notan que el tren trasero tiene cierta tendencia a vivir por su cuenta, a dar coletazos a la salida de las curvas más cerradas, mientras que el pedal de freno tiene un tacto algo blando que exige un cierto aprendizaje.

El Seat Málaga 1,5 GLX dejará satisfecho a os más deportistas, a los usuarios que quieren saborear el brío, el genio latino. El Seat casi obliga a ir de carreras, a cambiar de continuo para sentir las respuestas del acelerador, que son muy ágiles, si se olvida la quinta. El Málaga frena muy bien, tiene un comportamiento muy noble y los consumos son contenidos. Las quejas van para la climatización, que es mala; para la calidad que es muy baja; para la dirección, que es dura en maniobras, además de lenta, y para la imprecisión del cambio, que obliga a estar pendientes para no equivocarse.

Angel Marco

BALANCE FINAL

	Kadett	R-9	Málaga
Velocidad máxima	1.º ***	2.º ***	3.º ***
Aceleraciones	1.º ***	3.º ***	2.º ***
Recuperaciones	3.º **	1.º ***	2.º ***
Consumo	2.º ***	1.º ***	3.º ***
Transmisión	2.º **	1.º ***	2.º **
Caja de cambio	1.º ****	1.º ****	3.º **
Frenos	2.º ***	2.º ***	1.º ****
Dirección	2.º ***	1.º ****	3.º **
Comportamiento	1.º ****	3.º ***	1.º ****
Aptitudes urbanas	2.º **	1.º ***	2.º **
Autonomía	1.º ***	2.º ***	2.º ***
Habitabilidad	1.º ****	3.º ***	1.º ****
Maletero	1.º ****	3.º ***	1.º ****
Confort	1.º ***	1.º ***	3.º ***
Posición conductor	3.º **	1.º ****	2.º ***
Sonoridad	1.º ***	1.º ***	3.º **
Equipamiento	1.º ***	1.º ***	1.º ***
Calidad-precio	1.º ***	1.º ***	3.º ***

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

Una atractiva y ventajosa fórmula de financiación

El leasing o «arrendamiento-financiero» es un contrato de arrendamiento financiero por un período determinado de tiempo por el que el empresario o profesional puede usar un bien de equipo, vehículo o inmueble, libremente elegido por él mediante el pago de unas cuotas periódicas. Al finalizar el citado contrato el usuario puede escoger libremente entre adquirir el bien objeto del contrato mediante el ejercicio de la opción de compra prevista en el contrato, suscribir un nuevo contrato de arrendamiento sobre el mismo material pagando unas cuotas muy inferiores o devolverlo a la compañía de leasing.

Una vez definido lo que es el leasing, traducido en España como «arrendamiento financiero», veamos cuál ha sido la evolución de esta fórmula de financiación.

El leasing surgió en Estados Unidos en la década de los años cincuenta. Se extiende rápidamente hacia Europa a principio de los años sesenta implantándose con gran auge en los países más desarrollados y con unos mercados financieros que exigen el mayor número posible de alternativas para los inversores.

En España se crean las primeras sociedades de leasing a finales de los años sesenta. En 1970 existen ya en nuestro país unas veinte compañías de leasing operando en el sector, la mayoría de ellas participadas por los grandes bancos nacionales, normalmente compartiendo la participación con grupos financieros privados y compañías de leasing extranjeras.

El desarrollo del leasing en España ha sido espectacular, mientras que en 1975 el valor contratado por todas las compañías de leasing fue de 13.500 millones de pesetas, en 1985 se han sobrepasado ampliamente los doscientos mil millones de pesetas.

¿Cuál es el futuro del leasing en España?

Sin duda esperanzador, ya que mientras que en nuestro país en 1985 habrá financiado el 6 por ciento aproximadamente de la inversión en bienes de equipo, en los países occidentales desarrollados esta cifra supera el 20 por ciento, y es bastante más alta en USA y Japón, líderes mundiales del sector.

JAVIER PICAS ROIG

Sin duda alguna, la «fórmula» leasing ha tenido un crecimiento espectacular en los últimos años debido a la bondad de ella misma y que han sido las mismas pequeñas y medianas empresas, a las que esencialmente va destinada, quienes las han dado a conocer y a utilizar cada vez más.

Las PYMES normalmente encuentran a la hora de financiar sus inversiones mayores dificultades que las grandes empresas, ya que no pueden acceder a determinados mercados financieros debido a su escaso tamaño. Es por ello que han adoptado el leasing como una solución alternativa, ya que les permite la utilización del bien que desean mediante unos requisitos que pueden satisfacer fácilmente y una tramitación rápida en comparación con otras fórmulas alternativas.

Si a estas bondades del leasing añadimos que por la regularización legal del leasing en España las cuotas de estos contratos tienen la consideración de gasto fiscalmente deducible (Art.º 25.4 real decreto ley 15/1977) y permite al usuario beneficiarse de la deducción fiscal por inversiones, vemos pues que estamos ante una alternativa financiera para el empresario que justifica plenamente el auge adquirido hasta la fecha.



ESPECIAL LEASING

Importancia del leasing:

En 1985, la inversión realizada por las compañías de leasing españolas, que comprende bienes de equipo, inmuebles industriales, comerciales y agrícolas, automóviles y transporte en general, superó la cifra de 186.000 millones de pesetas.

Sin embargo, el leasing en España, en sus distintas modalidades, no ha alcanzado aún una participación en volumen de inversiones globales tan importante como en el resto de los países europeos. Así, en España, la cifra se puede estimar en un 5 por 100, mientras que en los países punteros europeos (Inglaterra, Francia y Alemania) se alcanza entre el 10 por 100 y el 15 por 100, y en Estados Unidos, cuna del leasing, se llega alrededor del 25 por 100.

Razones del éxito del leasing:

El leasing es una fórmula de financiación a medio y largo plazo creada para fomentar la inversión industrial.

Las razones del éxito básicamente se deben a:

1. Ventajas económicas:
 - a) El leasing financia el 100 por 100 del coste del bien arrendado.
 - b) El leasing se convierte en un segu-

Esta cifra significa que se cerraron contratos por un valor aproximado de 220.000 millones de pesetas.

Estas cifras significan un incremento respecto a 1984 en inversión, de aproximadamente el 50 por 100.

Incrementos parecidos se han alcanzado en Europa durante el ejercicio pasado, a pesar de no ser un año especialmente significativo en incremento de inversión.



JORGE SOLE Y SANS

es aplicable. Sin embargo, se mantiene el carácter de gasto fiscal de la cuota pagada por el arrendatario.

3. El concepto de «ingeniería financiera», que tiene en cuenta la generación de recursos por parte del arrendatario, lo que ha facilitado fórmulas de financiación muy ajustadas a las necesidades del mismo.

Esta «ingeniería financiera» no sólo ha alcanzado a los aspectos financieros, sino también a los productos ofertados.

A este respecto, y precisamente en el campo del leasing de automóviles, entre otras modalidades, ha surgido el «leasing operativo» (opción de compra a través de un valor residual que tiene en cuenta el valor de mercado del vehículo) y el de nombrado «lease plan», en donde no sólo se financia el vehículo, sino además se incluye su mantenimiento y la incorporación de una tarjeta de crédito, con la cual el usuario puede pagar todos los aspectos relacionados con el coche arrendado, como, por ejemplo, la compra de gasolina, talleres de

ro contra la inflación, ya que los bienes se adquieren a los precios actuales y las cuotas se pagan con los futuros beneficios del arrendatario financiero.

2. Incentivos fiscales:

Precisamente, por el hecho de que el leasing fomenta la inversión productiva en todos los países, se conceden unos incentivos fiscales que se aplican directamente al arrendatario o en otros casos al arrendador que por vía de precio los transfiere al arrendatario.

Estos incentivos son:

a) La consideración de gasto fiscal deducible de las cuotas de leasing. Ello supone una depreciación acelerada que reduce en unos costes muy competitivos con respecto a la financiación convencional.

b) Deducción por inversiones sobre el valor de compra del bien mueble o inmueble. En este apartado, y en relación a los automóviles de turismo, hay que decir que la deducción por inversiones en general no



LA UNICA INVERSION QUE NO PODRA OBTENER CON NUESTRO SISTEMA DE LEASING

A través de Bansaleasing, el servicio de leasing del Grupo Banco de Santander, usted puede obtener todos, absolutamente todos los elementos productivos para su empresa, desde una silla a una flota de automóviles, desde el ordenador más sofisticado a una simple calculadora. En unas condiciones inmejorables, con cuotas pactadas y posibilidades muy amplias. Con toda la garantía que supone la orga-

nización del Banco de Santander. Y un servicio de expertos completo y creativo, dispuesto a aconsejarle sobre la fórmula más conveniente de leasing que se adapte a las necesidades de su empresa.

Lo único que, sintiéndolo mucho,

no podrá obtener es una eficiente secretaria. Pero eso es algo que sabemos usted no querrá en leasing. Venga a Bansaleasing, la empresa de leasing que más ha crecido en los últimos años, a conocer nuestra organización. Nos gustaría conocerle.

BSL

BANSALEASING

El leasing total.

ESPECIAL LEASING

reparación, e incluso estancia en hoteles.

Experiencia europea:

Se adjunta como anexo n.º 1 las cifras en millones de ecus realizadas en Europa durante el ejercicio 1984.

En el anexo n.º 2 se pueden apreciar las cifras del inmovilizado neto en leasing a 31 de diciembre de 1983 y 1984.

En el anexo n.º 3, las cifras de inversión y producción en varios países europeos disponibles en automóviles y automoción industrial y en el anexo n.º 4, las cifras en España.

Como comentarios a los mismos, debe indicarse:

1. En la mayoría de países europeos se puede practicar el leasing de automóviles, incluso para arrendatarios que no realicen una actividad profesional, o sea una empresa, tal como es preceptivo en España.

2. La aparición del leasing operativo.

3. La aparición de sistemas más sofisticados, como el anteriormente explicado, «lease plan».

ANEXO N.º 1

Leasing en Europa 1984



Cifras en millones de ecus.
Fuente: Leaseurope.
Cifra de conversión: 1 ecu = 126,50 pesetas.

Efecto de la implantación del IVA en el leasing de automóviles

A pesar de que el porcentaje del IVA aplicado en los automóviles ha sido del 33 por 100, puede afirmarse su carácter neutral respecto a los sistemas de financiación convencionales (véase anexo n.º 5).

Comentarios finales:

El leasing de bienes de equipo, el leasing inmobiliario, el de automóviles y equipos industriales supone, de hecho, un cambio de «mentalidad de propiedad» a una «mentalidad de uso», en el sentido de que tanto a nivel empresarial como profesional resulta mucho más rentable mantener dichos bienes en régimen de leasing, liberando fondos que pueden rentabilizarse, que mantenerlos como inmovilizados.

Lógicamente, el hecho de realizar estas inversiones mediante el leasing no implica en forma alguna pérdida de solvencia frente a las entidades bancarias, ya que dichos contratos quedan reflejados a todos los efectos, en cuentas de orden contables.

Por todo ello, es plausible que el mercado del leasing en España, y concretamente el de automóviles y vehículos de transporte, tenga un crecimiento como el desarrollado en los últimos años.

ANEXO N.º 2

Inmovilizado neto en leasing al 31 de diciembre

País	1984 En millones		1983 En millones	
	Moneda nacional	ECU	Moneda nacional	ECU
Austria	7.823,3	498,3	6.076	387
Bélgica	30.000	650,8	23.374	507
Suiza	1.847,7	915,4	1.691	939,4
Alemania	11.800,8	5.364	10.400	4.727,3
Dinamarca	3.168,6	391,2	4.364	538,7
España	142.665	1.127,8	72.851	575,9
Francia	54.000	7.941,2	48.000	7.058,8
Gran Bretaña	11.086,1	18.790	9.000	15.254,2
Italia	4.094.173,2	2.964	4.016.841	2.908
Irlanda	283,1	390,5	240	331
Luxemburgo	551	12	1.286	27,9
Noruega	7.340,8	1.147	6.485	1.013,3
Holanda	2.365	946	2.462	984,8
Portugal	10.808,6	93,5	4.868	42,1
Suecia	9.977,5	1.535	9.100	1.400
Finlandia	3.384	720	3.300	702,1
TOTAL	—	43.486,7	—	37.397,5

Fuente: Leaseurope. Cifra de conversión: 1 ECU: 126,50 ptas.

ANEXO N.º 3

El leasing de automóviles y automoción industrial en algunos países europeos

(Cifras en millones)

País	Inversión año 1984			
	Automóviles		Automoción industrial	
	Moneda nacional	ECU	Moneda nacional	ECU
Austria	398,8	25,40	1.380	87,80
Bélgica	700	15,19	1.500	32,64
Suiza	102	56,67	27,7	15,39
Alemania	785,6(1)	348 (1)	—	—
Gran Bretaña	450,2	763,05	338	572,88
Italia	29.007	21	1.061	0,77
España	38.000 (1)	300,40(1)	—	—

(1) Esta cifra incluye: Automóviles y automoción industrial.
Cifra de conversión: 1 ECU: 126,50 ptas.

ANEXO N.º 4

El leasing en España

Ejercicio	Inversión	Producción
1981	7.000	N. D.
1982	11.000	N. D.
1983	22.000	N. D.
1984	38.000	46.000

N. D. = No datos. Cifras en millones de pesetas.

ANEXO NUM. 5

Vehículos: Financiación convencional versus leasing

	Convencional	Leasing
1. Precio adquisición:		
Por cliente	1.000	—
Por compañía de leasing	—	1.000
2. IVA (= 33% s/1)	330	330
3. Total pagado	1.330	1.330
4. Coste financiación estimado:		
40% s/3	532	—
40% s/1	—	400
5. Arrendamiento (= 1 + 4):		
Base	N/A	1.400
IVA (= 33% s/base)	N/A	462
6. Pagado por adquirente:		
(= 1 + 2 + 3)	1.862	—
(= 4 + 5)	—	1.862
7. IVA soportado deducible	—	—
8. Coste adquirente	1.862	1.862
Precio adquisición	1.000	1.000
Financiación	532	400
IVA	330	462

Nota: En el supuesto de que se tratase de vehículos de tipo industrial u otros con derecho a deducción del IVA soportado, el coste para el adquirente sería inferior en financiación por leasing, por cuanto que el IVA soportado sería posteriormente deducible.



El IVA y el sistema de arrendamiento financiero

POR ANTONIO MUSTERA TORRES

El automóvil es el gran castigado de la fiscalidad española. Esta afirmación, que podría ser tildada de demagógica, se basa en que numerosas disposiciones fiscales le dan un trato discriminatorio y desfavorable; así, podemos mencionar que el automóvil no puede gozar de la deducción por inversiones, no es susceptible de disfrutar de libertad de amortización, su adquisición no puede afectarse a la reinversión de plusvalías y así podríamos nombrar otros supuestos donde el automóvil se encuentra en una situación de desventaja respecto al régimen general.

Esta misma discriminación la encontramos en el impuesto sobre el valor añadido, donde no le es de aplicación la norma general según la cual las cuotas de IVA soportadas son deducibles. Así, las cuotas por IVA relativas a la adquisición, importación, arrendamiento, transformación, reparación, mantenimiento o utilización de automóviles de turismo no tendrán la característica de ser deducibles del IVA reper-

tido, y, con ello, constituirán un coste para las empresas.

De esta forma, el automóvil ha quedado apeado de la «modernidad» del impuesto sobre el valor añadido, por cuanto que las cuotas de IVA soportado sobre los mismos tienen la consideración de gasto o inversión, tal como ocurría con el IGTE o el impuesto sobre el lujo hasta diciembre.

El arrendamiento financiero

La implantación del impuesto sobre el valor añadido ha supuesto una total revisión del funcionamiento del arrendamiento financiero, por cuanto que ha establecido dos supuestos completamente diferenciados: así, si el arrendatario se compromete a ejercitar la opción de compra inherente al leasing, el contrato se asimila a una entrega; de no existir tal compromiso, el contrato tributaría como prestación de servicios.

El hecho diferenciador anterior da lugar a que el IVA se devengue en formas totalmente distintas: en el primer supuesto, en

el momento en que tiene lugar la entrega del vehículo en cuestión; de no existir tal compromiso, el devengo se produciría en el momento en que fuese exigible cada una de las cuotas de arrendamiento pactadas.

Lo anterior es de suma importancia, por cuanto que en supuestos en que no exista compromiso, el importe a financiar lo constituiría únicamente el valor del propio automóvil, no debiéndose financiar el IVA. Este aspecto se pone de manifiesto comparando ambas vías de financiación: en efecto, en la adquisición de un automóvil con financiación bancaria, el préstamo deberá ser de montante igual al del automóvil más el IVA sobre el mismo; contrariamente, si la financiación se realiza mediante leasing, el total a financiar será únicamente el coste del automóvil, puesto que la sociedad de leasing podrá deducir el IVA soportado. Con ello, el IVA sobre los intereses a satisfacer sobre el contrato de leasing equivale aproximadamente a los intereses que deberían satisfacerse en razón al mayor importe que a financiar mediante préstamo deberá poder financiar —además del vehículo— el IVA sobre el mismo.

Al respecto de la necesidad de que el arrendatario exprese su compromiso de ejercitar la opción de compra y la forma de realizar tal compromiso, existen multitud de opiniones contradictorias sobre las que, hasta el momento, la Administración no se ha pronunciado, por lo que entendemos debería hacerlo con la mayor urgencia.

Efecto financiero del leasing

De acuerdo con lo anterior, resulta que el leasing, además del efecto favorable que tiene en el impuesto sobre sociedades, por cuanto que adelanta las cuotas de gasto, que de otra forma deberían deducirse durante el periodo de amortización del automóvil, tiene otro efecto financiero positivo en relación con el IVA, por cuanto que pospone su pago a lo largo del contrato.

Elementos de transporte

Los comentarios anteriores son expresamente aplicables a los vehículos automóviles que se hallan sujetos al tipo incrementado del 33 por 100. Un tratamiento totalmente diferente corresponde a los vehículos de tipo industrial, tales como camiones, autobuses, autotaxis, y otros que, en general, coinciden con los que hasta diciembre pasado se hallaban exentos de tributación por impuesto sobre el lujo. En tales vehículos, además de tributar según el tipo normal del 12 por 100, las cuotas de IVA soportadas sobre los mismos gozarán de plena deducción como IVA soportado.

De realizarse su adquisición mediante leasing, el total IVA soportado, tanto sobre la adquisición del vehículo como sobre los intereses por financiación, será deducible, con lo que la alternativa leasing resulta aún más ventajosa que en el supuesto de tratarse de automóviles.

El leasing y la financiación tradicional

Comparar el coste del leasing con el de la financiación tradicional precisa, en primer lugar, encontrar una base de medida homogénea entre las distintas alternativas de financiación. Actualmente, las tasas de interés que se vienen utilizando en el mercado financiero no son directamente comparables entre sí, dado que están calculadas en base a distintas premisas (liquidación de intereses mensual, trimestral, semestral o anual; intereses anticipa-

dos o vencidos; año comercial o año natural, etcétera).

El tipo de interés más utilizado, para comparar entre alternativas de inversión o financiación, es el interés calculado en base a una liquidación de intereses anual, pagadera al final del periodo y con referencia al



CUADRO 1

Tabla de equivalencias

Año comercial 360 días						
Año comercial (%)	Pago vencido			Pago anticipado		
	Mensual (%)	Trimes (%)	Semestral (%)	Mensual (%)	Trimes (%)	Semestral (%)
14 0000	15.1553	14 9680	14 6982	15.3488	15 5490	15 8624
15 0000	16.3145	16 0979	15 7866	16.5389	16 7716	17 1373
16 0000	17.4844	17 2360	16 8801	17.7424	18 0106	18 4333
17 0000	18.6651	18 3825	17 9788	18.9593	19 2659	19 7510
18 0000	19.8566	19 5374	19 0827	20.1898	20 5379	21 0908
19 0000	21.0591	20 7007	20 1916	21.4341	21 8270	22 4532
20 0000	22.2727	21 8725	21 3057	22.6924	23 1334	23 8387

LEASING INMOBILIARIO



CAIXALEASING, S.A.

Asociada con
Security Pacific

CAIXALEASING, S.A. ha nacido "con buena estrella": La estrella de la CAJA DE PENSIONES, la entidad financiera que ocupa, por sus recursos ajenos, el 5º lugar entre bancos y cajas de todo el país.

CAIXALEASING, S.A., cuenta con la participación de Security Pacific, uno de los holdings bancarios más importantes y diversificados de Estados Unidos, cuyos activos superan los 46.000 millones de dólares, con una gran experiencia en el campo del leasing a nivel mundial.



Financie el 100% del importe del inmueble que precise -nave industrial, taller, almacén, centro comercial, de enseñanza o médico, oficinas, despacho profesional, local comercial, etc.- sin inmovilizar capital y con las ventajas financieras y fiscales del leasing inmobiliario. Tanto si se trata de un inmueble construido, como si se ha de construir. Si le interesa utilizar el leasing inmobiliario, cuente con la doble seguridad de "la Caixa" y Security Pacific.

LEASING DE BIENES DE EQUIPO



Security Pacific Leasing, S.A.

Asociada con



Esta define, en todo el mundo, a Security Pacific, uno de los holdings bancarios más importantes y diversificados de Estados Unidos, cuyos activos superan los 46.000 millones de dólares, con una gran experiencia en el campo del leasing a nivel mundial. Security Pacific Leasing, S.A., cuenta con la

participación de la Caja de Pensiones "la Caixa", la 5ª entidad financiera de España.

Financie el 100% del importe de la maquinaria o bienes de equipo, sin inmovilizar capital, y con las ventajas fiscales y financieras del leasing. Si le interesa utilizar el leasing, cuente con la doble seguridad de Security Pacific y "la Caixa".

Av. Diagonal, 477, Planta 17 - 08036 Barcelona Tel. (93) 321 17 67 Telex 97530 SEDE

Av. Diagonal, 477, Planta 17 - 08036 Barcelona Tel. (93) 321 17 67 Telex 97530 SEDE

año natural. El cuadro 1 puede darnos una idea de las distintas equivalencias de los tipos de interés que se utilizan con más frecuencia en el mercado. Así, por ejemplo, podemos ver, que cuando nos hablan de una financiación al 16 por 100 anual con intereses pagados trimestralmente y por anticipado, el tipo de interés anual equivalente con pago al final del periodo es del 18 por 100.

El análisis correcto de cualquier alternativa de financiación exige que se tengan en cuenta todos los factores que, además del interés nominal, pueden afectar al abaratamiento o encarecimiento de una financiación determinada.

En particular, la financiación bancaria, tradicional, contiene una serie de factores diferenciales respecto del leasing que incide de forma directa en el coste de dicha financiación. Además de la habitual comisión de apertura del 0,5 por 100 exigible sobre el principal del préstamo y en el momento de su formalización, los bancos exigen, especialmente a las pequeñas y medianas empresas con poca capacidad de negociación, las llamadas «compensaciones bancarias», que suponen en muchos casos un sensible aumento del coste de la financiación.

Ventajas fiscales

Una de las principales características que diferencian al leasing respecto de otras alternativas de financiación y que afecta directamente y de forma favorable al coste de dicha modalidad es la que centra en el tratamiento fiscal de la misma.

El tratamiento fiscal como gasto deducible, en el Impuesto de Sociedades e Impuesto de

CUADRO 2		
APLICACION DEL IVA		
	Compra financiada	Leasing
Precio F. F.	1 000 000	1 000 000
Financiado (*)	1 120 000	1 000 000
Intereses	336 000	300 000
IVA (12%) sobre cuotas	—	156 000
Total operación	1 456 000	1 456 000

(*) En el leasing no se financia el IVA, dado que el IVA soportado en la adquisición es recuperado por parte de la empresa de leasing.

la Renta de las Personas Físicas, de las cuotas satisfechas por el arrendatario en virtud de un contrato de leasing, confieren a esta modalidad de financiación un carácter diferencial respecto de las otras alternativas.

Este tratamiento fiscal permite que la amortización efectiva del bien objeto del leasing se produzca a lo largo de la vigencia del contrato, mientras que, bajo otras alternativas, la amortización fiscal del bien debe realizarse durante un periodo legalmente establecido en general mucho mayor que el de la duración del contrato de leasing.

Este hecho permite que los empresarios o profesionales que obtienen beneficios en sus negocios efectúen un diferimiento en los pagos fiscales por un importe equivalente al del tipo impositivo por la amortización acelerada, o lo que es lo mismo, que se beneficien de un crédito fiscal sin coste. Esto último supone un abaratamiento significativo para el leasing y lo convierte en una fórmula de financiación alta-

mente competitiva con respecto a otras modalidades.

Otras características

Por otra parte, al efectuar una comparación entre la financiación bancaria tradicional y el leasing, deben de ser tomadas en consideración otras características cuya valoración pueden estar sometidas a un alto grado de subjetividad. De todas formas, esta subjetividad, no debe ser un impedimento para que dichas características sean consideradas y cuantificadas para cada caso concreto.

A continuación intentaremos resumir brevemente aquellos factores diferenciales entre la financiación convencional y el leasing que, a nuestro juicio, son relevantes.

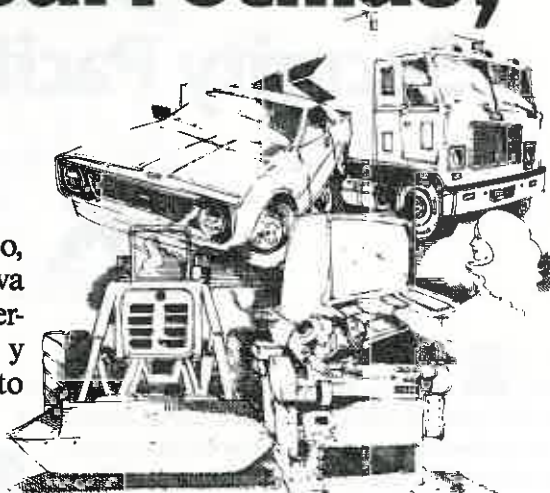
Financiación: A través de leasing se financia generalmente el ciento por ciento de la inversión, lo que evita que el empresario o profesional deba efectuar desembolsos iniciales importantes.

Automóviles y camiones nacionales y de importación, furgonetas, carretillas, grúas...

Somos pioneros en el Leasing desde 1972.

Nuestra experiencia, profesionalidad en el servicio, rapidez en la tramitación de documentos y operativa ajustada a las características de cada arrendatario, le permitirá obtener siempre respuesta a sus necesidades, y nuestro trato directo le facilitará la firma del contrato de Leasing que su empresa precisa.

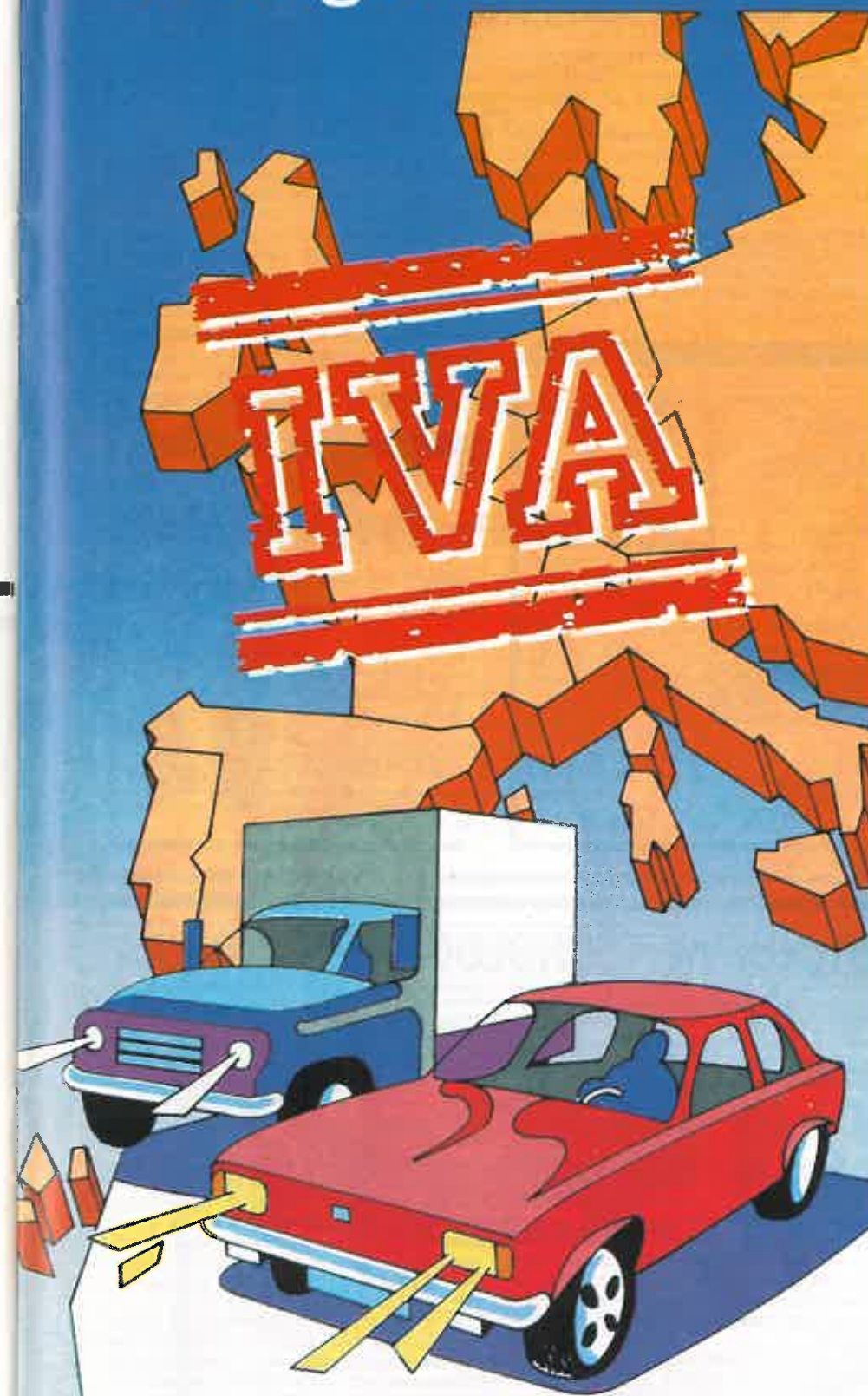
Consúltenos.



BARCELONESA de LEASING S/A
Balmes, 245, 3º 3ª Tel. 218 08 50/54. 08006 Barcelona

Cofile

Leasing Automoción



G. V. Corts Catalanes, 613
Tel.: (93) 318 64 17
08007 - BARCELONA

Prim, 12
Tel.: (91) 232 82 34
28004 - MADRID

Plazo: El leasing permite una financiación a medio y largo plazo, lo cual es mucho más difícil en la financiación bancaria tradicional y especialmente por lo que respecta a la pequeña y mediana empresa española.

Garantías: El leasing es una fórmula financiera que exige menores garantías que la financiación tradicional, dado que en la mayoría de los casos el propio bien objeto de leasing se constituye en la mejor garantía de la operación.

Flexibilidad: El leasing ha sido tradicionalmente una fórmula de financiación altamente adaptable a las necesidades específicas de cada cliente.

El leasing y el IVA

Con la entrada en vigor del Impuesto Sobre el Valor Añadido, el pasado 1 de enero de 1986, ha circulado la creencia en ciertos medios poco documentados de que dicho impuesto encarecería el leasing respecto de otras alternativas de financiación. Evidentemente esta afirmación no es cierta, dado que el IVA es un impuesto económicamente neutral.

En cualquier operación de leasing los intereses se cargan sobre el valor del equipo neto de IVA, aplicándose posteriormente el IVA sobre la cantidad resultante. En el resto de operaciones de financiación los intereses se aplican sobre el total a financiar, que está constituido por el valor del equipo más el IVA. En el cuadro 2 puede verse la repercusión del IVA en dichas operaciones.

Por lo que se refiere a las operaciones de leasing de turismos que tributan, al tipo incrementado del 33 por 100, las consecuencias de la aplicación del IVA son exactamente las mismas que las descritas anteriormente, excepto por lo que se refiere a la deducibilidad del IVA soportado. De todas formas, el hecho de que el IVA soportado no sea deducible no es diferencial respecto de las otras alternativas de financiación, y representa una situación equiparable a la que se daba antes con el impuesto de lujo e IGTE.

EL IVA EN EL LEASING DE AUTOMOCION

El Impuesto sobre el Valor Añadido ha modificado la tributación de las adquisiciones de vehículos, tanto si las mismas se realizan con fondos propios como si se llevan a cabo con financiación externa o por leasing.

Reproducimos seguidamente el trabajo realizado por Cofile, S. A., primera empresa nacional del sector por su volumen de facturación (14.500 millones de pesetas en 1985), cuyo propósito es dar a conocer la incidencia del IVA en las compras de turismos y vehículos industriales, así como en la contratación de los mismos por sistema leasing.

De la exposición y ejemplos que se presentan, se deduce que el IVA no encarece el leasing respecto a otras fórmulas de financiación. Además, el IVA no afecta al tratamiento del leasing en lo referente a Impuesto de Sociedades ni en la Renta de Personas Físicas. Por tanto, las cuotas de las operaciones leasing siguen teniendo la consideración fiscal de gasto deducible, y en los casos previstos por la ley se mantiene la posibilidad de acogerse a la deducción por inversiones.

TRANSITO DEL IGTE AL IVA

El pasado

Hasta la entrada en vigor del IVA, la fabricación y adquisición de vehículos a motor estaba gravada por el IGTE. Además, la adquisición de vehículos de turismo soportaba, con carácter general, el Impuesto de Lujo. Con posterioridad al 1 de enero de 1986, ambos impuestos son sustituidos por el IVA.

El presente

El régimen de tributación por IVA aplicable a la fabricación y adquisición de vehículos es diferente en función del tipo y destino de los mismos.

Las diferencias son básicamente el tipo de gravamen (12 ó 33 por 100), y la posibilidad o no de deducir el IVA soportado en la adquisición.

Tipos de gravamen del IVA

Al 12 por 100: Camiones, camionetas, furgonetas y demás vehículos dedicados al transporte de mercancías. Autobuses, microbuses y demás vehículos dedicados al transporte colectivo de viajeros (capacidad superior a nueve plazas). Los considerados como autotaxis por la legislación vigente. Los que objetivamente considerados sean de exclusiva aplicación industrial, comercial, agraria, clínica o científica. Los vehículos de dos o tres ruedas, cuya cilindrada no supere los 125 c.c. Con determinados requisitos los vehículos tipo Jeep y los adquiridos por minúsculos.

Al 33 por 100: Los vehículos no incluidos en la relación anterior soportarán el IVA al tipo del 33 por 100. Simplificando, tributarán a este tipo incrementado los automóviles de turismo y motocicletas con cilindrada superior a 125 c.c.

Recuperación del IVA soportado

Con carácter general, el IVA soportado por las sociedades, empresarios y profesionales en las adquisiciones no es un coste más, dado que dicho impuesto se recupera, al deducirlo del IVA repercutido en las ventas.

En concreto, el IVA soportado en la adquisición de un vehículo totalmente deducible excepto en los casos siguientes:

a) Cuando el vehículo se destina a actividades exentas o con prorrateo baja.

b) Cuando el adquirente se encuentre en alguno de los siguientes regímenes especiales:

- Agricultura, ganadería y pesca.
- Recargo de equivalencia.
- Simplificado.

c) Cuando se trate de vehículos de turismo que no estén incluidos en alguno de los siguientes supuestos:

— Que se destinen exclusivamente al transporte de mercancías, al transporte de viajeros mediante contraprestación, a la enseñanza de conductores o a servicios de vigilancia.

— Que se adquieran por representantes o por agentes comerciales independientes para destinarlos exclusivamente a los desplazamientos profesionales.

— Que objetivamente considerados sean de exclusiva aplicación industrial, comercial, agraria, clínica o científica (autotaxis, ambulancias, etcétera).

— Que se destinen exclusivamente a ser objeto de entrega o cesión de uso por empresarios o profesionales dedicados con habitualidad y onerosidad a dichas operaciones (empresas de rent-a-car, compañías de leasing, etcétera).

Cuadro n.º 1		
	Con IGTE	Con IVA
Precio F.F.	1 000 000	1 000 000
IGTE	50 000	—
IVA	—	120 000
Precio final	1 050 000	1 120 000
Recuperación de impuestos	—	(120 000)
Importe a financiar	1 050 000	1 000 000
Cuotas de leasing ¹	1 428 000	1 360 000
Impuestos sobre cuotas	18 900	163 200
Importe cuotas	1 446 900	1 523 200
Recuperación de impuestos	—	(163 200)
Coste final	1 446 900	1 360 000
Coste fiscal	68 900 ²	—
	(6,89%)	(0%)

¹ Se ha considerado en ambos casos el mismo tipo de interés y un valor residual igual a cero.

² A este coste habría que añadir el IGTE en cascada acumulado en el precio FF.

El IVA en el leasing de vehículos industriales

A diferencia de lo que ocurría con el IGTE, cuando el IVA es totalmente deducible, no supone un coste de la adquisición ni de la financiación.

En el siguiente ejemplo se ve cómo se reduce, en estos casos, la tributación de una adquisición por leasing.

El IVA en el leasing de vehículos de turismo

El IVA, soportado en la adquisición de un vehículo, cuando no es deducible, será un coste adicional (como lo eran el IGTE y el Impuesto sobre el Lujo). Ahora bien, este incremento de coste se originará cualquiera que sea la forma en que se adquiera (con fondos propios, ajenos...) y no por hacerse con leasing.

Como puede observarse en el siguiente ejemplo, a igualdad de condiciones financieras, el coste final es el mismo. Ello es debido a que en el supuesto de compra financiada se pagan intereses sobre el IVA, mientras que en el leasing se paga IVA sobre los intereses.

En operaciones de leasing con mantenimiento de flotas de turismos, el IVA correspondiente a la cuota mensual de mantenimiento (que incluye las revisiones periódicas estipuladas por el fabricante, las reparaciones de averías, los cambios de batería y neumáticos, etcétera) es del 12 por 100, y es deducible para el arrendatario.

Cuadro n.º 2		
	Compra financiada	Leasing
Precio FF	1.000.000	1.000.000
IVA (33%)	330.000	330.000
Precio final	1.330.000	1.330.000
IVA recuperado	—	(330.000)
Importe a financiar	1.330.000	1.000.000 ¹
Intereses	478.800	360.000
IVA sobre cuotas	—	448.800
Coste total	1.808.80	1.808.800

¹ A diferencia de lo que ocurre con otras modalidades de financiar la adquisición, con el sistema leasing no es preciso financiar el IVA soportado, dado que la empresa de leasing sí puede recuperarlo.

PUBLICIDAD

BANSALEASING: UNA NUEVA TECNOLOGIA FINANCIERA

El ejercicio económico de 1986 se caracteriza por una situación general dominada por la incertidumbre, dada la dificultad de prever los efectos de una serie de factores de distinta naturaleza. En el campo particular del leasing, el impacto conjunto de la entrada en vigor del IVA, la desaparición de la libertad de amortización, la evolución de la inversión productiva, la situación de los mercados financieros y de los tipos de interés y la competencia creciente entre las entidades de financiación alimentan un panorama complejo.

Este panorama supone para las empresas de leasing un verdadero desafío. Bansaleasing se enfrenta a este reto con una sólida base y una estrategia muy flexible.

Esta base se apoya en la consolidación y desarrollo alcanzados en el ejercicio de su actividad. Como es sabido, Bansander de Leasing, S. A., Bansaleasing es la sociedad de leasing o arrendamiento financiero del grupo Banco de Santander, formado por el Banco de Santander, Banca Jover, Banco Comercial Español, Banco de Murcia y Banco de Santander de Negocios y 46 entidades financieras, de servicios e instrumentales.

Bansaleasing inició sus actividades a mediados de 1984, y durante el último año ha registrado un fuerte e intenso crecimiento como fruto de una estrategia que ha buscado un posicionamiento sólido y significativo en el mercado, en consonancia con la dimensión del grupo en el sistema financiero, potenciando así los servicios ofrecidos a su clientela.

El número de nueva operaciones formalizadas durante 1985 ha sido de 1.783, con una facturación de 16.620 millones de pesetas, a lo que hay que añadir el importe de los correspondientes valores residuales.

En cuanto a la naturaleza de las operaciones, Bansaleasing ofrece ya toda gama de posibles alternativas de leasing y, entre ellas, algunas de las más complejas, como el leasing inmobiliario, leasing de importación o lease-back.

En cuanto a la estrategia futura de actuación se orienta no tanto a un criterio de desarrollo cuantitativo, sino fundamentalmente cualitativo. Es decir, nuestro propósito es que la expansión del negocio se apoye sobre todo en nuestra capacidad de ofrecer al cliente el producto financiero que necesite en cada momento, el que mejor se adapte a sus necesi-

dades. Esa es la esencia de la calidad en el servicio financiero que proporcionamos.

El desarrollo con esa estrategia se basa en la adecuada combinación de una tasa alta de creatividad financiera, con unos costes mínimos de transformación y una elevada flexibilidad operativa, que permita optimizar las ventajas fiscales y financieras del producto del leasing.

Los puntos fuertes que garantizan su ejecución radican en la cualificación profesional y personal del equipo humano, una aplicación informática con tecnología avanzada y un sistema de financiación adecuada, todo ello potenciado a través de la capacidad de actuación y eficacia que proporciona la organización del grupo Banco de Santander.

En esas condiciones contemplamos el reto del año 1986 con optimismo en cuanto que consideramos que estamos en condiciones de ofrecer con ventaja un sistema de servicios completos en materia de leasing y prestaciones complementarias en beneficio del propio cliente.

José María Espi Martínez
Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales
Director general de Bansander de Leasing

Comprar y vender



EL
MAYOR
STOCK DE OPEL
DE TODA ESPAÑA

Movilauto, S. A.

Más de 20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50.

Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68.

Disponible en sistema Leasing.

Financiación hasta 36 meses.

ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS
POR LA MAÑANA

KOTON

NINGUN MOTOR O CAJA DE CAMBIO
PUEDE ESTAR SIN EL



VENTAJAS:

- Reduce la fricción.
- Reduce la temperatura.
- Reduce el desgaste.
- Mejora el funcionamiento.
- Mejora la vida del motor.
- Mejora el consumo de gasolina.

General Perón, 25, 1.º B. Tel. 455 94 92. 28020 Madrid
IMPORTADOR EXCLUSIVO, KOTON ESPAÑA

SEAT Castellana Motor, S. A.

CASTELLANA, 278 -
Madrid 28046
TELS. 215 33 40 - 215 51 59

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

¡¡COMPRUEBELO!!

¡¡LE ESPERAMOS!!

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

TAMBIEN ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS

Red Seat. La garantía más fuerte

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESSES Y

LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES

DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59

Tel. 274 68 52

VOLVO

Concesionario Oficial

MOTOR SUECO, S. A.

EXPOSICION Y VENTA:

CASTELLO, 23

Tels. 431 28 46-64

431 29 24-83

28001 MADRID

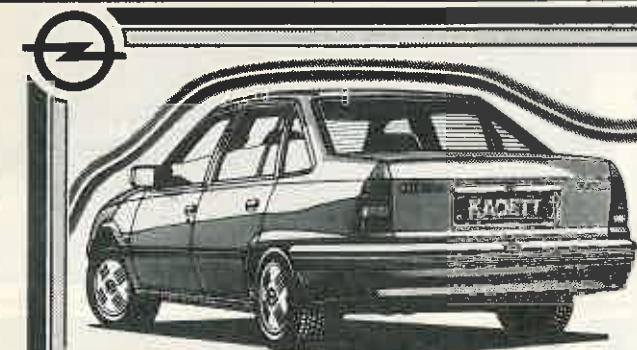
SERVICIO OFICIAL

TALLERES MEDITERRANEO

AV. MEDITERRANEO, 33

Tel. 251 50 62

28007 MADRID



Venga
a descubrir
el nuevo Opel
Kadett.

La línea a seguir.

Tenemos para Vd. la última novedad de la ingeniería alemana.
El nuevo Opel Kadett. Un automóvil que va a marcar la línea a seguir.

Puede elegirlo entre 3 motores: 1.3, 1.6 y 1.6 diesel y
2 equipamientos: GL y GLS.

Su consumo siempre será excepcional: desde

4,4 litros a 90 km/h. en la versión diesel.

Nuevo Opel Kadett. La línea a seguir.

No lo deje escapar.

CONCESIONARIOS OFICIALES
OPEL
MEJORES POR EXPERIENCIA.

SEA EL PRIMERO
EN PROBARLO
motor gas
Victor de la Serna 12-Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20-Tel. 250 15 18

Hispania, granero de Roma Castelao



La
irresistible
ascensión de
los alféreces
provisionales

EL BUNKER

Julio Busquets, Juan C. Losada y Carlos Fernández

ERAN PROVISIONALES, PERO DURARON 40 AÑOS

Más de 30.000 jóvenes se alistaron en las filas de Franco como alféreces provisionales. De ellos, una parte siguió en el Ejército y 30 años después llegaba a sus capas dirigentes. En 1958 se constituye la Hermandad de Alféreces Provisionales. Gozaron de influencia y poder en la vida militar y civil y en el ocaso de la Dictadura fueron conocidos como el Bunker.

Este mes, Historia 16 da a la luz un amplio informe, redactado por tres especialistas, donde se analiza el trayecto de los provisionales, su hermandad y el bunker.

Además, en Historia 16, "Hispania, granero de Roma" y "Castelao", el padre del galleguismo, tratado en sus dos vertientes, como hombre y como político.

Estas páginas de la Historia están en Historia 16. Léalo este mes.

historia

Cuéntenos su caso

Agenda

Del 4 al 10 de marzo

AUTOMOVILISMO

● Del 4 al 9 de marzo se celebra el **Rallye de Portugal**, que, como siempre, cuenta este año con una inscripción de lujo. La prueba se iniciará a las 9 horas el día 5 en el circuito de Estoril y finalizará en el mismo lugar a las 22,30 horas el sábado 8, después de realizar un recorrido por casi todo el país.

CLASICOS

● Las comisiones de automóviles antiguos del Real Automóvil Club de Valencia organizan del 7 al 9 de marzo el **XVI Rallye Ronda Fallera ab Cotxes de L'Antigor** para coches y motocicletas. Este rallye, dividido en tres etapas, se inicia el viernes 7 a las 9,30 horas en la plaza del País Valenciano de la Ciudad del Turia.

● La **Asociación Aragonesa de Clásicos Deportivos** convoca a sus socios y simpatizantes para que acudan al **Casino Montesblancos** con sus vehículos el viernes 7 de marzo y se unan al homenaje que ese día se tributará a José Manuel Bernard, presidente de dicha asociación.

ESQUI

● Del 9 al 14 de marzo, en la estación invernal de **Sierra Nevada**, se disputarán los **Campeonatos de España para Ciudadanos** en la modalidad de descenso, slalom y slalom gigante para hombres y mujeres.

R5, POCO SUPER

EL pasado octubre 85 compré un coche marca Renault Supercinco GTL, que desde el primer día me dio problemas en cuanto a su funcionamiento. Arranca cuando quiere y le entra agua por la luna trasera. Pierde gasolina del depósito, lo que le convierte en un peligro.

Para el arreglo de la pérdida de gasolina no hay solución, o al menos eso me demuestran, dado el número de veces que lo han «arreglado» en el taller Vasa, correspondiente al concesionario Renault de Valladolid, que me lo vendió.

La primera vez que lo llevé a arreglar fue el 28-10-85 por la cuestión de la gasolina. Lo retiré del taller al día siguiente, comprobando que seguía perdiendo. De nuevo llevé el coche al mismo taller, en donde lo tuvieron hasta el 31-10-85, y dijeron que ya estaba arreglado. Desde entonces, hasta hoy día, 14-2-86, en que sigue perdiendo gasolina por el

mismo sitio, ha sido llevado a reparar y retirado de nuevo de Vasa del 4-11-85 al 15-11-85, y el 6-12-85, esta vez dijeron haberle cambiado un montón de piezas.

En vista de los problemas que estaba teniendo escribí una carta a la Dirección General de Madrid de Renault. Me respondieron diciendo que se pondrían en contacto conmigo, pero eso no ha sucedido y ha transcurrido un mes largo.

Como consumidor, señores, me siento burlado, y dado que desconozco otros cauces para mi protesta, cuando menos hago pública la burla para conocimiento general.

Juan Mínguez García
Valladolid

HORTERADAS, NO, GRACIAS

SOY un coleccionista de su publicación y precisamente el número 87 me animó a comprar un Alfa Romeo Spider. He visto fotografías del modelo 86 y quiero «denunciar» la últi-

CRITICA DE TIENDAS

posición está cuidada hasta en los más mínimos detalles, respirándose en todas sus instalaciones el característico ambiente de las marcas de Turín.

Los talleres tienen una extensión de 2.300 metros cuadrados, de los cuales 2.000 están dedicados a repuestos, sin que exista ningún problema a la hora de encontrar piezas de repuesto. Un total de 34 operarios se encargan del funcionamiento de todas las instalaciones, en la calle Javier Ferrero, 3, 5 y 7.

La entrega se realiza de manera inmediata, gracias al amplio stock con el que

cuenta Vagma (en la actualidad es de unas 100 unidades).

Las financiaciones se realizan por medio de Bancos como el Bilbao, Hispano Americano y Vizcaya, ofreciendo un interesante 10,8 por 100 de interés anual, gastos incluidos.

Si se ofrece el vehículo usado como forma de pago del automóvil nuevo, la valoración del mismo se realiza de forma inmediata, y por lo que hemos podido observar, de manera objetiva y realista.

Vagma ofrece para sus vehículos de ocasión una garantía de seis meses.

Vagma:

El Thema, número uno

VAGMA, S. A., es uno de los concesionarios oficiales más importantes de Fiat-Lancia. Se encuentra situado en la calle de López de Hoyos, 62, teléfono (91) 411 67 44. Cuenta, asimismo, con otro punto de venta en la avenida de los Toreros, 14 (teléfono 245 72 02) y próximamente abrirá otra exposición y punto de venta en el paseo de Extremadura, 2, todos ellos en Madrid. La exposición de la calle López de Hoyos, 62, tiene una superficie total de 600 metros cuadrados, en los que se pueden apreciar modelos como el Fiat Uno, Lancia Thema o el Autobianchi Y-10.

La decoración de la ex-

PUNTUACIONES: Exposición, 7,5; vendedores, 8; financiación, 7,5; talleres, 8,5; entrega, 7,5; tasación usados, 7; stock, 7.



ma barbaridad a la que han sometido al referido modelo, al espléndido diseño de Pininfarina, que opino era más bonito con los parachoques cromados.

Algún enemigo de la marca ha «pegado» un horrible estribo, unos spoilers integrados en los parachoques que parecen idea del típico exhibicionista... Y por lo visto también han «mejorado» el interior. Le ruego investigue, opine y si es tan amable muéstreños unas fotos del «inventos».

No me explico por qué a coches que ya son clásicos y cuya clientela es generalmente poco amiga de los collages los «personalizan» con semejantes horteradas propias de tiendas de repuestos especializadas en delicadezas de Taiwan.

Pienso que la razón está en manos de firmas como Morgan, etcétera, que mantienen casi invariables sus formas obteniendo éxitos permanentes. Agradeciéndole de antemano, recibe un abrazo.

J. Tomás Gorostiza
Las Arenas (Vizcaya)



"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 su 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 entrega gratis junto a su número de Cambio 16.

No se deje escapar esta obra inédita cuyo tercer tomo estará esta semana en su quiosco.



A partir del
martes 4

Leo Burnett

ACTUALIDAD

La entrada de Volkswagen en Seat no es un hecho aislado. Va más allá: es la confirmación de la feroz lucha que las multinacionales del automóvil han entablado por el control del mercado europeo.

LA CONQUISTA DE EUROPA

EN Wolfsburg, sede central de VW, a veces no se lo creen, pero los resultados están ahí. En el pasado año, los beneficios se han aproximado a 38.000 millones de pesetas, cifra que triplica prácticamente la registrada en 1984 y que aleja a la firma de los negros años 1982 y 83, en que los números rojos superaron los 33.000 millones de pesetas.

¿Cómo se ha conseguido esa espectacular recuperación? No cabe la menor duda en identificar ese proceso con la puesta en el mercado, hace cinco años, del modelo Golf, cuya excelente aceptación repercutiría por un «efecto dominó» en los Polo y Passat. A ello habría que añadir una política comercial agresiva en varios frentes (VW

exporta a Estados Unidos cien mil coches cada año) y un proceso de renovación tecnológica, con la automatización en el punto de mira de desarrollos posteriores.

Pero no son sólo los fríos resultados estadísticos los que insuflan optimismo a los directivos de VW. También en el pasado año, la firma ocupaba el primer puesto en ventas en el mercado europeo, con una cuota de participación del 12,9 por 100, desbancando de ese lugar a la multinacional norteamericana Ford y superando al que parece ser eterno segundo, el grupo Fiat-Lancia.

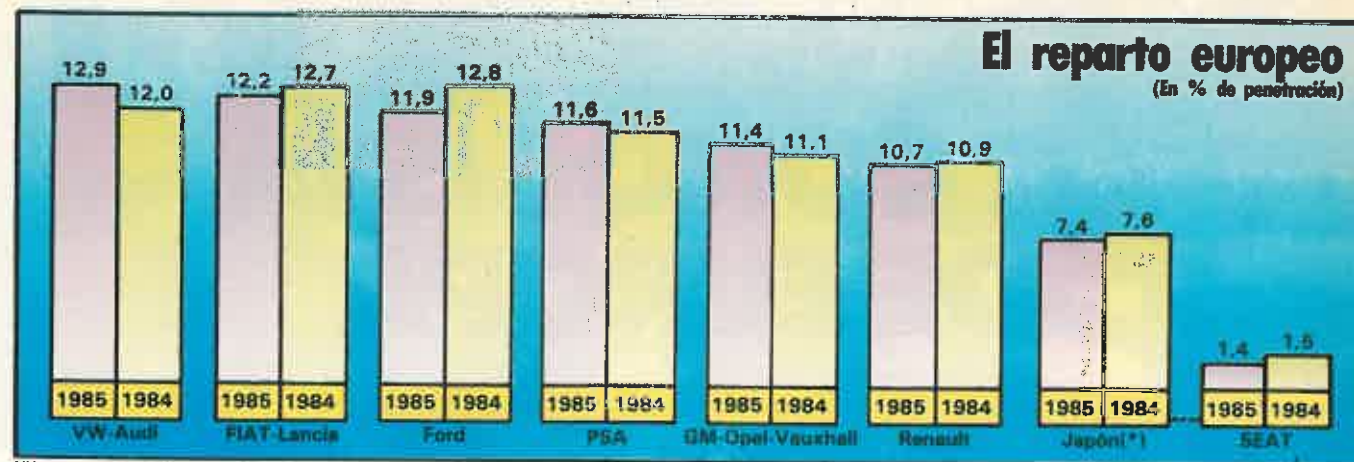
Ahora bien, no se olvida en Wolfsburg que esos resultados son vulnerables. En 1984, por ejemplo, Fiat-Lancia aventajaba a VW en 0,7

puntos, diferencia que se mantenía, pero a la inversa, en el pasado año. Es decir, VW crecía 0,9 puntos y el grupo Fiat perdía 0,5 puntos, o lo que es lo mismo, una diferencia de ventas entre los dos grupos de 70.000, cifra que se puede considerar insignificante frente a los 10,66 millones de coches que se vendieron en Europa en el pasado ejercicio.

Y aquí es donde entra Seat. En el año último VW vendió en España 48.000 automóviles, más del doble de las unidades colocadas en 1984 y cifra muy lejos de los 3.000 coches que vendía hace muy pocos años. Seat, al mismo tiempo y después del fiasco de Fiat, ha ido poco a poco consiguiendo una singular presencia en el mercado europeo, que en 1985 se plasmó en una cuota de participación del 1,4 por ciento. El colofón es muy sencillo: si VW consiguió con sus ventas en España situarse en primer lugar del escalafón europeo, la incorporación de Seat a su grupo le supone al menos el 14,3 por 100 del



GALLEGO & REY
Motor 16/59



mercado europeo, muy cerca de la mítica cifra del 15 por 100.

Este proceso de concentración de grandes firmas del automóvil, no es nuevo, aunque los tanteos que muchas de ellas han realizado en los últimos años no se hayan concretado en acuerdos como el de VW y Seat. Sin ir más lejos, quedan en la memoria los contactos de Ford con Fiat y con Austin Rover. Lo que no cabe duda es que detrás de este proceso sigue estando el temor a la penetración japonesa que ha trasladado el terreno de juego de la industria del automóvil. Mientras los fa-

bricantes nipones intentan dar un salto definitivo al mercado norteamericano dejando para mejor momento el viejo continente, las firmas con vitola USA —especialmente Ford y General Motors—, miran a Europa como tabla de salvación —y de contención— frente al peligro asiático.

Junto a este factor de pura estrategia comercial, no se olvidan las nuevas formas productivas. El propio presidente de VW, Carl Hahn decía hace escasas fechas que el secreto de una compañía automovilística moderna «pasa por tener una excelente división del tra-

bajo, y VW la tiene. En el año 85 hemos tenido una cifra de negocios de 53.000 millones de marcos, y el 70 por 100 de ese monto se ha generado fuera de Alemania Federal».

Evidentemente esa política conjunta de concentración-diversificación productiva le está dando buenos resultados a VW, permitiéndole alcanzar el liderazgo del mercado europeo. Y más de una marca debe estar preparando ahora mismo su artillería pesada para desbancarlo, porque la lucha no ha hecho más que empezar.

R. R. S.

MARZO: ARANCEL REDUCIDO COMIENZAN LAS REBAJAS

Desde el primero de marzo pasado las barreras arancelarias españolas han iniciado el proceso de su desaparición, aunque a corto plazo, los automovilistas no van a notar un efecto inmediato. Sin embargo, la apertura comercial ya está aquí.

De acuerdo con el calendario de descreste arancelario negociado con las Comunidades Europeas para la adhesión de España, el primero de marzo pasado se ha procedido a aplicar el primero de ellos. A partir de ese momento, el arancel general del 36,7 por 100 en vigor para los productos industriales procedentes de la Europa comunitaria se ha visto reducido en un 10 por 100 para situarse en el 33,03.

Esta, «a priori», sustancial rebaja de tres puntos en aduana no tiene una incidencia de peso en el sector del automóvil. Así al menos ocurre en el caso de los fabricantes instalados en España, que deben importar partes y componentes de sus productos, según se comenta a esta revista desde el sector.

Más efecto debería tener, sin embargo, en el caso de los vehículos importados, pese a lo cual la intención general de los importadores ha sido no hacer repercutir esa rebaja de tres puntos en aduana en el precio final de sus productos. En este sentido, fuentes consultadas por MOTOR16 afirman que las marcas ya han establecido a primero de año sus planes de venta en función de los nuevos factores del mercado (IVA, cupos, descreste, etcétera), asumiendo ya la reducción de 1 de marzo. Asimismo, se maneja el dato de que sus monedas (marco alemán, franco francés, etcétera) se han revalorizado frente al dólar en las últimas semanas, con lo que este movimiento de las divisas absorbería la rebaja arancelaria.

Pese a la postura general común que en principio suelen presentar las marcas importadoras, alguna de ellas siempre se descuelga con una rebaja, un ajuste, que no deja de tener una favorable repercusión en el mercado (ver cuadro adjunto).

Lo que es evidente, de todas formas, es que con el primer paso en el descreste van a comenzar a cambiar muchas cosas. Los importadores podrán disponer de aquí a nueve meses (fecha de la segunda reducción) de un nuevo margen para ajustar sus tarifas, y los fabricantes instalados en nuestro país deben



El camino hacia la integración en la CEE ya se ha abierto. Dentro de nueve meses se notará más su efecto.

prepararse para ser aún más competitivos. Hay que tener en cuenta que en sólo tres años el arancel será similar al ahora mismo vigente del 17,4 por 100

para el contingente de 32.000 automóviles autorizados.

Raúl R. Sáez

PORSCHE ABRE EL FUEGO

Los beneficios de la entrada en el Mercado Común comienzan a notarse en forma de una reducción, todavía pequeña, de los aranceles. Esta reducción ha permitido un reajuste en los precios de Porsche, que la ha repercutido completamente, ofreciendo a sus usuarios un menor precio final, bastante sensible por ejemplo, el 911 Turbo ha bajado 2.200.000 pesetas en su precio final.

Esta reducción se hace con carácter retroactivo al 1 de enero, de forma que a aquellos clientes que hubieran adquirido el coche en enero y febrero

se les reintegrará la diferencia entre estos precios.

Junto con esta reducción del precio de venta al público, que permite una aproximación de la tarifa española de los Porsche a la que funciona en los demás países europeos, hay un incremento en el equipamiento de serie en la gama 911.

Estas mejoras de equipamiento que ofrece Porsche para los 911 incluyen a partir de este momento aire acondicionado, limpiaparabrisas trasero, retrovisor derecho regulado eléctricamente, etcétera, de serie.

SAMYANG

NEUMATICOS COREANOS CON GARRA



Neumáticos radiales con:
EXCELENTE ADHESIÓN
MAYOR KILOMETRAJE
SEGURIDAD SOBRE MOJADO

SAMYANG
MAS KILOMETROS SEGURO

Distribuido por: CIA. GENERAL DE TABACOS DE FILIPINAS, S.A.

Rambla 109, 08002 Barcelona. Tel. (93) 317 79 00



REGATA VUELTA AL MUNDO

TEMPORAL EN CABO DE HORNO

Los participantes en esta alocada regata, alrededor del mundo, encaran en estos momentos el trago más duro de esta travesía, el paso por el temido cabo de Hornos. Allí, en ocho de cada doce días, reinan implacables temporales, y esto en la estación buena, la actual.

La flota se encuentra ya inmersa en las zonas de más dura y difícil navegación. En esta tercera etapa, tienen que montar el cabo de Hornos, en su ruta hacia Punta del Este en Uruguay. Este desolado pasaje es el lugar más al sur de todas las tierras continentales, a excepción de la Antártida. Los vientos, tanto del oeste como del este, después de miles de millas de mar abierto para correr, chocan con el alto continente y se lanzan hacia el sur, buscando la única salida del cabo de Hornos, que es el lugar del mundo con más días de temporal al año. Por esta razón siempre ha producido un ciego terror entre los marineros de los

últimos siglos, que tenían que pasarlo a la vela.

Cuando la vela comercial ha desaparecido hace años, solamente algunos deportistas, a bordo de pequeños yates, han pasado este cabo a la vela. Como sus antecesores de siglos pasados, siguen gozando del respeto y la admiración de las gentes del mar, aparte de algunos simbólicos privilegios, tales como el de lucir un arillo de oro en la oreja o permanecer cubiertos y con los pies encima de las mesas, en presencia de reyes y jefes de Estado, amén de otras dignidades, civiles, militares y eclesásticas.

El «Fortuna Lights», único partici-

pante español en la prueba, ha encarado esta tercera etapa con decisión, después de que una táctica conservadora les hiciera perder puestos en la segunda etapa. Actualmente se encuentran sextos en la clasificación general, una vez que el «New Zealand Enterprise», el mayor de los participantes, rompiera su mástil, pocos días después de la salida de Auckland. A pesar de que han ganado este puesto, la tripulación española se encuentra a algo menos de cinco días del «Phillips Innovator», que es el líder por el momento. La clasificación del «Fortuna Lights» no es mala en principio, a no ser porque los otros tres barcos de su tamaño, ocupan las



A la izquierda, el «Fortuna Lights» navega a un rumbo abierto con buen viento y mar dura. En estas condiciones resulta muy rápido. Junto a estas líneas el magnífico «New Zealand Enterprise», ciñendo a la salida de Auckland. Poco después perdería el mástil. Abajo, el momento de la salida y el «Cote d'Or», patroneado por el veterano Erik Tabarly.



tres primeras posiciones, muy por delante del barco español.

Esta edición de la Regata Vuelta al Mundo está resultando muy competitiva y rápida. Las singladuras se están haciendo a tal velocidad que quedan pulverizados los récords de hace cuatro

años. Una muestra de esta competitividad fue la llegada a Auckland de los dos primeros participantes: Después de más de treinta días de navegación y más de 3.500 millas, el «Atlantic Privater» y el «New Zealand Enterprise» se lo jugaron todo en una emocionante lucha

En el «Fortuna Lights»

Un tripulante de la guardia aprovecha un momento de tranquilidad para descansar



de bordos, ya dentro de la bahía de Auckland. Para desesperación de los cientos de miles de neozelandeses, que querían asistir en directo a la victoria de su ídolo, el «Atlantic Privater» se impuso por seis minutos.

En Nueva Zelanda, la vela es el deporte nacional. Por esta razón, la rotura del mástil de su barco ha supuesto una conmoción nacional. Todo el país se ha puesto en marcha para apoyar a la tripulación, y conseguir que el mástil de repuesto, que se encontraba en Ciudad del Cabo, llegue lo antes posible a las islas Chatam, desolado archipiélago relativamente próximo a Nueva Zelanda.

En el «Fortuna Lights» se han hecho grandes esfuerzos para aligerar todo el peso posible: No llevan agua, y solamente el combustible justo para poner en marcha el generador lo mínimo necesario, toda la comida es liofilizada y la tripulación se ha reducido de once a nueve personas. Esperemos que tengan suerte, pues en estos momentos navegan, como toda la flota, entre hielos flotantes, para alcanzar el grado 56 en el que se encuentra el cabo de Hornos.

José Luis de la Viña

TODOS LOS NUEVOS
MODELOS POWER (ALTA
POTENCIA) DE PIONEER YA
PUEDE ACERCARSE A
PROBARLOS EN NUESTROS
TALLERES

PIONEER
ALTA POTENCIA
EN CAR STEREO



KEH-420-430



KEH-5030



KEH-6030

- INSTALACIONES ESPECIALES, OCULTAMIENTO ANTIRROBO CON MUY POCO COSTO ADICIONAL
- EXTRAIBLE PARA TODOS LOS MODELOS DE AUTOMOVILES (MERCEDES, BMW, PORSCHE)
- REPARACIONES E INSTALACIONES GARANTIZADAS Y EFECTUADAS POR LOS MEJORES ESPECIALISTAS
- FINANCIAMOS HASTA 36 MESES
- ENVÍOS A PROVINCIAS SIN CARGO ADICIONAL

C/ CONDE DE ARANDA, 14.
TELS. 431 83 15 Y 276 93 30
(SEMIESQUINA A CLAUDIO
COELLO, 10) 28001 MADRID

Los COCHES DEL CINE

MEMORIAS DE AFRICA

Cuando el cine nació hacía ya algunos años que el automóvil funcionaba. No es extraño que el «séptimo arte» —el automóvil habría de ser después de El Escorial, la «novena maravilla»—, máxime tratándose de un arte que busca reflejar la realidad, sirva de escaparate para los automóviles, puesto que entre automovilistas conductores y automovilistas pasajeros, sólo en algún país africano y tercermundista cabe imaginar ciudadanos que no pertenezcan a una u otra categoría.

HAY películas de la actualidad donde se exponen, como parte de la acción y del decorado a la vez, coches de nuestro tiempo. Y películas históricas —siempre que no pase de un siglo la vuelta atrás— que nos traen recuerdos y nostalgias del pasado. Como las hay futuristas —«La guerra de las galaxias», sin ir más lejos—, con automóviles sin neumáticos, más cerca del acción personal y monoplaça que del «seiscientos».

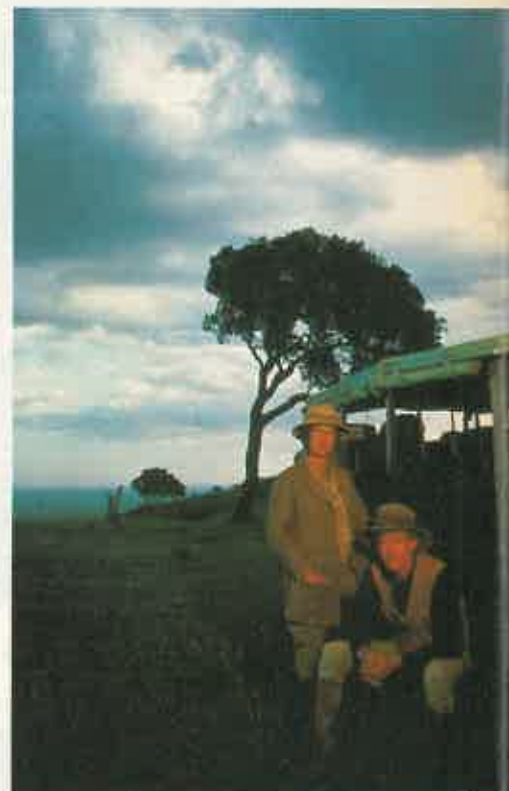
En «Memorias de Africa», la película que, seguramente, arramblará con la mayor parte de los Oscar, en la próxima ceremonia de entrega de las recompensas de la Academia de Artes y Ciencias de Hollywood, aunque transcurre en Kenya, entre 1913 y 1923, «salen» algunos automóviles.

Claus Maris Brandauer —candidato al Oscar al mejor actor secundario—, que encarna a Bror Blixen, el marido de la protagonista, Karen, conduce un Hupmobile americano —a ver, especialistas— y un raro modelo de Durant —¿quién puede aportar datos técnicos?— para safaris. Robert Redford —que encarna al «héroe», al amante de la baronesa Blixen, al cazador profesional Denys Finch Hatton— conduce, por su parte, un International.

Los tres coches son aptos para terrenos de firme irregular, coches livianos y fuertes, adaptados a las particularidades de las carreteras y las llanuras africanas, donde el asfalto brillaba por su ausencia. Y aún hay un cuarto, que aparece sin más y que corresponde

igualmente a la época, un Kenya Box, vehículo rudimentario, con techo de lona, utilizado para los safaris.

Auzou



Merryl Streep, Robert Redford y C. M. Brandauer aparecen en «Memorias de Africa» rodeados de extraordinarios International, Hupmobile y Durant.



MOTOS

CICLOMOTORES

LA PROTESTA DEL SECTOR

LOS fabricantes de ciclomotores están muy alarmados por las intenciones de la Jefatura Central de Tráfico en cuanto a la nueva legislación para estos vehículos, cuyo contenido explicaba MOTOR16 en su número 120. «Van a matar el ciclomotor, pero van a potenciar motos de pequeña cilindrada que sobrepasarán los cien kilómetros por hora. ¿Es lógico que ésta sea la primera motocicleta de un joven?» Esta es en síntesis parte de la argumentación de los fabricantes de ciclomotores como Derbi. «El ciclomotor no es un vehículo, es una palabra que viene definida por una legislación —dice Andrés Rabassa, director gerente de Derbi—. Con una nueva reglamentación lo anulan, pero se dará pie a la fabricación de pequeñas motos mucho más veloces y, por tanto, mucho más peligrosas. Nosotros estamos de acuerdo en que haya un control de las matriculaciones, esto ya lo hemos dicho en otras ocasiones, lo que no queremos es que esta legalización de un vehículo eminentemente económico se haga mediante desembolsos importantes.»

Los fabricantes no se consideran culpables de que algunos usuarios de ciclomotores se salten la legislación y comentan infracciones: «Es un problema de Policía y de control. Es trabajo de las autoridades de Tráfico velar porque

se cumpla la ley —afirma Rabassa—. Lo mismo queremos para el ciclomotor: que se sancione cuando va más de una persona, cuando se modifican las características técnicas, etcétera..., pero no que se les suprima. Nosotros queremos encontrar fórmulas de común acuerdo, pero estamos en contra de que hundan un sector que da empleo a vein-

ticinco mil personas. Estamos de acuerdo en que se aumente la seguridad, pero pensamos que con este decreto no se dan soluciones, sólo se elimina un tipo de vehículo y se potencia uno más peligroso, ya que si ahora estamos limitados a cuarenta kilómetros por hora, las nuevas motos, que seguirán siendo la primera monta de un conductor, podrán tener prestaciones espectaculares.»

Otra de las quejas de los fabricantes es el procedimiento seguido por Tráfico: «Nosotros habíamos tenido noticias hace ya varios años de que iba a cambiar la legislación, pero de este decreto nos hemos enterado por los medios de comunicación.» Los fabricantes, unidos en Sermoto, tuvieron hace semanas un primer contacto con Tráfico y van a tener otra reunión el día 3 de marzo: «La postura de Tráfico es intransigente y no parecen tener intención de cambiar nada del decreto —dicen en Derbi—, cuando lo lógico hubiese sido que se nos consultase antes.»

El tema es espinoso. Por un lado, está la supervivencia de un sector y, por otro, la seguridad del ciudadano y del usuario del ciclomotor. Entre ambos debe haber una justa posición de equilibrio, en cuya determinación los fabricantes tienen derecho a ser escuchados.



Andrés Rabassa
Contrario a la nueva reglamentación

J. L. Aznar

Jaque mate



J. M.
CASANOVAS

MAREJADILLA, para muchos temporal, es lo que se avecina en el sector motociclista. Hay preocupación, nerviosismo y, si nos apuran, indignación.

Todo nace en la Dirección General de Tráfico. El anuncio de real decreto sobre el uso y circulación de ciclomotores en España ha causado verdadero pánico. El uso de casco, la obligatoriedad de una placa de identificación y la obtención de una licencia de conducción a través de un examen ha encendido la luz de alarma.

Sólo hay que echar una mirada al exterior. En Francia, tal decisión llevó a la suspensión de pagos de Motobecane. Aquí la historia se puede repetir. Rabassa, el patrón de Derbi, no se ha mordido la lengua: «Nos vamos al precipicio. El cambio es demasiado brusco y necesita estudiarse a fondo.»

Otro punto donde la divergencia es notable se centra en las estadísticas de accidentes. Según Tráfico, el número de víctimas por accidente con ciclomotor supera al de motocicletas. Según los constructores, este argumento se cae por sí solo, debido a que el porcentaje de ciclomotores en nuestro país es infinitamente superior al de motos. La amenaza

en el sector es tan grave que consideran que peligran hasta 25.000 puestos de trabajo, y fábricas como Derbi, que hasta ahora han capeado la crisis merced al ciclomotor, podrían verse envueltas en una espiral sin salida.

Habría que tener en cuenta también la opinión del usuario. La ventaja del ciclomotor radica en el bajo coste de utilización y consumo. Si ahora se le obliga a un examen de conducir, a una matriculación y al uso de casco, las ventas caerán en picado, como ha sucedido en Francia y Alemania.

Nos parece muy bien que Tráfico vele por la seguridad de los usuarios, pero también está claro que los cambios radicales llevan a callejones sin salida. No se puede pasar del cero al infinito por real decreto, como tampoco se puede relacionar los muertos en carretera con el descenso del precio de la gasolina. Martín Palacín debe entender que una cosa es entrar en Europa y otra muy distinta copiar una legislación extranjera que puede hundir el sector del ciclomotor sin beneficios para nadie.

Estamos a favor del casco y de aumentar la seguridad vial. Lo que consideramos contraproducente es imponer la ley por el artículo 33. Ignorar a las partes implicadas se nos antoja negativo. Solucionar un problema creando uno mayor es tanto como ponerse el casco en los pies...



EXCLUSIVA

UN PERIODISTA EN UN FORMULA 1

Subirse a un monoplaza de la fórmula reina es el sueño de cualquier aficionado. Todos se preguntan qué se siente ahí dentro, qué significan 1.000 caballos. Para un periodista del motor puede ser su máxima aspiración, una experiencia única, casi inalcanzable. Nuestro colaborador Giorgio Keller lo ha conseguido y nos ofrece este apasionante y exclusivo relato.

DURANTE media temporada estuve detrás de Herbie Blash, el director del equipo Brabham que desde hace más de doce años se encarga de la escudería de Ecclestone. Mi insistencia era para que me permitiera dar un par de vueltas con el Brabham-BMW de Nelson Piquet. Al fin, un día gris de oficina, sonó mi teléfono y mi estado anímico mejoró notablemente cuando

al otro lado del hilo telefónico la confiada voz de Herbie me dijo: «A finales de mes probaremos los coches en Le Castellet. Si vienes podrás dar algunas vueltas.» Hubiera viajado hasta Río si hubiera sido necesario.

Ahora estoy apoyado en el pequeño muro del circuito de Paul Ricard, vestido con un mono ignífugo de carreras y con las zapatillas Timberland que me regaló el piloto de Ferrar-

ri Stefan Johansson. Nervioso, juego con el casco que tengo en las manos. Mientras tanto, Elio de Angelis y Riccardo Patrese revisan su programa de pruebas y media docena de técnicos de BMW, expertos de Pirelli y la gente de Brabham atienden las preocupaciones y deseos de los dos nuevos pilotos del equipo Brabham. Nadie me presta atención.

Los tres BT 54 son conducidos por

Ya han pasado los momentos angustiosos de la espera y llegó la hora de la verdad. Recordar las sugerencias de Elio de Angelis (terribles), sobre todo, tener en cuenta los últimos consejos de Herbie Blash hacen que todo se desarrolle mucho mejor de lo que el periodista esperaba.

DEPORTE



la pista a toda velocidad por los italianos, que entran de vez en cuando en boxer para hacer una comprobación o realizar un cambio de neumáticos. Estos momentos me permiten reflexionar: ¿Soy lo suficiente mayor como para descender de un Mercedes 190 E que tiene una potencia de 120 caballos y montarme en un monoplaza de Fórmula 1 que tiene una potencia de 800 caballos? ¿Por qué no? Desde los trece años sueño, siguiendo la carrera de Clay Regazzoni, con sentarme algún día en un puesto de pilotaje y conducir, como él, un Fórmula-1. Pero no me abandona el escepticismo y, mientras observo a los profesionales por encima del hombro, me pregunto constantemente: ¿Lograré salir de boxes? ¿Cuántas revoluciones necesitaré para poder arrancar el coche? Elio y Ricardo arrancan a 5.000 vueltas, ya se sabe. Pero, ¿cómo me las arreglaré con un cambio de marchas no sincronizado? «Mira, en realidad no es ese el problema principal —me aclara Elio de Angelis en una de sus breves pausas—, debes prestar más atención a las poderosas cifras de los caballos.»

Desifrar el gas, o «volar»

El mismo está sorprendido del rendimiento del BMW turbo, y me explica: «Ayer, cuando por primera vez conduje este coche, hice un trompo por haber dado demasiado gas. Ten en cuenta que la máxima potencia llega de repente, cuando el turbo sopla a tope. Por ello, un buen consejo: no pises a fondo el acelerador, pues si lo haces te puedo garantizar que sales volando.»

Las advertencias de Elio no atenúan mi preocupación. ¿No sería mejor abandonar? Pero un Giorgio Keller no tira la toalla tan pronto. Entonces empiezo a pensar mis propias tácticas para conducir el Brabham: ser cuidadoso y sensible. Conduzco para mí y no para el cronómetro. En realidad, todo irá bien. Mientras estoy con estas meditaciones, Herbie se acerca a mí. El coche ya está dispuesto: «Okay, you can sit in.»

Entrar no es problema, ya que he observado mil veces a los profesionales. Herbie me explica los numerosos instrumentos que hay en el salpicadero. La verdad es que no le presto atención, pues mi mente está ya en el corto trazado de Le Castellet. Dany, el mecánico responsable de «mi» coche, me abrocha tan fuerte el cinturón de seis puntos que me deja casi sin aire. Estoy embutido como un salami, pero bien acomodado. Es buena mi posición con respecto al volante, pero quizá los pedales están demasiado juntos. Compruebo que puedo hacer todos los movimientos sin problema alguno. Ya está todo a punto y mi pulso se acelera. Por mi mente fluyen las imágenes del coche, de su motor turbo y de los mu-



Los hombres de Brabham, Ecclestone el primero, respiran tranquilos cuando el coche entra sano en los boxes. Entre los diversos detalles de este completo puesto de conducción se puede apreciar la llave para regular en marcha la presión de soplado del turbo y la palanca de cambio, elementos imprescindibles para sacar el máximo rendimiento al motor de cuatro cilindros turboalimentado.



go que «conformarme» con 750 caballos. Presiono el botón del starter y el motor se pone en marcha tras unas vueltas del cigüeñal. «Gas. Gas», me señala Herbie Blash. Todavía no se ha movido la aguja del cuentarrevoluciones. «Más, más», me grita de nuevo, señalando con los cinco dedos de su mano. Estoy cohibido, dar de entrada tanto gas... No estoy acostumbrado, ya que a mi coche de serie nunca lo aceleré tanto cuando está en punto muerto. Ya era demasiado para mí las 3.000 revoluciones que necesitaba el Brun-Porsche. Me decido. Piso el duro embrague y meto la primera, lo dejo ir, salta unos dos metros hacia adelante y el motor se para. ¡Dios!, precisamente lo que me temía.

Segundo intento. Otro retroceso y parón. Podría explotar de rabia. ¡Que idiota soy! Me he pasado la noche en vela pensando en los primeros metros para sacar el coche de los boxes y aquí estoy.

Dicen que a la tercera va la vencida. Me decido: 5.000 revoluciones y ni una

menos. Pienso demasiado. Otra vez me encuentro con el coche parado. Podría llorar. Ahora tengo miedo de que la gente de Brabham me saque del fórmula. Soy culpable. Pero me dan otra oportunidad. Saco la marcha una vez más, doy al starter y de nuevo brama el cuatro cilindros turbo bajo el sol de invierno del sur de Francia. ¡Dios, permíteme al menos salir esta vez!

Brum, brum, brum, el Brabham sale. Estoy salvado y me siento orgulloso como un rey conduciendo «mi» Brabham fuera de los boxes. Tomo las dos primeras curvas en primera y a medio gas. Me invade una sensación de libertad. Estoy solo con mi coche. Agarro bien el pequeño volante de piel; mi entorno es todo de materia plástica. A mano derecha, una montaña negra, y otra a la izquierda: son los neumáticos. Con cuidado meto segunda. La conducción me parece un problema mínimo después de un arranque tan azaroso.

Ricardo Patrese me comentó antes de salir: «Si conduces el coche tranqui-

lamente se para en medio del asfalto», y le creo. Hasta este momento ruedo con poca presión del turbo y sin alcanzar los 750 caballos de potencia. Siento una gran satisfacción al hacer los primeros metros con el Fórmula 1 más potente de nuestro siglo. Conduzco relajadamente entre 7.000 y 8.000 revoluciones, con lo que se alcanzan los 400 caballos, y el coche va ya a bastante velocidad. Estoy satisfecho con mi primera vuelta, poco a poco me voy haciendo con el manejo del Brabham. Podría llegar hasta 11.000 vueltas, pero rechazo la idea, ya que no quiero estropear un monoplaza que cuesta alrededor de 37.500.000 pesetas.

Voy tomando confianza, pero, al mismo tiempo, estoy menos concentrado. En la segunda vuelta invierto demasiado tiempo para cambiar de tercera a segunda y me olvido también de dar gas. ¡Qué tonto soy! El motor calla. No va más. ¡Qué plancha! Primero casi no puedo salir de boxes y ahora esto, cuando estoy a la entrada de la recta de Mistral. He calado el motor.

Aprovechando el impulso meto una marcha y suelto otra vez el embrague, pero el motor sigue en silencio. Lo intento una segunda vez, y tampoco arranca. Cada vez voy más lento. Pruebo una tercera vez, y el motor renquea. Al fin logro ponerlo en marcha y a partir de 4.000 vueltas va de nuevo cobrando fuerzas. Pienso: Piquet, De Angelis y los demás nunca van por debajo de las 8.000 revoluciones por minuto, y yo circulo con lentitud a unos regímenes y velocidades ridículos.

El motor empuja de nuevo, pero no estoy concentrado. Por mi mente fluyen aún las imágenes de mi anterior fracaso, hasta que las ruedas rechinan sobre el bordillo de hormigón. El roce casi me arranca el volante de las manos, pero el Brabham ni se mueve. Voy tan lento que el coche casi lo perdona todo. Ayrton Sena debe de tener la fuerza de un oso, pienso, ya que es capaz de controlar su monoplaza a gran velocidad y pisando los bordillos.

«Algo estalla bajo mi asiento»

Una vuelta más y entro de nuevo en la recta de Mistral. Elio me había prevenido insistentemente para este momento. Quisiera saber donde están los restantes 350 caballos y por primera vez piso el acelerador a fondo. El turbo Garret funciona produciendo un fuerte pitido insuflando al motor BMW. Veo la aguja del cuentarrevoluciones que marca 10.400 y siento que una gran fuerza estalla bajo mi asiento. El Brabham hace un ruido infernal como nunca he oído antes. Ni siquiera en ese momento soy consciente de lo que sucede, entrando rápidamente en la siguiente curva. Piso el freno con dureza y rapidez y siento que me aprisiona el cinturón. Unos cien metros antes de la curva vuelvo a estar casi parado. Por poco el motor vuelve a calarse.

Juego con el coche unas vueltas más y no me queda más remedio que reconocer que mis posibilidades están muy por debajo de lo que requieren estos monoplazas. No puedo afirmar si el Brabham es un buen o mal coche, mientras me esfuerzo por mantenerlo en la pista. Aprovecho las rectas cortas para cambiar, acelerar e ir apurando un poco más la frenada. Cuando ya me acerco a los boxes, Herbie y sus chicos respiran con tranquilidad, ya que hasta ahora nunca un periodista había podido conducir un Brabham BMW y devolverlo sano y salvo.

Elio y Ricardo me dan unas palmaditas en la espalda. ¡Qué divertido! Ese poder, esos frenos. Todo ha sido un sueño. Hoy no me cambiaría por nadie, ni siquiera por De Angelis o Patrese. He vivido la experiencia de lo que significa conducir un Fórmula 1.

Giorgio Keller
Fotos: Jean-Pierre Froidevaux

FORMULA 1 EN RIO SENNA EN VENA

Los magníficos cronos marcados por Ayrton Senna, la revelación del nuevo Williams como favorito este año, y la recuperación del equipo Ferrari tras las decepcionantes pruebas de enero, han sido las notas más sobresalientes de los entrenamientos realizados en Río.

El próximo 23 de marzo la Fórmula 1 tiene su primera cita del año, en el circuito brasileño de Jacarepagua, donde se dará el banderazo de salida a la temporada. En este mismo circuito, con temperaturas que alcanzaron hasta los 32°, los grandes de la fórmula reina se reunieron durante una semana para realizar los últimos ensayos y probar las evoluciones realizadas de los coches que este año estarán en el Mundial. Ya en el mes de enero, Lotus, Williams, Ferrari y McLaren estuvieron realizando pruebas en Río, pruebas que para Alboreto y Johansson, ambos con Ferrari, fueron un verdadero calvario, ya que el coche presentaba constantes problemas que impidieron al equipo lograr resultados esperanzadores. Sin embargo, fe-



John Barnard, ingeniero de McLaren, discute con sus pilotos Alain Prost y Keke Rosberg los detalles de su coche.

brero ha hecho renacer la esperanza entre los hombres de Maranello, que han trabajado en el viejo monoplace, aumentando su fiabilidad y la velocidad máxima, mientras está listo el nuevo modelo, con aerodinámica y suspensión muy mejoradas.

Pero la verdadera revolución de estos días de ensayos la han protagonizado Ayrton Senna y el nuevo Lotus 98, un dúo perfecto para aspirar a la victoria absoluta este año, pues la nueva montura del brasileño se ha revelado superior a sus rivales en tracción y adherencia. El brasileño, que al inicio de la semana tuvo problemas con el turbo del Lotus 97, por lo que no rodó el lunes por la mañana, comenzó por la tarde marcando el mejor tiempo, crono que fue mejorando a lo largo de la se-



Nigel Mansell ha puesto sobre el tapete las posibilidades de victoria de los nuevos Williams.



El abuelo de la Fórmula 1, Jacques Laffite, ha estado bastante discreto al volante de su Ligier.



El pequeño, sólo en estatura, Teo Fabi va tomando confianza con el Benetton BMW, un coche que puede dar sorpresas.



Elio De Angelis continúa aprendiendo a los mandos del Brabham BT 55, el más bajito de los Fórmula 1 actuales.

Ayrton Senna es el nuevo príncipe negro de la Fórmula 1. Sus tiempos de entrenamientos en Jacarepagua con el nuevo Lotus han conmocionado a todos sus rivales.



Christian Danner sustituyó a Boutsen al volante del Arrows, mientras Rosberg sigue acumulando kilómetros con el McLaren, que es nuevo para él. René Arnoux ya está otra vez en la Fórmula Reina, sus ojos de canica son todo un símbolo de su agresividad.



mana y que rebajó drásticamente el sábado, cuando dispuso de la evolución 98, con la que marcó 1-26-39, bajando más de cinco segundos su anterior mejor tiempo de estos días y mejorando en casi un segundo el récord del circuito, que él estableció en enero del año pasado.

Pese a la supremacía que ha demostrado hasta el momento, el piloto brasileño tendrá un serio competidor en el equipo Williams. Piquet y Mansell dis-

pusieron a partir del miércoles del nuevo FW 11, que se reveló desde las primeras vueltas muy superior al viejo FW 10, el coche que dominó la última parte de la temporada pasada. Por su parte, McLaren, que estuvo en Río con una versión intermedia aún no terminada, no logró hasta el sábado unos resultados aceptables, al presentar el motor constantemente problemas, y mientras Rosberg se iba familiarizando con su nueva montura, Prost se desespera-

ba por verse obligado a pasar más tiempo en boxes que en la pista.

Arnoux y Laffite, que estrenaban los Ligier SJ 27, tampoco pudieron rodar demasiado a causa de los constantes problemas de motor, los cuales impidieron trabajar sobre las suspensiones, aunque el vehículo demostró una mejora notable del comportamiento con respecto a la versión anterior. Los nuevos Brabham BT 55, que esta temporada conducirán De Angelis y Patrese, también hicieron su presentación en Jacarepagua, y aunque comenzaron rodando muy bien, han revelado preocupantes problemas de transmisión, motor y caja de cambio.

Benetton, Arrows y Ram son los otros tres equipos que este año estarán en el Mundial y que tampoco faltarán a la cita en Río. El potente motor BMW y el chasis ligeramente mejorado de los Benetton hacen concebir esperanzas respecto a este nuevo equipo que ha hecho en Jacarepagua su primera aparición, aparición que ha servido para poner a punto los coches y para que Berger, que formará equipo con Teo Fabi, tome contacto con su nueva montura. Por su parte, Arrows tuvo que recurrir a Christian Danner para que pilotara su segundo coche, pues el fallecimiento inesperado en accidente del padre de Boutsen en Bélgica impidió al piloto belga participar en los entrenamientos. Los resultados logrados por Danner están haciendo pensar a los responsables del equipo en que sea él el compañero de Boutsen en lugar de Mark Surer. En Brasil se efectuó también la primera aparición del equipo Ram, después de que la compañía ha sido comprada por la comunidad australiana de Perth, que lógicamente a dado el volante de su único coche al piloto neozelandés Thackwell.

ENSAYOS EN RIO

	ENERO	FEBRERO						
	Mejor tiempo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Senna Lotus 98	1'27"16	1'32"44	1'32"95	1'32"34	1'31"23	1'31"90	1'26"39	—
Piquet Williams FW 11	1'28"16	—	1'35"26	1'34"16	1'35"28	1'27"15	1'29"44	1'31"00
Alboreto Ferrari 156	1'31"52	—	—	1'34"56	1'31"72	1'33"50	1'27"91	—
Johansson Ferrari 156	1'30"65	1'36"88	1'34"12	1'35"75	—	1'36"00	1'28"40	—
Prost McLaren Mp4 2B	1'33"46	1'34"51	1'36"47	1'34"03	1'35"50	1'33"33	1'28"79	—
Mansell Williams FW 11	1'28"22	1'34"65	2'07"28	1'31"49	1'29"73	1'34"20	1'33"47	—
Dumfries Lotus 97	—	—	1'40"18	1'37"47	1'35"40	1'33"86	1'30"73	—
Arnoux Ligier JS27	—	1'37"77	1'35"79	1'37"02	1'33"58	1'31"53	—	—
De Angelis Brabham BT55	—	1'34"71	1'45"96	1'32"84	1'31"61	1'32"59	1'33"86	1'33"20
Fabi Benetton B186	—	1'38"43	1'35"47	1'34"62	1'35"87	1'37"00	1'35"37	1'31"90
Surer Arrows A7	—	—	—	1'39"77	—	1'32"05	—	—
Patrese Brabham BT55	—	1'37"98	1'36"75	1'35"38	1'35"89	1'36"22	1'32"38	1'35"00
Rosberg McLaren MP4 2B	1'35"29	1'36"54	1'34"42	1'34"90	1'35"21	1'33"84	1'32"66	—
Laffite Ligier JS27	—	1'38"53	1'35"85	—	—	1'41"41	1'33"90	—
Danner Arrows A7	—	1'38"41	1'35"47	1'34"93	1'36"14	—	—	—
Thackwell Ram 03	—	1'49"63	1'42"94	1'40"00	—	—	—	—
Berger Benetton B186	—	—	—	—	—	1'40"54	—	—



Boxes



TEO Martín, con Lancia 037, fue el vencedor de la 1 Subida Savanna a la Dehesa de la Villa. La gran asistencia de público y una magnífica segunda posición de Luis Bravo con R-5 GT Turbo, por delante de León de Cos, con Porsche 911, fueron las notas destacadas del día.

CARLOS Sainz participará en el Rallye Garrigues una semana después del RACE. Será interesante verle medirse con Chatriot, que dispone de un Maxi Turbo semioficial. Posteriormente tiene previsto hacer también el Rallye de Madeira.

ALAIN Orelle ha dejado su R-11 Turbo grupo A por un MG Metro 4 x 4 para hacer el Campeonato de Francia y algunas pruebas del de Europa.

HANNU Mikkola ha ganado la primera prueba del Open británico —el

National Breakdown— con su Audi Quattro Sport. Tras él se clasificaron los MG Metro de Llewellyn y McRae. Brookes, con el Opel Manta 400 fue cuarto.

CITROËN ha decidido abstenerse de participar en el Rallye de Portugal para poder revisar sus motores. Las roturas de pistón que han sufrido les han preocupado.

EL ex esquiador Werner Grissman, que el año pasado corrió con un Audi algunas pruebas del Mundial de Rallyes, ha firmado con Austin Rover para hacer un programa semejante esta temporada. El coche será preparado por Konrad Smith.

DEREK Warwick quiere conseguir todavía un puesto en Fórmula 1. Intenta arrebatarlo a Cheever en Tyrrell o a Surer en Arrows.

TONI Elias con Yamaha ha sido el vencedor de la primera prueba del Campeonato de España de 250 c.c. de Motocross que se celebró en el circuito de Esplugues, Barcelona. La segunda posición fue para el actual campeón Pablo Colomina con KTM y la tercera para Jordi Bautista con Honda.

COPA PORSCHE

EN ESPAÑA EL PROXIMO AÑO

COMO ya habíamos anunciado, Porsche va a poner en marcha este año una copa basada en su modelo 944 Turbo que en esta primera edición tendrá un calendario de ocho carreras todas ellas en Alemania con excepción de una que tendrá lugar en el circuito de Spa, con ocasión de la carrera de 1.000 kilómetros.

Habrà participación espa-

ñola en esta Copa Porsche. Porsche España ha comprado un coche que hará correr con Emilio Villota pero también podría conducir este coche ocasionalmente Jesus Pareja y Fermín Vélaz, los otros pilotos que participarán con Porsche en el Mundial de Resistencia.

Porsche España tiene gran interés en este certamen porque pretende implantarlo en nuestro país en 1987. La idea sería montar un certamen de media docena de carreras en Jarama, Jerez y Calafat, con alguna salida a Estoril.

Los coches dispondrán de 220 caballos y costarán 80.000 marcos alemanes. La manutención durante una

A TODO GAS

temporada costará otro tanto. Hay premios para los veinticinco primeros clasificados y el vencedor de cada carrera obtendrá un premio superior a las 300.000 pesetas. Como supervisor de esta copa ha sido designado el ex piloto de Ford, Dieter Glemser.

CRONOESCALADA

LOS ASES EN MONTJUICH

LOS pilotos españoles más importantes se dieron cita en la Cronoescalada al Castillo de Montjuich que



organizó Motor-Park 92. En dos ruedas la inscripción estaba encabezada por Nieto, Aspar y Herreros que como todos los participantes hicieron la escalada en una Yamaha RD-350 de serie. Juan Cano, Eduardo Cots y Antonio Boronat fueron los tres primeros, mientras que Nieto y Aspar cerraban la clasificación. Con las motos propias Garriga fue el mejor, Angel Nieto realizó el mejor tiempo en 80 cc. y Juan Cano venció entre las motos de serie modificadas.

En automóviles el plantel también era muy completo y el vencedor fue Cañellas seguido de Arqué, José María Serviá. La mañana se completó con karts de 250 cc., entre los que se impuso Sebastián Llevadot y con barquetas que ganó Juan Fernández.

Durante el desarrollo de la prueba pasaron por Montjuich los participantes en el Rally Barcelona-Sitges.

FORMULA TRES

VINUESA A PUNTO

ALFONSO García de Vinuesa ya tiene última-



dos sus planes de cara a la temporada de carreras de 1986. El piloto del equipo Epoca correrá todo el campeonato alemán de Fórmula Tres y también espera disputar la carrera de Mónaco que se celebrará, como todos los años, antes del Gran Premio. Alfonso García de Vinuesa será el primer piloto de la escudería de Malte Bongers, que en la final del Campeonato de Europa de Fórmula Tres, celebrada en Paul Ricard, se dirigió a Vinuesa para contratar sus servicios.

JEREZ

A MARCHAS FORZADAS

POCO menos de cinco semanas faltan para el 13 de abril, fecha en que Jerez deberá tener totalmente terminado su circuito para que pueda celebrarse el Gran Premio de España de Fórmula 1. Mientras ese día llega, los responsables trabajan a marchas forzadas para tener totalmente terminadas las obras que faltan. De momento la pista, arcones, boxes y tribuna de recta están casi listos. Un último esfuerzo final permitirá sin duda, dado el ritmo a que van los trabajos, que todo esté a punto en la fecha prevista.





BALLESTA



Tarjetas Postales

AUNQUE ahora hay vieiras de cultivo prácticamente durante todo el año, su temporada natural es ahora. La de las vieiras y la de su hermana pequeña, la deliciosa zamburiña.

Vieiras y zamburiñas huelen a Galicia, huelen a Atlántico, aunque también se capturen y críen en el Mediterráneo. Pero a fin de cuentas, este molusco va ligado con la imagen del peregrino jacobeo, y nada más verlo acuden a la mente imágenes de mar bravo, de acantilados del Finisterre y de verdes montañas de salobres prados.

La vieira es deliciosa y da lugar a una extensa gama de recetas. En Galicia se come, sobre todo, encebollada y al horno, recubierta a veces de pan rallado. No es su mejor presentación, ya que al dulzor de la cebolla se suma el curioso acaramelamiento del melusco, y a veces, más que entrada, parecen postre las vieiras y zamburiñas servidas en Galicia. En el Mediterráneo, en cambio, tienden a matar su suavidad con demasiado ajo y perejil.

A mí me gustan con una salsa hecha con su propio coral, realzada con unas gotas de vino blanco y pimienta. Al horno.

Generalmente no les quitan el coral a las vieiras y es un error. La masa coralina en forma de lengüeta que aparece debajo de la carne de la vieira escon-



Xavier Domingo

Tiempo de vieiras

de precisamente este gusto un tanto fiño y monjil del molusco que ahoga la braveza de la parte más blanca.

La vieira es producto de gran moda ahora en los mejores restaurantes europeos, en donde se sirve cruda, en ensalada, con unas gotas de aceite de oliva y pimienta. Cuando está muy fresca no requiere ni limón ni vinagre, pero si se sirve así, es entonces absolutamente indispensable quitarle el coral.

Asimismo, para consumirlas crudas, deben ser absolutamente rechazadas las vieiras que ya vienen desconchadas y en paquetes o las que se ofrecen congeladas. Ha de ser la vieira en su concha y viva, y abierta y limpiada en casa o en el restaurante. Se le quita el coral y

también una bolsa negra que aparece justamente debajo del coral y es el sistema hepático del bicho.

La vieira, concha del peregrino, alude al viaje. No al viaje tal y como lo concebimos y realizamos hoy en día, deprisa y corriendo, sino al verdadero viaje: solitario y libre, tomándose el tiempo necesario, aunque el vehículo ya no sean las piernas, sino las cuatro ruedas de un automóvil; parándose cada vez que venga en gana o en interés y propiciando la deambulación a pata.

Lo majo del automóvil es saber dejarlo a tiempo para saborear el contraste enorme que hay de una visión del mundo desde un volante o a través de unas ventanillas lanzadas a toda velocidad o la que se ofrece a los ojos cuando su propietario está en la posición vertical y andante que conviene al ser humano.

El mundo de la vieira es el del peregrino y es el de su habitat natural, en las rocas, en los acantilados, en las rías. Una cosa es llegar hasta estos paisajes y otra caminar por ellos, sin más rumbo que el de dirigirse finalmente a cualquier buen restaurante para deleitarse con unas buenas vieiras o zamburiñas regadas con godello o ribeiro.

Sería vano buscar la perfección de una jornada si a lo uno no siguiera lo otro.

SERIE FUTURO

87



MAZDA MX-03

CON su prototipo experimental MX-03 la compañía japonesa Mazda estudia cómo será su deportivo de cuatro plazas de las próximas décadas. Se trata de un vehículo de altas prestaciones que incorpora las más avanzadas novedades técnicas. La tracción es a las cuatro ruedas con un sistema de reparto de potencia entre los dos ejes, que se contro-

la desde el puesto de conducción. Los frenos montan un sistema ABS antibloqueo y el eje trasero tiene un dispositivo que varía la geometría en función de la velocidad, lo que mejora sensiblemente el comportamiento y la manejabilidad del coche. El motor es rotativo de tres rotores y turbocompresor, y desarrolla una potencia de 320 caballos.

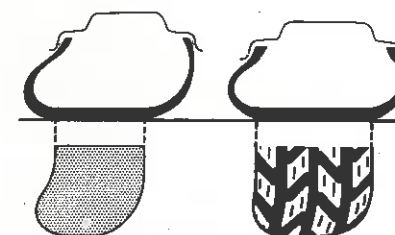


Motor 16

de Pirelli en el terreno

de la competición. Los P6 ofrecen una pisada más firme, una cintura que se adapta mejor a la carretera y un exclusivo diseño en la banda de rodaje que aumenta el agarre y la frenada y confiere una estética personal a su vehículo. Siga la huella de los que van delante. Siga a Pirelli.

MEJOR AGARRE EN CURVA



Neumático serie Standard

Pirelli serie 60

La menor deformación lateral debida al flanco más bajo y la mayor superficie de pisada proporcionan un mejor agarre en curva.

Pirelli adelantándose tecnológicamente abre con el P6 un nuevo camino para aquellos que desean obtener una conducción segura pero brillante. Los P6 han sido desarrollados a partir de las experien-

Pirelli P6



PIRELLI

Power to the people.

Pero en inglés, "power" significa no sólo "poder", sino también "potencia".

Y potencia es lo que, entre otras muchas cosas, ofrece la nueva serie KEH de Pioneer. Potencia para todos, porque sus precios no son "solo para poderosos".

Hay tres radio/cassettes para

elegir: KEH-4020, KEH-5020 y KEH-6030, que es el que aparece en la fotografía.

Todos ellos están dotados de unos poderosos 20 W por canal, un sintonizador digital de Quartz-PLL con 24 presintonías y un soberbio diseño en negro con una

brillante iluminación nocturna.

Dirijase al Distribuidor Pioneer Car Audio más cercano y comprébelo usted mismo.

PIONEER

ALTA POTENCIA EN CAR STEREO.

DISTRIBUIDOR EN ESPAÑA: VIETA AUDIO ELECTRONICA SA-C/BOLIVIA, 239-08020 BARCELONA.

PROBAMOS EL BRABHAM DE FORMULA 1

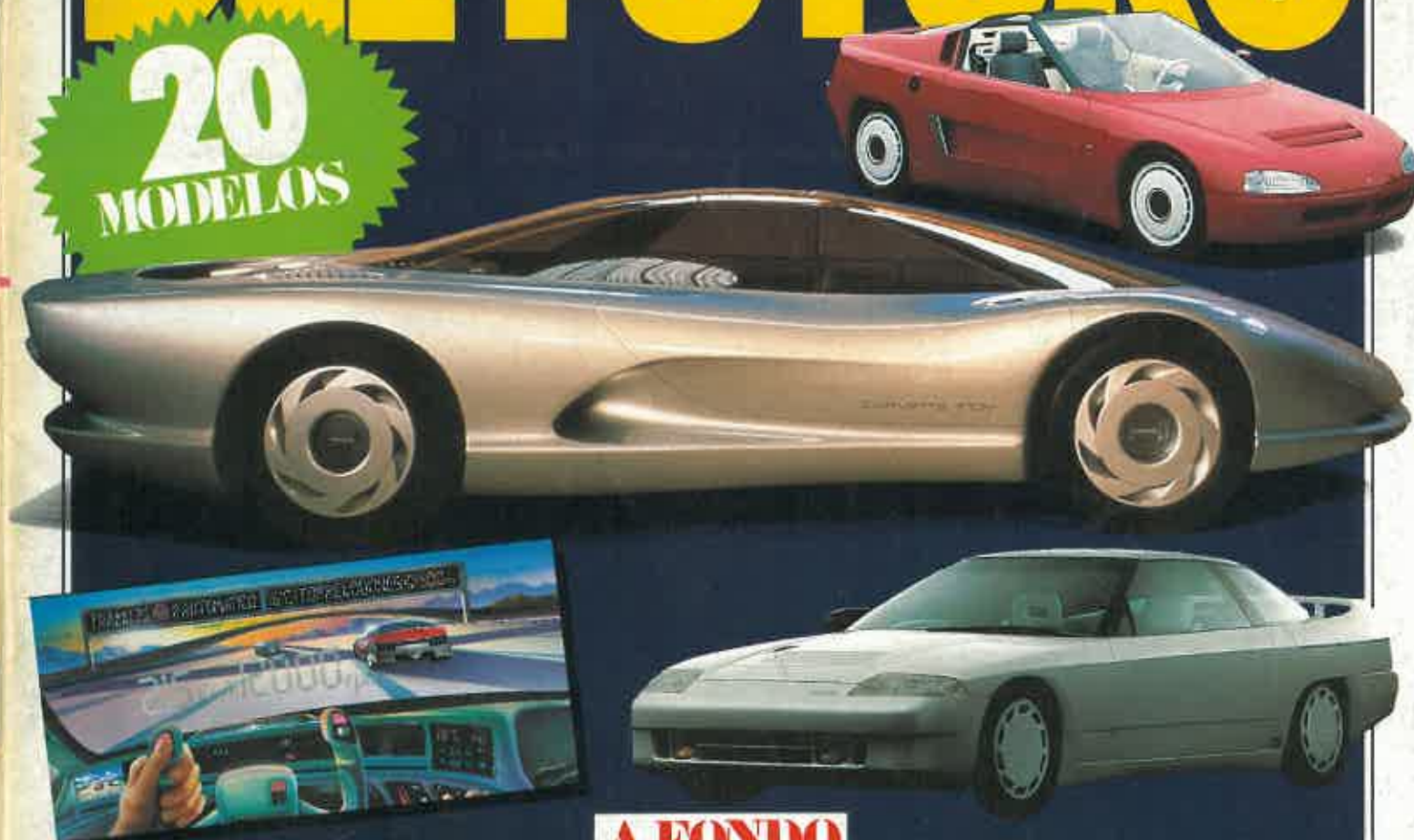
SEMANAL
Motor 16
GRUPO

8 de marzo 1986

Núm. 124 • 200 ptas.

LOS COCHES DEL FUTURO

20
MODELOS



A FONDO

LA FAMILIA FIAT UNO

COMPARATIVA

KADETT-RENAULT 9-MALAGA