

HOJA del MOTOR

novedades 84

Volkswagen Passat

Ford Fiesta

Opel Corsa SR.1.3

Mercedes 190 E-2.3-16

Citroën CX 25 D Turbo



Peugeot 505 GTI

Citroën BX-14-TRD
y BX-14



Mercedes-Benz MB 100

Para llevar una tonelada sin sobrecarga, sin aranceles y sin sobresaltos.

Es todo un transporte ligero fabricado por la primera empresa europea de vehículos industriales. Amplio, potente, cómodo y seguro, es rentable desde el momento de la compra y mantiene, como ninguno, su valor de reventa.

Sin sobrecarga. Su capacidad de carga es de 8,3 m³. Y su altura sobre el suelo de sólo 42 cms. Su potente motor Diesel rápido Mercedes-Benz, lleva con toda soltura 1.000

kilos de carga útil, y con toda comodidad a las personas, ahorrando averías, viajes, trabajos de carga y descarga y paradas en las gasolineras.

Sin aranceles porque su tecnología alemana no la paga usted a precio de furgoneta de importación. Lleva suspensión independiente a las cuatro ruedas; sistema de frenos de doble circuito con discos autoventilados; caja de cambios de cuatro marchas sincronizadas, **con superdirecta**; bastidor de sección tubular robusto y ligero.

Es la técnica rentable y la experiencia Mercedes-Benz en todo el mundo.

Y sin sobresaltos. Ni en la carretera, ni en el reparto urbano, ni en el taller, ni en el servicio de recambios. Porque desde su insonorizada, cómoda y segura cabina, usted conduce un vehículo que tiene la plena garantía Mercedes-Benz y la más amplia red de

asistencia. Por algo lleva su estrella.

Lleve su vehículo usado al Concesionario Mercedes y pregúntele por el modelo que le permite las más variadas combinaciones de transporte de personas y mercancías. Verá cómo le habla de Mercedes-Benz

MB-100 y de sus condiciones especiales de financiación.

Y feliz fin de semana.



Mercedes-Benz
su mejor socio

CONSULTE AL CONCESIONARIO MERCEDES-BENZ DE SU PROVINCIA

Importar-exportar

Otro reto de futuro para SEAT

A pesar de que climatológicamente los cielos exteriores nos envían desde hace tiempo sus benignos anticiclones, si descendemos en vuelo raso las corrientes que atraviesan nuestras fronteras merecen justamente el pronóstico de preocupantes. Soplen vientos de París, de Bruselas o de Atenas, está visto que a los españoles nos cogen últimamente siempre de cara.

El automóvil y su industria en este país, por más aerodinámicos que resulten sus diseños, no escapan de esta turbulencia. Y, sin embargo, sería absurdo tratar de encerrarse en nuestras cuatro fronteras, cuando nuestra producción nacional no puede saturarse con la sola demanda interior. Esta afirmación acabamos de oírla del director general comercial de SEAT, Juan A. Díaz Álvarez. Desde su puesto de responsabilidad nos transmite un mensaje de optimismo moderado como corresponde a un experto en climatología de altura. Como trasfondo cuelgan los acuerdos de cooperación técnico-comercial que SEAT firmó con Volkswagen el año pasado. En vísperas de iniciar la segunda fase de los acuerdos con la fabricación de los modelos VW por SEAT en España, es interesante hacer balance de estos doce meses en que la empresa española ha entrado en el doble juego *give and take* (toma y daca) de las transacciones internacionales.

SEAT-VW-Audi

El 30 de septiembre se inicia por parte de SEAT un nuevo período de rodaje para implementar la fase comercial acordada con VW y que comporta, en primer lugar, la absorción por SEAT de la red existente en España de la empresa alemana. En octubre, un mes después, la fusión de la red SEAT-VW-Audi queda prácticamente constituida y se organizan

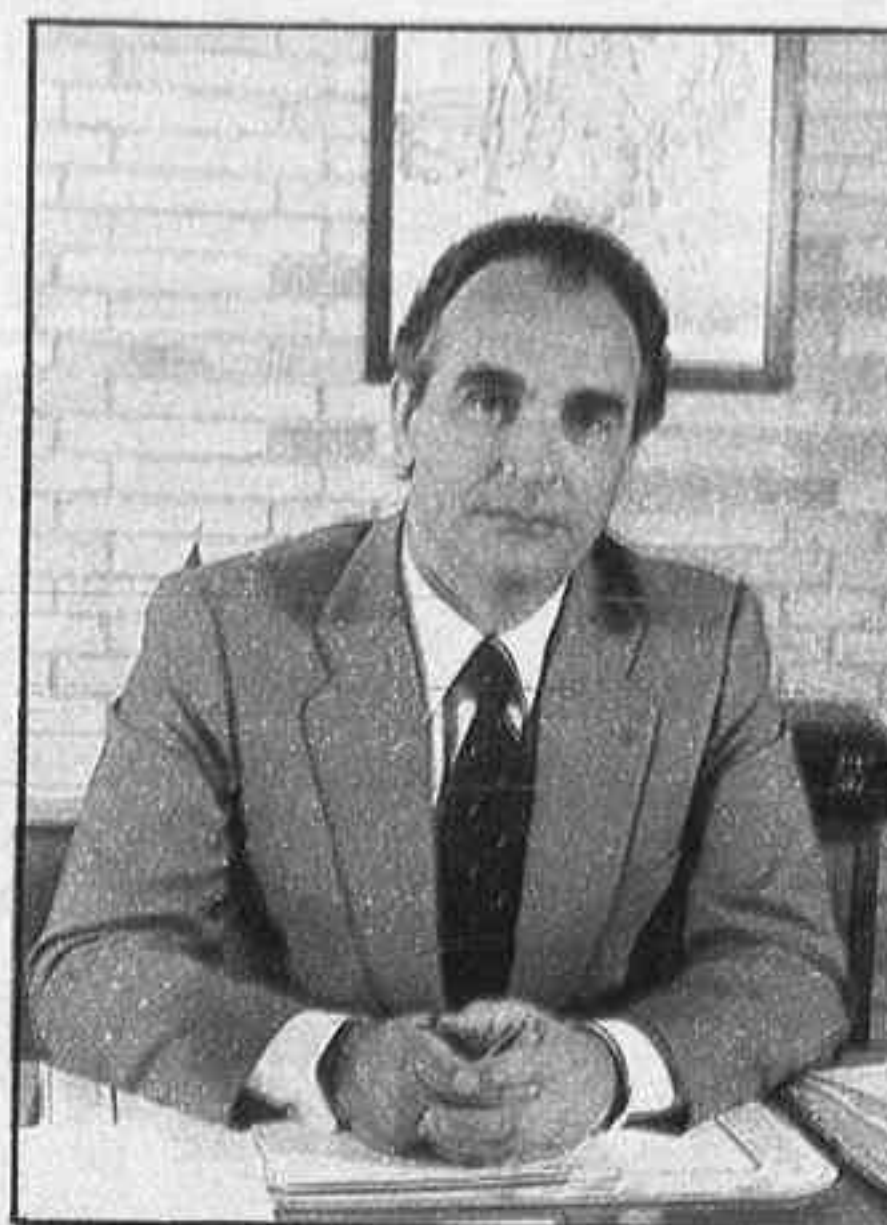
cursos especiales de adiestramiento para el personal de ventas y servicios. Con igual rapidez se realiza la identificación corporativa de las marcas y la adaptación de las instalaciones a las exigencias de VW. Los estudios prospectivos de marketing realizados por la Dirección Comercial SEAT arrojaban resultados muy positivos respecto a la aceptación y preferencias del público español hacia los coches alemanes de Volkswagen. Ya en los últimos meses del 82, la cifra de ventas conseguida por la recién estrenada red de SEAT-VW-Audi superaban las previsiones más halagüeñas. Pero es en 1983, con toda la red a pleno rendimiento, cuando el volumen de ventas se destaca netamente, obteniendo casi a finales de este mes de octubre las 5.000 unidades. Las previsiones, según el director general comercial de SEAT, para finales de año superará la cota de los 7.000 vehículos matriculados de VW-Audi, cubriendo una cuota de mercado superior al 1 por 100. Considerando sólo el sector de vehículos importados, SEAT ha obtenido una media del 9,9 por 100 a base de coches VW-Audi durante el período enero-septiembre del 83. De esta forma se sitúa durante el mismo período en el tercer puesto del «ranking», precedida de GM y Ford.

La aventura exterior

Paralela a esta acción complementaria de SEAT en el sector de los coches importados VW-Audi, la empresa española ha iniciado su aventura exportadora precisamente en el escenario más codiciado por la industria mundial del automóvil, Europa. Exportar o morir se ha convertido en el grito de guerra también de SEAT, como lo es también, sin distinción de raza, de la competencia.

En un tiempo récord, la Dirección de Mercado Exterior ha establecido en lo que va de año 767 concesionarios en seis países de Europa. Las previsiones para 1984 es alcanzar la cifra de 1.340 concesionarios europeos, además de superar los 100 concesionarios en el Próximo Oriente, y otros tantos en América Latina. De reciente constitución son las delegaciones sectoriales de SEAT en Amsterdam, Frankfurt, París, Milán y Atenas, cuyo objetivo es controlar sobre el terreno la gestión, distribución y servicios de las áreas correspondientes.

Los resultados cantan, según el director de Mercado Exterior, Juan José Díaz Ruiz, y las cifras han superado aquí también las profecías. Hasta final de septiembre, prácticamente cuatro meses



Don Juan Antonio Díaz Álvarez, director general comercial.

y medio, se han vendido 15.632 unidades del modelo Ronda. Para el próximo año, sólo por la red exterior de SEAT, las previsiones alcanzan más de 80.000 unidades, además de los 68.000 vehículos exportados a través de las redes de VW y Fiat.

De esta forma, SEAT, consecuente con la política trazada por el Gobierno español, coopera con el volumen de sus exportaciones a equilibrar nuestra balanza exterior, uno de cuyos platillos —importación/exportación— se inclina peligrosamente a favor del primero.

En el último Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt descansaba, por primera vez, la gama Ronda en sus diversas versiones. El llegar allí y codearse con la flor y nata del motor internacional no ha sido fácil para la empresa española SEAT. Muchos españoles lo saben y lo han experimentado en su propia carne. Los vientos de proteccionismo que atiza la crisis por todas partes, sean naranjas, tomates o automóviles, no perdonan a nadie. Las barreras arancelarias se superponen a otras no arancelarias y la burocracia se aúna con las homologaciones para filtrar, excluir o al menos retrasar nuevos intentos de penetración en mercados ajenos. Por eso, los que han atravesado nuestras cuatro fronteras y han sentido cómo les empuja el aire de cara, saben valorar este esfuerzo para empezar y continuar avanzando contra viento y marea en un entorno cada vez menos permeable y más nacionalista.



Audi-80.



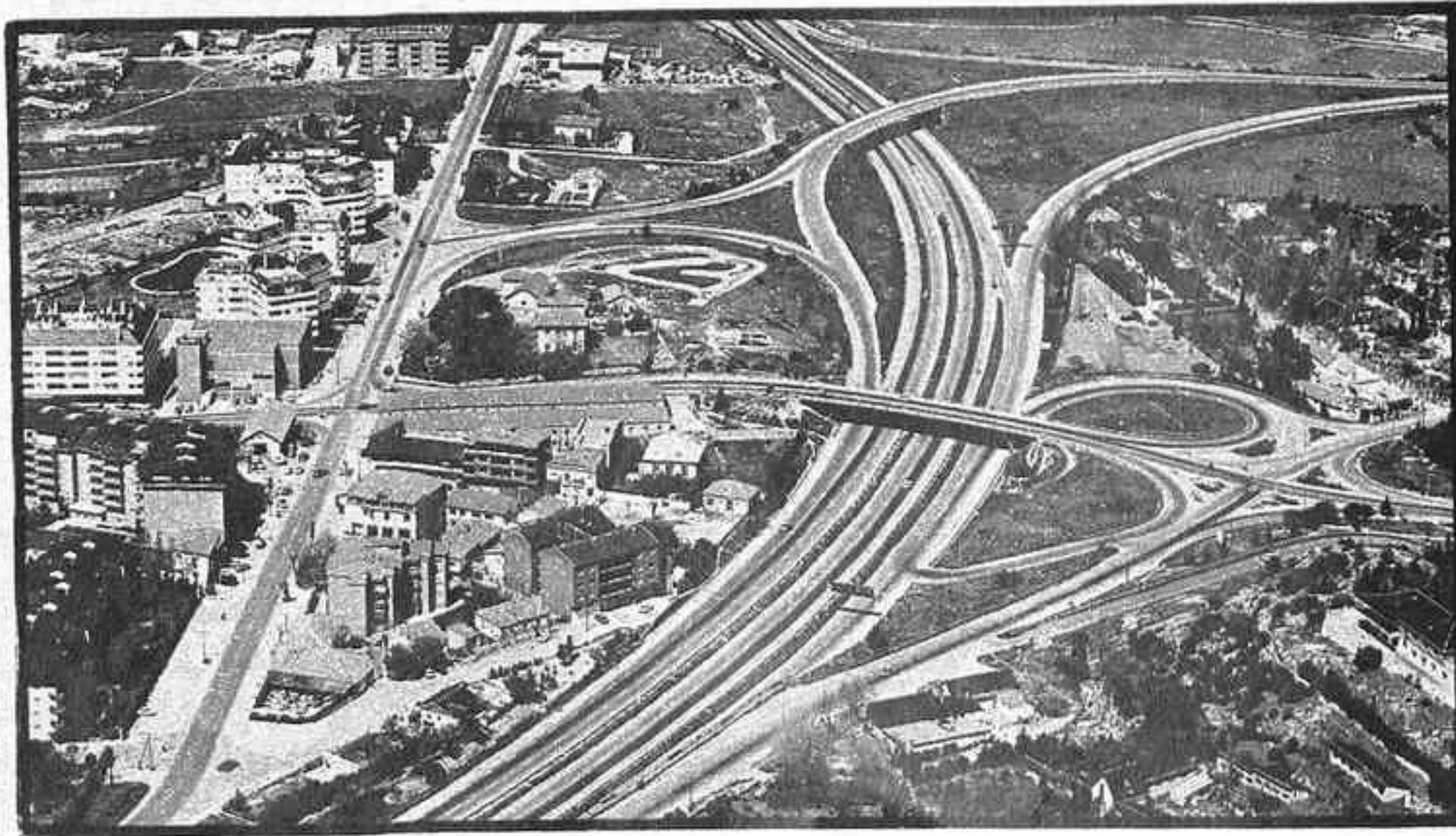
Las carreteras españolas necesitan 110.000 millones cada año

La Asociación Española de la Carretera ha presentado un «dossier» informativo recogiendo la situación actual y las necesidades de las carreteras españolas.

El citado documento, que contiene en sus páginas gran cantidad de datos y cifras de interés sobre las carreteras y el transporte en España, plantea la imperiosa necesidad de dedicar a la conservación de nuestras vías públicas interurbanas una inversión, sólo para el capítulo de conservación y reparación, de unos 110.000 millones de pesetas (en dinero de 1983) si se quiere evitar que el deterioro que hoy sufren se incremente y, en consecuencia, se hagan todavía más elevadas las necesidades de inversión en este campo para años venideros.

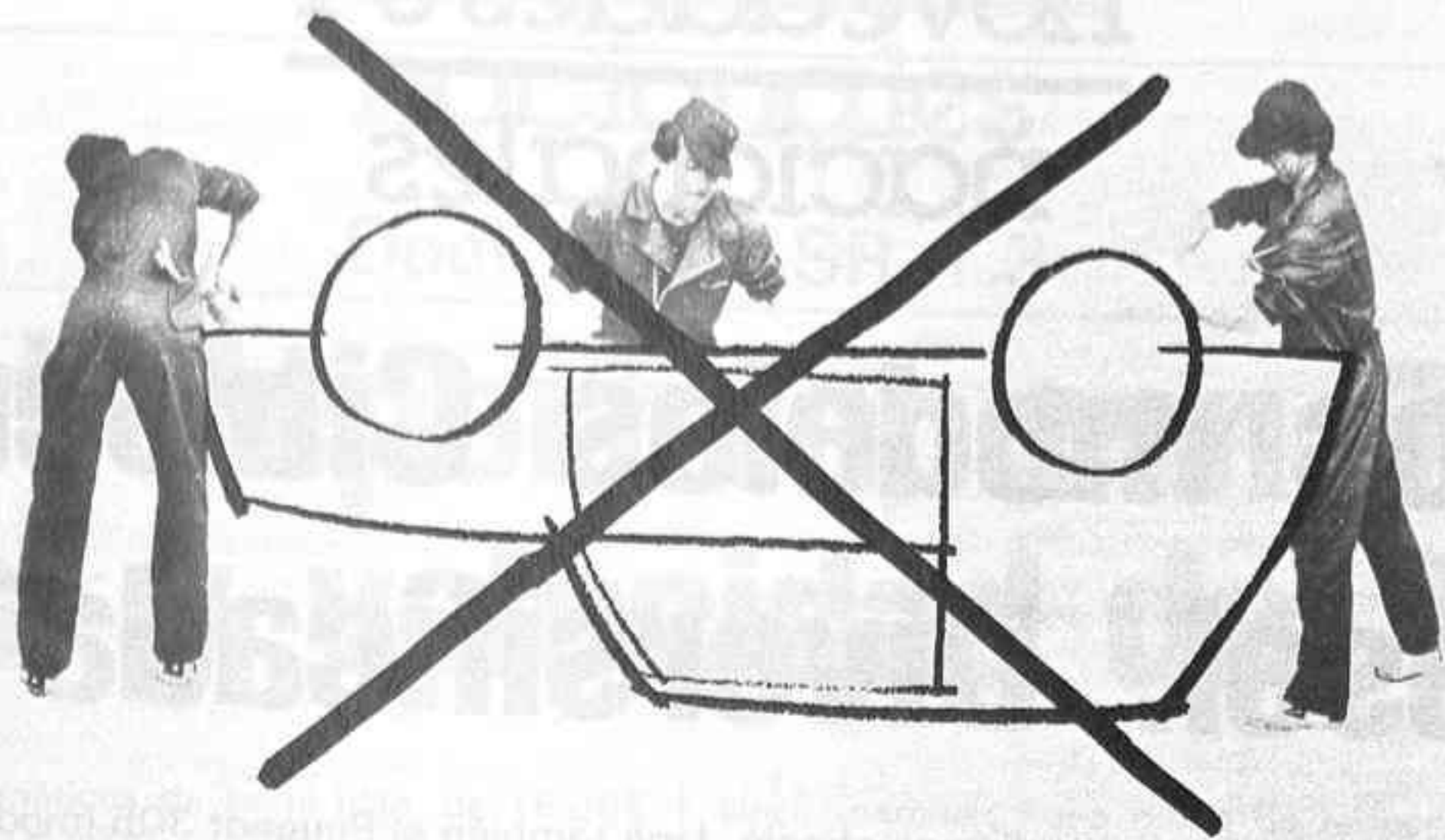
Según la entidad editora de este «dossier», con esta inversión los au-

● Esta inversión reportaría un ahorro de 150.000 millones para los usuarios



tomovilistas españoles economizarían anualmente 150.000 millones de pesetas, que hoy están pagando a consecuencia del mal estado de nuestras carreteras por capítulos tales como mayor gasto de carburante, mayores deterioros y averías en sus vehículos, excesos en los tiempos de transporte, mayor accidentalidad, etcétera.

La Asociación Española de la Carretera tiene previsto presentar este «dossier» en la práctica totalidad de los entes autonómicos españoles en un intento de concienciar a la opinión pública y a los estamentos políticos sobre la urgente necesidad de dedicar mayores inversiones al patrimonio viario español, que hasta el momento presente —afirma la AEC— no ha recibido las asignaciones presupuestarias precisas de parte de la Administración Pública.



Citroën Visa. De Pascuas a Ramos.

Después de vender más de 600.000 en Europa, el Visa es el coche con menos índice de averías.

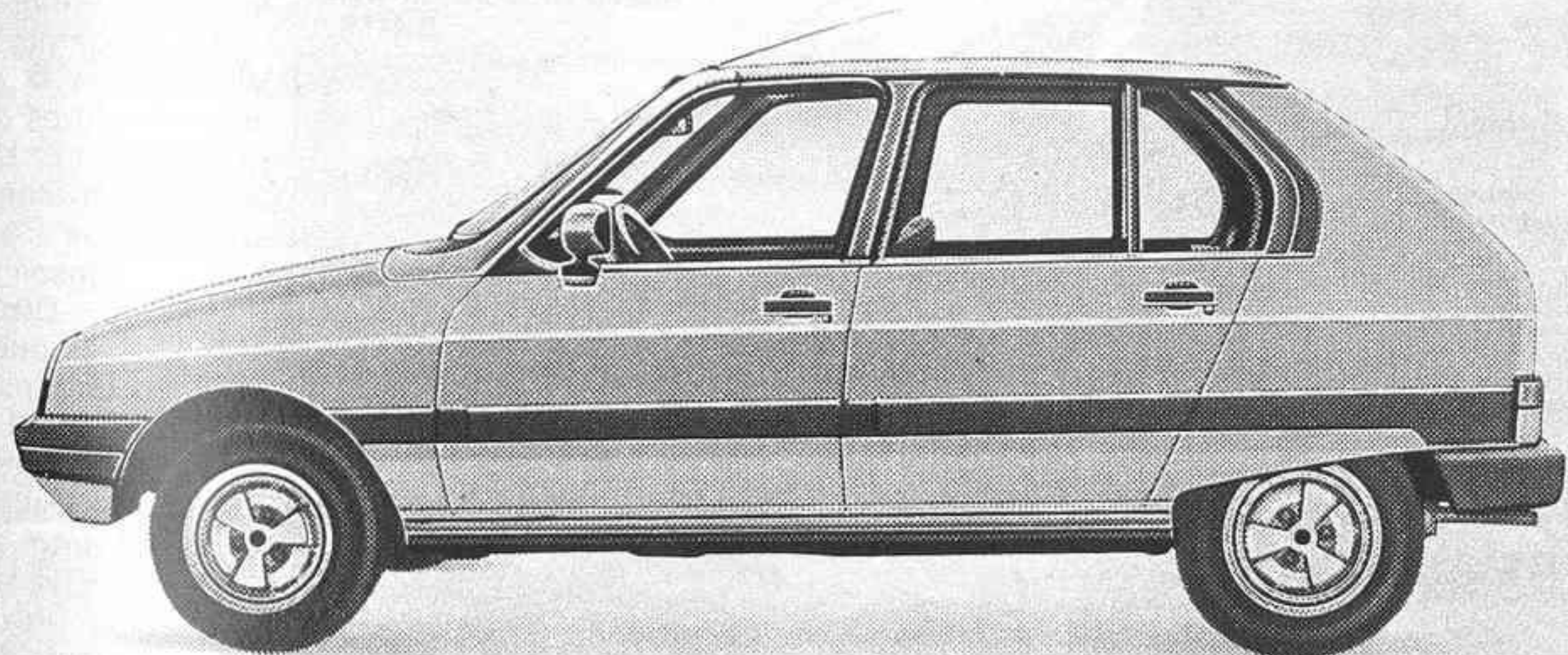
Por eso sólo necesita una revisión de 1 hora y cuarto cada 15.000 Km. en cualquiera de los 900 puntos de servicio siempre cerca.

Además, los Visa pueden llevar hasta 300 dm³ de bultos en el maletero (1.145 con los asientos traseros abatidos).

Y, además de sus 5 puertas, tienen el mejor Coeficiente de Polivalencia ciudad-carretera, gastan sólo 5,4 l. a 90 Km/h. y vienen en 5 versiones hasta 80 caballos y 170 Km/h.

El Visa sólo visita el taller en los aniversarios.

Por eso también Citroën Visa hace fácil lo difícil.



Desde 463.400 Ptas. F.F.

CITROËN ^ VISA

Cada día más.

nacionales

Dos nuevos modelos Citroën: BX-14 y BX-19 Diesel. Diversificada gama/84

Los dos nuevos modelos Citroën que completan la serie BX y que a partir de la segunda quincena de octubre se comercializan en todo el territorio nacional, el BX-14 y el BX-19 Diesel, fueron presentados a los medios de información en la bella isla de Santa Cruz de Tenerife, donde tuvimos ocasión de probar ambas unidades que se presentaron con dos acabados diferentes en las dos versiones. Estos dos modelos, fabricados por Citroën Hispania en Vigo como denominador común con el modelo ya existente, el BX-16, aportan una buena confortabilidad en su habitáculo, completo equipamiento y una carrocería muy línea Citroën, vanguardista y con gran polivalencia para múltiples usos, además de buena representatividad.

BX-14, motor 1.360 c. c.

El primero de ellos, el BX-14, que monta el motor de cuatro cilindros, caja de cinco velocidades y potencia de 72 CV., se fabrica en dos versiones con distinto acabado; las denominadas «E» y «RE», que nos causó una excelente im-

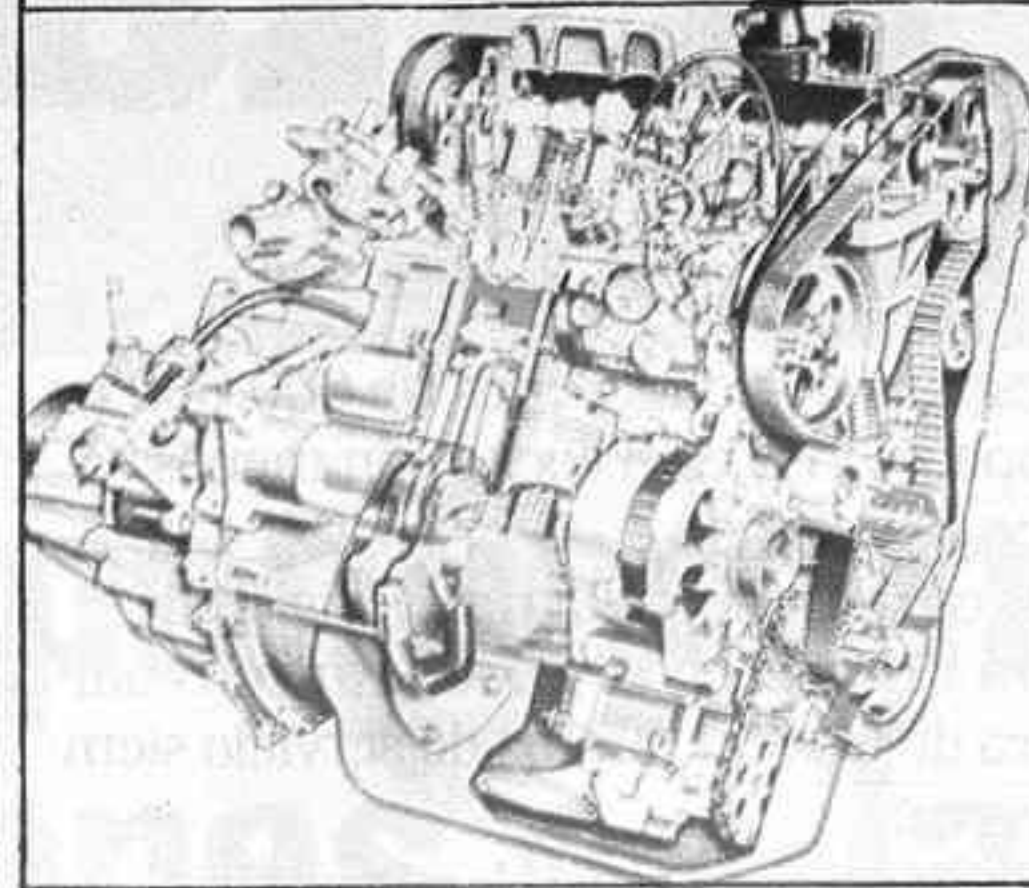
presión, como en su día nos ofreció ya su hermano mayor de la serie, el BX-16.

Este modelo, el de motor de gasolina, de menor potencia, tiene unas buenas respuestas en cuanto a comportamiento y aceleración se refiere. Su potencia es francamente buena, aunque no pueden pedírsele las prestaciones que da el modelo más alto de la gama, debido a su menor cilindrada; pero para un usuario normal, que no le pida elevadas prestaciones al automóvil, cumple perfectamente con su cometido, dado el buen estudio de su carrocería, mecánica y potencia real, que estamos seguros que en la parte baja de la gama tendrá una buena aceptación, como en su día la tuvo y sigue teniendo el BX-16 en sus versiones RS y TRS.

BX-19, motor diesel 1.905 c. c.

El segundo de ellos, la versión diesel denominada BX-19, que se comercializa con dos niveles de acabado, como son el RD y el TRD, montan el conocido motor Peugeot Diesel de cuatro cilindros, que cubica 1.905 c. c., que a su vez equi-

pa también el Peugeot 305 (modelo de importación) y el Diesel Horizon. Este modelo también equipa la caja de cinco velocidades, y su propulsor da una potencia de 65 CV., siendo una de sus mejores cualidades su reducido consumo, prestaciones muy aceptables y su bajo nivel sonoro. En el recorrido de pruebas, este modelo cumplió perfectamente, aunque la unidad que nos tocó en suerte nos pareció un tanto más perezosa, en cuanto a repés se refiere, que el mismo motor montado en modelos distintos. En general, la primera impresión es francamente buena; pero en su día, una vez efectuada la prueba en profundidad, comentaremos con ma-



Motor diesel de 1.905 c. c. con 65 CV. de potencia, que monta el nuevo modelo Citroën BX-19.



Nueva versión Citroën BX-14, que se comercializa en dos tipos de acabado, con motor de gasolina de 1.360 c. c. y caja de cinco velocidades.

yor amplitud sus virtudes y defectos, si los hay.

En resumen, el BX-19, en el campo de los vehículos que adoptan la dieselización, creemos tendrá también una buena aceptación por parte de un determinado público que prefiera el motor diesel al de gasolina no solamente por el bajo costo del carburante, sino porque con buenas prestaciones y similares condiciones de confort, seguridad y manejabilidad se obtienen menores consumos y mayor longevidad.

Con la salida de estos dos nuevos modelos, la serie BX queda compuesta por seis modelos, tres motorizaciones y tres niveles de terminación y equipamiento:

- BX-14 E y RE, motor 1.360 c. c., 72 CV.
 - BX-16 RS y TRS, 1.550 c. c.
- Y ahora, en la gama/84, con mayor potencia: 92,5 CV.
- BX-19 RD y TRD, 1.905 c. c., 65 CV. y, para toda la serie, la caja de cinco velocidades.

Gama Citroën/84

Al igual que todos los fabricantes, Citroën Hispania cuida de modernizar su gama, tanto a nivel de los vehículos de fabricación nacional como de los importados, ofreciendo mejor acabado, mayor equipamiento y algún que otro retoque en las distintas series.

En la gama de los ligeros, los Visa, existe la versión Visa 11 E, cuyo precio es sensiblemente inferior al Visa E, que además aporta un reducido consumo con un nuevo motor de 1.124 c. c., que utiliza gasolina normal.

Otras novedades son las que llevan consigo los modelos CX 25 GTi y Diesel Turbo, este último en versiones Berlina y Break, de los que en distinto apartado completamos la información.

Por último, está la novedad que Citroën presentará muy en breve, dentro de este mismo año. Se trata del nuevo vehículo LNA, de reducidas dimensiones, con vocación muy ciudadana, que saldrá al mercado con dos motorizaciones y tres diferentes versiones.

nacionales

Opel Corsa SR 1.3

Versión deportiva, con 70 CV. de potencia y velocidad de 166 Km/h.

La variante deportiva de los utilitarios Opel Corsa que viene a completar la gama en la parte superior, el Corsa SR 1.3 SR, y del que en nuestra sección semanal del motor ya dimos un ligero avance, hoy lo traemos de nuevo a nuestra HOJA DEL MOTOR por tratarse de un nuevo modelo que suponemos tiene un gran interés para los amantes de los pequeños coches polivalentes deportivos, que juegan un importante papel no sólo dentro de la juventud, sino también de aquellos que gustan de una conducción rápida y que exigen prestaciones elevadas, aun tratándose de coches de tipo ligero.

El nuevo Corsa SR, cuya carrocería base es similar a los modelos ya conocidos, se distingue de sus hermanos de gama por contar con una imagen más atractiva y deportiva, que le da una personalidad diferente, ya que exteriormente destaca el spoiler delantero, integrado en el parachoques, que monta faros supletorios encastrados, un spoiler de elegante línea en el portón trasero, de color negro anonizado, montado en la luneta posterior, y llantas de aleación ligera de nuevo diseño, con

neumáticos de perfil bajo, de 165/65 SR 14 78 S.

Mayor equipamiento base

Su interior también está cuidado con mayor detalle y se le han añadido asientos de tipo Recaro, con tapicería exclusiva, y en su panel de instrumentación va provisto de cuentarrevoluciones, amperímetro y manómetro de presión de aceite, así como cuentakilómetros parcial, reloj de cuarzo, encendedor, consola central y espejo retrovisor ajustable desde el interior, y una serie de detalles más, con lo que gana sustancialmente en su equipamiento.

Motor de 1,3 litros con 70 CV.

A nuestro juicio, después de la primera toma de contacto, lo mejor del nuevo Corsa SR es su nuevo motor, de 1,3 litros. Monta de serie la caja de

cinco marchas, cuyo grupo de reducción es un poco más corto que en el TR berlina para lograr una conducción más brillante y deportiva. Los 70 CV que desarrolla el motor, de 1.297 c. c., dan una ligereza y reprise a este modelo que lo diferencian claramente de las conocidas versiones ya existentes. Su manejabilidad y confort de conducción es la misma que la de sus hermanos de gama. Su comportamiento es francamente bueno, tanto en la toma de curvas como cuando se necesita una potencia de reprise para los adelantamientos. La dirección es suave y bastante precisa, lo mismo que es de resaltar también la suavidad de su caja de cambios. La velocidad máxima, según catálogo, está cifrada en 166 kilómetros por hora y, a decir verdad, ya en la primera toma de contacto, salvo errores del velocímetro, la logra, como pudimos comprobar con dos personas a bordo.

Dispone de una buena frenada, a base de un sistema de frenos de disco los delanteros y de tambor los traseros, con doble circuito independiente, provisto de una válvula proporcionadora

de frenado y un servo de 7", muy eficaz para la conducción deportiva.

Como modelo moderno, el mantenimiento está logrado para efectuarlo cada 15.000 kilómetros.

Opel Corsa y Opel Corsa TR berlina

Con la incorporación de la versión SR, la gama Opel Corsa-84 añade una serie de detalles como equipamiento base a la vez que incorpora la nueva versión berlina Corsa TR, que viene a ser el máximo exponente de la gama en cuanto a lujos se refiere. Este modelo se diferencia de la versión Deluxe por su tapicería Velour, enmoquetado y paneles a juego, así como un completo nivel de equipamiento que comprende, entre otros, instrumental con cuenta-revoluciones, volante de cuatro radios, cristales tintados, etc. El motor es de 1,2 litros S y caja de cinco velocidades. En opción puede solicitarse con el motor 1,3 S litros, de 70 CV, neumáticos de mayor sección, llantas de aleación ligera, ventanas traseras abatibles, etc.



Nuevos asientos con tapicería especial y mayor equipamiento en el tablero de instrumentación del Opel Corsa SR.

Nueva versión deportiva Opel Corsa SR, que equipa el motor de 1,3 litros, con 70 CV. de potencia.

nacionales

Actualizada gama de los Ford Fiesta

Después de siete años en el mercado, los Ford Fiesta han sufrido una importante remodelación tanto en su aspecto externo como en las opciones que en distintas versiones pueden conseguirse a base de nuevas motorizaciones, transmisiones y una serie de equipamientos que ya como base llevan consigo.

El cambio más importante que ha sufrido el pequeño Fiesta y que más salta a la vista es el de la adaptación de un nuevo frontal, más aerodinámico, con líneas redondeadas que recuerdan mucho a su hermano mayor de gama, el Ford Sierra. Con él, y con la mayor inclinación del capot, el Fiesta ve mejorada su aerodinámica, que no solamente le ayuda para obtener mejores prestaciones, sino que, a su vez, ve reducidos los consumos en todas sus motorizaciones. Su interior también aporta importantes modificaciones al obtener ahora más capacidad con su mayor anchura, que le dan una mayor confortabilidad. El salpicadero es de un nuevo concepto y diseño y existen dos tipos de tablero, que se montan indistintamente en las versiones más bajas o más altas de la serie. Para todos los modelos en general es común la nueva terminación y acabado de sus tapicerías, así como el guarnecido de las puertas y paneles traseros. También por primera vez incluyen cuatro altavoces, dos de ellos integrados en los nuevos paneles interiores.

Mejoras mecánicas

En la parte mecánica, la nueva serie de los Ford Fiesta lleva consigo un abanico de mejoras que radican en las suspensiones delanteras y traseras, así como también se le ha dotado a la dirección de una

mayor precisión y suavidad, muy similar a la que montan los modelos Escort y Orión.

El sistema de frenos ha sido objeto de una total revisión, dotándole de pastillas más dimensionales, así como de pinzas flotantes semejantes a las de los modelos anteriormente mencionados. Todas las versiones llevan servofreno de serie, que ha sido incrementado de 150 a 200 mm. A su vez, también se ha incrementado la medida de las llantas, que pasan de 12 a 13 pulgadas.

Nueva gama de motores

Para dar una dura batalla a un mercado tan competitivo como es el de los ligeros, Ford adopta ahora los motores denominados CVH para equipar a las distintas versiones de los Fiesta, motores que antes estaban reservados a las series Escort y Orión. En lo que respecta a los conocidos propulsores OHV, han sido objeto de importantes revisiones, cuyo beneficio está en mayor prestación con menor consumo.

La gama actual queda de la siguiente forma:

- Motor OHV, 900 c. c., 45 CV., 4 velocidades, 137 Km/h.
- Motor OHV, 1.100 c. c., 50 CV., 4 velocidades, 142 Km/h.
- Motor OHV, 1.100 c. c., 50 CV., 5 velocidades, 145 Km/h.
- Motor CVH, 1.300 c. c., 69 CV., 5 velocidades, 160 Km/h.
- Motor CVH, 1.600 c. c., 96 CV., 5 velocidades, 175 Km/h.
- Motor Diesel, 1.600 c. c., 54 CV., 5 velocidades, 148 Km/h.

El motor 1.600 lo monta en exclusiva el Fiesta XR-2, y el motor Diesel estará en el mercado a finales de año.

COCHES IMPONENTES PARA GENTE IMPORTANTE

ROVER



El diseño aerodinámico del Rover es más avanzado que el de cualquier otro automóvil del mundo. Es un automóvil seguro, con una combinación de prestaciones sorprendente y un consumo muy bajo. —Rover 2600. S., Rover Vanden Plas, Rover Diesel Turbo y el nuevo Vitesse con 190 c.v. Vea la Gama Rover - 4 modelos gasolina y turbo diesel.



MG MAESTRO
NUEVO

Un coche realmente avanzado. El MG es el primer Coche Europeo dotado de síntesis de voz-habla desde el salpicadero con el conductor. Sistema de control del motor mediante microprocesadores. Encendido sin contactos. Instrumentación electrónica de estado sólido. 102 CV y motor 1600.

TRIUMPH ACCLAIM



Un automóvil compacto, completo y con un increíble nivel de equipo. Su avanzada ingeniería le convierte en un vehículo dinámico y de muy bajo consumo. —Manual de cinco velocidades y también en versión automática.

RANGE ROVER



En carretera abierta o fuera de ella. Donde el terreno sea de verdad difícil, la supercomodidad del Range Rover resplandece. Versátil, potente, confortable y seguro. Un tablero de controles e instrumentación de lo más completo y un avanzado sistema de suspensión. Modelos de 2 y 4 puertas.



MG METRO

Su motor de 1.300 c.c. le permite alcanzar una velocidad superior a los 160 km/h. Ruedas de aleación super anchas, dirección de cremallera y piñón, y spoiler trasero para una conducción más precisa. Interior perfectamente acabado, amplio, confortable y lujoso, además el MG Metro es un coche de importación que asombrosamente no resulta caro. Y ahora vea el nuevo Metro Turbo. Gama Metro desde 760.000.

Concesionarios en:
MADRID - 233 15 00
BARCELONA - 211 38 97
 256 63 00 (para Range Rover solamente).
SALAMANCA - 21 28 00
VALLADOLID - 33 14 77
BADAJOS - 25 45 71
LEON - 25 20 99
BURGOS - 22 35 44
OVIEDO - 22 45 46
ZARAGOZA - 49 61 05
SANTANDER - 23 50 23
MALAGA - 38 16 00
 y también en toda España.

AUSTIN ROVER



AUSTIN ROVER ESPAÑA. S. A.

Apdo. de Correos nº 14845 - Tel. 676 82 11 - MADRID

RENAULT 9 DIESEL

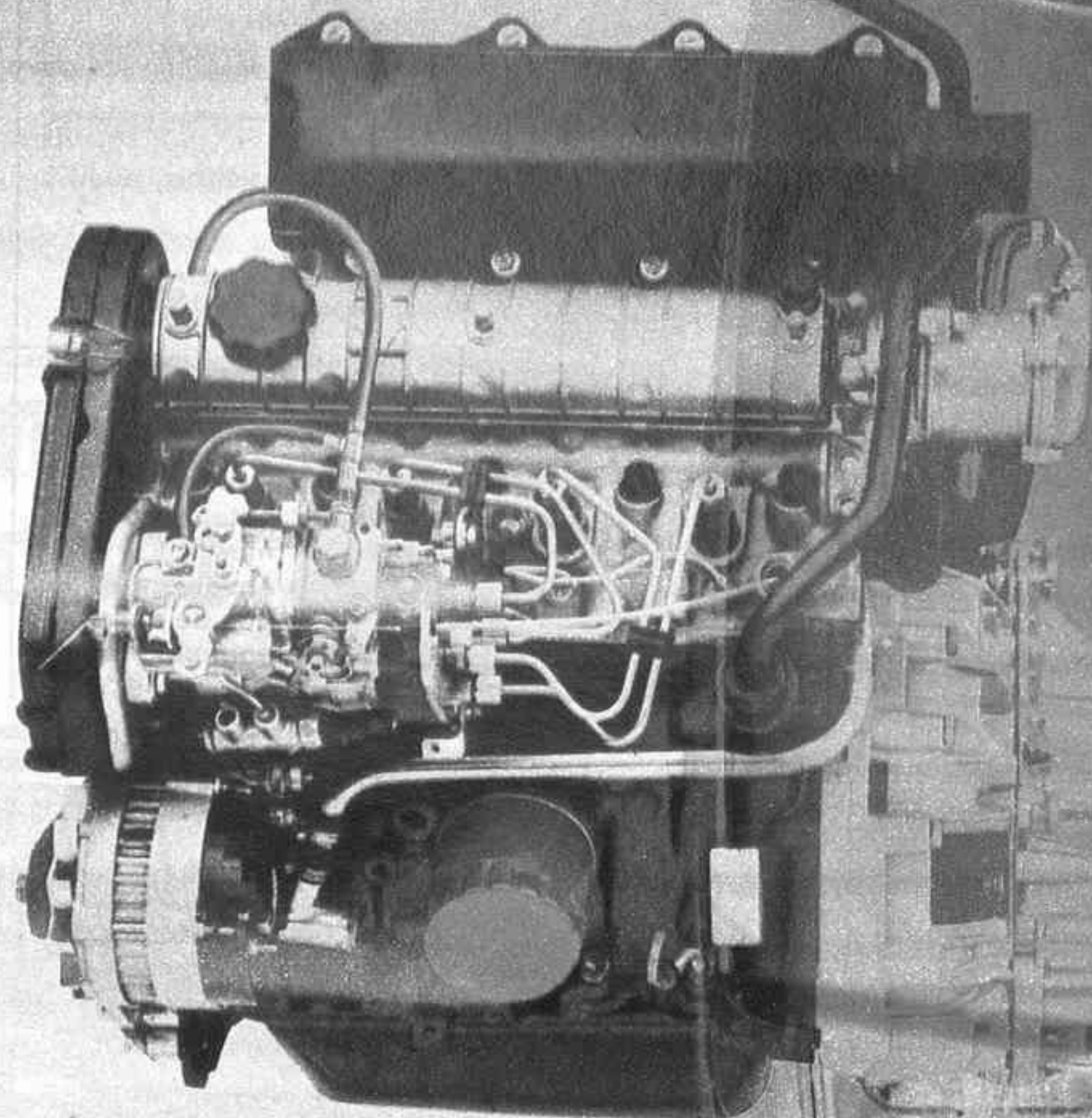
**Un nuevo motor Renault
nacido Diesel.**

Renault presenta el Renault 9 GTD. La pureza de líneas, el confort y la clase del Renault 9, ahora con un nuevo motor Renault Diesel.

Un motor Diesel especialmente diseñado por Renault al que la más avanzada tecnología ha hecho ligero, a la vez que duradero y resistente.

Un motor Renault nacido Diesel, al que sus 1.595 cm³. le bastan para dejar atrás todo cuanto se proponga.

Renault 9 GTD. Motor: 1.595 cm³. 55 CV. Velocidad máxima 146 Km/h. Consumo en 100 Kms. a 90 Km/h.: 4,4 l. (Según Norma Europea A-70 a vel. estabilizada). Faros de todo. Suspensión independiente a las cuatro ruedas. Asientos delanteros multirregulables. Lluvia traseña térmica.



Renault 9 GTD



Más de 1.400 puntos de asistencia técnica.

Financiación. Hasta 3 años con Renault Financiaciones. Leasing. Hasta 3 años con Renault Leasing.

Renault 9 GTD
El Diesel a su medida.

nacionales

Amplia gama Renault 1984

Nuevos en el mercado: Renault-11 GTL y TSE; Renault-9 GTD Diesel

Con el reciente lanzamiento del Renault-11 en sus dos versiones GTL y TSE y el nuevo Renault-9 GTD, Fasa-Renault ha presentado su gama/84, en la que también se incluyen como modelos de gran actualidad los que incorporan las técnicas de sobrealimentación a turbocompresor, como son los Renault-5 Copa Turbo y el Renault-18 Turbo.

Estos nuevos modelos completan la amplia y variada oferta de gama, que en Fasa-Renault abarca desde los versátiles Renault-4 hasta los altos de gama, que en modelos de importación se cierra con el Renault-30 TX.

Dentro de la gama/84 los Renault-11, con dos potencias de motores a gasolina, vienen a enriquecer la gama media baja de Fasa como modelos polivalentes cinco puertas, cuya belleza de línea los diferencia como vehículos de múltiples usos y buena representatividad. Con ellos el nuevo Renault-9 GTD, que monta el también nuevo motor diesel de 1.595 c.c., con 55 CV. de potencia máxima, pasa a engrosar las filas del programa de dieselización aplicado a turismos de la marca, que alcanza a los Renault-18 en sus versiones Berlina y

Familiar como vehículos de fabricación nacional.

Cerrando la gama en lo alto, como modelos de importación, están los Renault-20 en versiones TS y TX con motores de gasolina y GTD con motor diesel. También el modelo Coupé, con verdaderos visos deportivos, el Renault Fuego y el Renault-30 TX, ambos de elevadas prestaciones y alto grado de equipamiento, bien diferenciados entre sí.

Mayor confortabilidad

Con la introducción de los tres nuevos modelos reseñados anteriormente en la gama/84, Fasa consigue una mejora en el confort y en la comodidad del habitáculo, ya que en esta nueva línea se han adoptado nuevos tipos de tapicerías conjuntadas con los paneles interiores de puertas y guarnecidos,

que unido a la confortabilidad que proporcionan los asientos «monoguía», ahora con un movimiento más en el lado del pasajero, supone una loable mejora. Este reglaje adicional que posibilita abatir el respaldo del acompañante, en unión del balanceo y desplazamiento, aumentan el grado de confort y seguridad que proporcionan estos asientos, potenciado ahora por la adopción de asientos petalizados, más envolventes en el Renault-9 TSE.

Mayor instrumentación

La instrumentación de a bordo recibe unos nuevos relojes de cuarzo líquido, perfectamente legibles tanto de día como de noche. A la gama del Renault-18 se le han añadido nuevos bloque-fumador.

El Renault-9 TSE equipa ahora unos faros antiniebla integrados en el paragolpes delantero y el resto de las versiones del Renault-9 y Renault-11 van provistos de nuevos embellecedores de rueda, más vistosos, además de existir para estos modelos la opción de llantas de aluminio de diseño muy actual.

Para el Renault-18 Turbo está la mejora de la incorporación de llantas de aluminio de 14 pulgadas de nuevo diseño.



Nuevos asientos petalizados, más envolventes que de serie, equipan ya al Renault-9 TSE.



Los nuevos modelos Renault-11, en versiones GTL y TSE, de gran polivalencia y belleza de líneas.

Renault 11 GTL y TSE

Renault 9 GTD Diesel

105
104
103
102
101
100
99
98
97
96
95
94
93
92
91
90
89
88
87
86
85
84
83
82
81
80
79
78
77
76
75
74
73
72
71
70
69
68
67
66
65
64
63
62
61
60
59
58
57
56
55
54
53
52
51
50
49
48
47
46
45
44
43
42
41
40
39
38
37
36
35
34
33
32
31
30
29
28
27
26
25
24
23
22
21
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1

nacionales

A título de adelanto traemos a nuestras páginas el nuevo de los vehículos Volkswagen que Seat fabrica en España. Durante toda esta semana la bella ciudad del Guadalquivir, Sevilla, va a ser escenario de un acontecimiento importante de nuestra industria del automóvil, ya que, junto con la provincia de Cádiz y su capital, la Tacita de Plata, tomarán parte muy activa en la primera toma de contacto que la prensa especializada va a tener con el nuevo Volkswagen Passat.

Este modelo, en principio montado en Barcelona, para posteriormente, fabricarse en distintas versiones, el Volkswagen Passat corresponde a un automóvil integrado en el segmento medio-alto que en los mercados alemanes se encuentra entre los primeros en ventas de



Nuevo modelo Volkswagen Passat, fabricado por Seat en Barcelona, que graciosamente «españoliza» posando al pie del Guadalquivir.

Volkswagen Passat, fabricado por Seat

Esta semana comienzan en Sevilla las presentaciones de la versión gasolina 1.6 l.

la marca VW., y que en España, a partir de ahora, en una serie de versiones, podrán adquirirse como fabricados en nuestro país, sin que por ello deba pagarse arancel alguno, siendo a su vez portador de la misma técnica y garantía que gozan sus hermanos de gama alemanes.

VW. Passat CL 1.6

Aunque no con toda certeza, creemos que el próximo día 27 tomaremos contacto en Sevilla con el primer modelo Volkswagen Passat, que en principio sale al mercado con el motor 1.6 litros, de 1.588 c.c., en su versión gasolina. Este motor cuenta con una poten-

cia de 85 CV., que los alcanza a 5.600 r.p.m. en la versión de baja compresión. Monta caja de cambios de cinco marchas y su tracción es delantera. La dirección corresponde al sistema tipo cremallera y los frenos son de disco y tambor, ayudados por servo-freno. Va equipado con suspensión delantera independiente y en la parte posterior de eje acoplado.

Su carrocería, con una envergadura de 4,30 metros, corresponde a un polivalente cuatro puertas con portón trasero abatible, que facilita el acceso del equipaje y con mayor volumen de carga con el asiento trasero abatido. Por ser un coche apto para todos los usos, por su moderna concepción, además de

herramienta de trabajo, puede convertirse en un componente de representatividad social.

Otras nuevas versiones

A la primera versión del modelo anteriormente reseñado le siguen el CL 1.8 litros, que, con mayor potencia, da unas mayores prestaciones, a la vez que con su mejor equipamiento corresponderá a un modelo más completo. Dentro de este programa está la fabricación del Passat GL5, de la categoría 2 litros y el CL 1.6 Diesel, así como la versión Familiar Passat Variant CL 1.6 Diesel, cuyos modelos están previstos para más adelante, pero dentro de este año. Por último, la

gama de los Passat será completada en la primavera del año próximo, con la versión GL 1.6 Diesel, con motor turboalimentado, que, en principio, según noticias, será montado en la versión Passat Variant.

Para aquellos usuarios que deseen una versión determinada de este modelo, antes de que salga al mercado nacional como fabricación de Seat, podrán solicitarlo, ya que seguirán importando en las versiones ya conocidas hasta su liquidación.

Todos estos datos que facilitamos como adelanto a la presentación oficial los recogeremos con mayor detalle en nuestra sección de «La Hoja del Motor Informa» correspondiente a la próxima semana.



Esmerada terminación del habitáculo del Passat. Los asientos delanteros envolventes, donde se aprecia, además, el diseño del volante y la cómoda palanca de cambios.

Diseñar un coche con la ciencia de
un ordenador y la estética de un artista.
Eso es magia.



SEAT RONDA
La magia del diseño

RONDA. GAMA '84: 1,2 CL/1,4 CL/1,6 CLX/1,6 CRONO/1,7 L DIESEL/1,7 CL DIESEL/1,7 CLX DIESEL.

Red Seat. La garantía más fuerte.



COBB-CORP/EL



Versión mejorada
Peugeot 505 GTi, que,
con potencia de 130
CV, sobrepasa los 185
Km/h.

Versiones mejoradas del Peugeot 505 GTi y GTD Turbo. Gama Talbot/84

La firma de Villaverde Peugeot-Talbot, ahora responsable de la comercialización de los modelos Peugeot, en los que no sólo se incluyen aquellos modelos fabricados en nuestro país (los fabrica en Vigo Citroën-Hispania), sino también las versiones importadas cuyo volumen de demanda no justifica su nacionalización, en los primeros días de este mes presentó a la prensa las nuevas mejoras del Peugeot 505 GTi y 505 GTD Turbo, al mismo tiempo que dio a conocer la gama/84 Talbot, que, aunque con escasas novedades, llevan implícita la mejora de los nuevos avances tecnológicos, aplicados al proceso de fabricación, como es la instalación de pintura, que tras un largo proceso de adaptación y la remodelación de esta planta, incluye las fases de fosfatación, baño catafórico, colocación de juntas, revestimiento plástico, apresto, placas acrílicas, barniz exterior incoloro, inyección de cera y protección de bandas que ya se aplica en todos y cada uno de los vehículos producidos por Peugeot-Talbot en Villaverde, con lo que, indudablemente, toda la gama de modelos gana sustancialmente en cuanto a calidad de producto se refiere.

Versiones Peugeot

Dentro de la gama Peugeot/84 están las nuevas versiones del 505

GTi y GTD Turbo, modelos con los que ya hemos tenido ocasión de tomar un primer contacto, en el que, por separado, hemos apreciado la mayor potencia y mejora de prestaciones que ambos vehículos llevan consigo.

El GTi, que va equipado con el motor de inyección ZDJ, de 2.165 c. c., gana en su potencia al pasar de 117 a 130 CV., que se le notan muy de veras, con lo que sobrepasa en su velocidad cruce los 185 kilómetros por hora, aunque su consumo, según catálogo, sea de 6,5 litros cada 100 kilómetros, a una velocidad de 100 kilómetros por hora. Los frenos son de disco a las cuatro ruedas y cuenta con nueva dirección asistida, de gran sensibilidad, que, a nuestro juicio, no endurece progresivamente lo necesario, con lo que a altas velocidades al coche se le nota un tanto suelto.

Incorpora también un rebaje en la suspensión para conseguir una mayor estabilidad y agarre, así como nuevas ruedas de 185/70/14T.

Se beneficia también del nuevo diseño de asientos traseros y un mejor equipamiento, siendo en opción el techo deslizante, aire acondicionado y llantas de aleación ligera.

Por su parte, el GTD Turbo monta el motor XD3T, de 2.498 c. c., turboalimentado, que desarrolla una potencia de 95 CV., con lo que gana 15 CV. con relación al modelo GRD Turbo y su velocidad punta sobrepasa los 170 kilómetros por hora.

En este modelo, a decir verdad, la clásica «pereza» de los diesel desaparece totalmente con la turboalimentación y en un coche pesado como es éste las altas prestaciones hablan por sí mismas. El equipo y las mejoras técnicas son análogos a las que se beneficia el GTi, excepto la ausencia del econoscopio, siendo las opciones las mismas que en el modelo anteriormente citado.

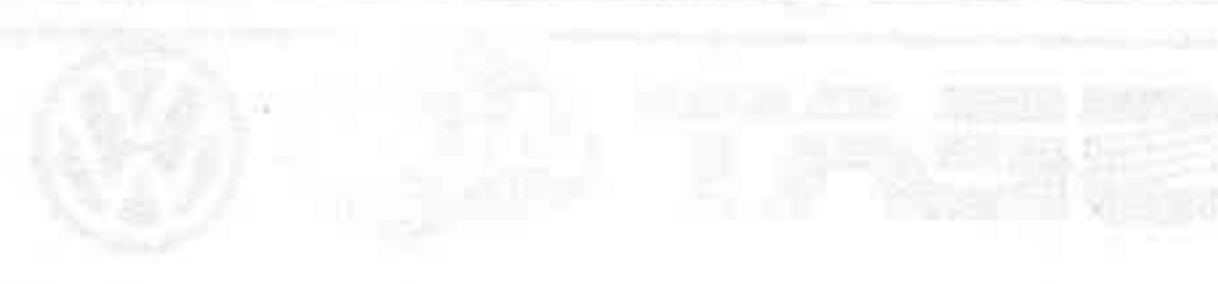
Con la incorporación de estas dos nuevas versiones, la gama Peugeot/84, que en conjunto ha mejorado en aerodinámica, estabilidad, mayor autonomía por aumento del volumen útil del depósito de carburante, ahora de 70 litros, mantenimiento con nuevo encendido electrónico en la gama gasolina, mayor habitabilidad, mejoras técnicas y de equipo, queda ahora de la siguiente forma: En modelos de gasolina, el 505 GL con motor 1.971 c. c., con caja de cuatro velocidades y en opción de cinco; 505 GR, con el mismo motor y caja de cinco, y, cerrando la gama, el 505 GTi.

En modelos diesel, el 505 GLD monta el motor 2500, de 76 CV de potencia máxima, equipada con caja de cuatro velocidades y, en opción, de cinco; 505 GRD, con caja de cinco velocidades; GRD Turbo, con motor turboalimentado de 2.304 c. c. y 80 CV. de potencia, cerrando la gama con el GTD Turbo en su nueva versión.

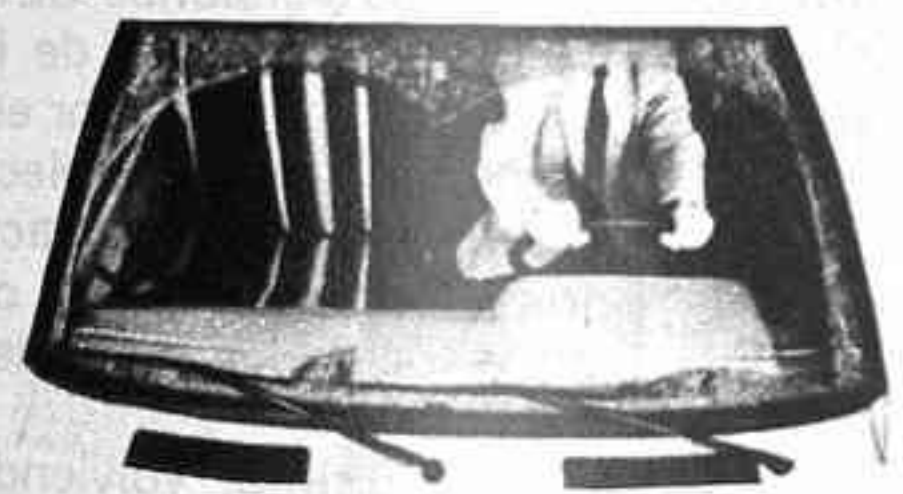
Los Talbot/84

Las principales novedades en la gama Talbot están en la serie Samba y, concretamente, en los modelos LE y LS. El primero de ellos aporta la mejora en el motor que utiliza gasolina de bajo octanaje, al que se le ha logrado una reducción de consumo con iguales prestaciones. En lo que respecta al LS y, sobre todo, al GL, ambos incorporan un mayor equipamiento, y en la versión GL ahora monta caja de cambios de cinco velocidades y una serie de detalles más que dentro de su economía de precio lo hacen más deseable.

En la serie Horizon se han introducido retoques en mejora de su equipamiento, tanto en las versiones gasolina como en las diesel, y los Solara y 150 seguirán con las mismas versiones que a lo largo de toda la temporada. Incorporarán nuevos colores, distintas tapicerías y detalles complementarios.

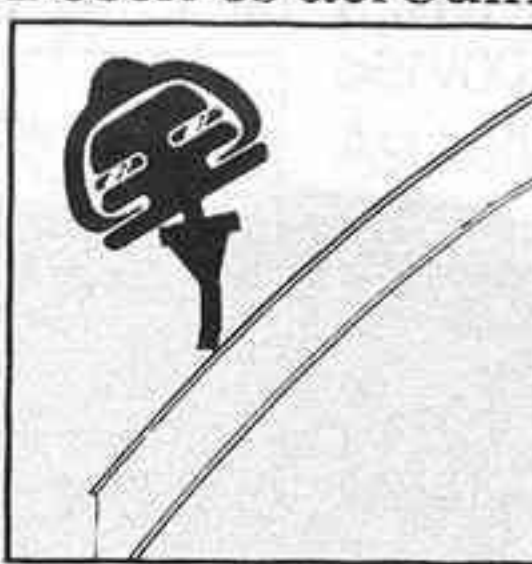


Ver para vivir.

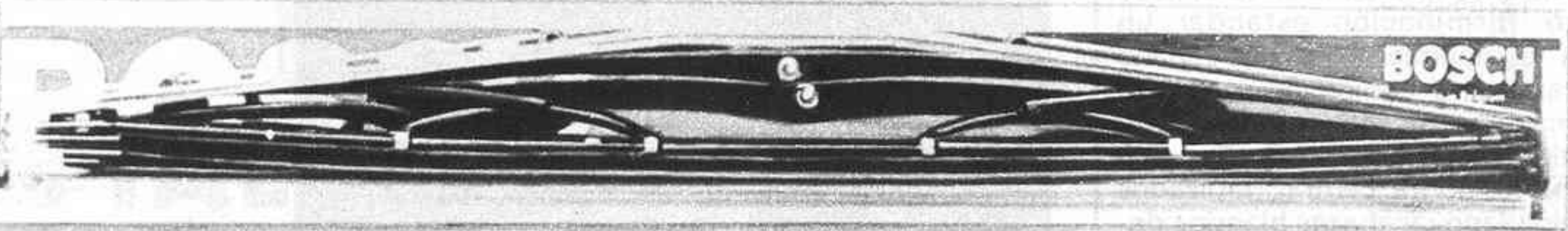


Las cosas claras. Un limpiaparabrisas en mal estado que le impida ver cualquier riesgo, es tan peligroso como un neumático gastado. Pone en peligro su vida. Por eso, Bosch ha hecho de este pequeño accesorio un elemento básico que, gracias a su doble canto microscópico, asegura una limpieza

total desde el primer barrido. El Limpiaparabrisas Bosch es aerodinámico y por supuesto adaptable a todo tipo de vehículos. Fabricado con materiales antideslumbrantes.



Si quiere verlo más claro, instale en su coche un Limpiaparabrisas Bosch: el único que ofrece seguridad a la vista.



Escobillas Limpiaparabrisas Bosch. Seguridad a la vista.



BOSCH

importación

Gama Volvo Serie-3

Nuevo Volvo 360 GLT, berlina

Después de ser exhibido como novedad en el Salón de Francfort el nuevo Volvo 360 GLT, Amsterdam, la bella ciudad holandesa de los doscientos canales y mil puentes, ha sido el escenario internacional elegido por Volvo Car BV, de Holanda, para facilitar la primera toma de contacto con este modelo a la prensa mundial. Allí hemos tenido la oportunidad de manejar el nuevo Berlina Volvo que, con el clásico diseño de tres volúmenes —cuatro puertas con maletero independiente—, mecánicamente viene a ser prácticamente igual que el conocido modelo 360 GLT, ya que equipa el mismo motor dos litros que incorpora el sofisticado sistema de inyección de combustible LE-Jetronic, lo que le confiere unas excelentes prestaciones con buena economía de consumo y muy aceptable velocidad crucero.

El nuevo tres volúmenes

El lanzar un tres volúmenes con la carrocería clásica de maletero independiente y cuatro puertas es debido a que el mercado europeo se inclina por este tipo de automóvil, pues un 60 por 100 de los usuarios demuestran la preferencia por los berlines de línea clásica. En España también sabemos existe un gran número de público que desecha la polivalencia de los cinco puertas por la clásica línea de mayor representatividad que supone tener un habitáculo independiente al maletero.

La carrocería del nuevo Volvo 360 GLE sigue estando dentro de la línea de los coches compactos. Ha sido alargada en 115 milímetros y se le ha proporcionado un maletero independiente en la parte posterior de 362 decímetros cúbicos.

Su interior, como corresponde al modelo más alto de la serie 3, lleva como terminación estándar un buen equipamiento y en España saldrán como equipo de serie con los espejos de las puertas con mando a distancia, elevalunas eléctricos, cerradura central, tapizados de felpa, apoyacabezas blandos delante y detrás, cristales tintados, etc. Para una mejor aireación y mayor potencia de refrigeración y calefacción, este modelo incorpora el ventilador termostático, que le ayuda a conseguir un nivel de confort más alto.



Nueva línea de carrocería en la Serie-3 de Volvo, ahora con el modelo 360 GLE, que monta el motor de 115 CV. de potencia y a su vez el sistema de inyección LE-Jetronic.

Motorizaciones de la serie 3, Gama-84

Dentro de la serie 3 de Volvo existen dos cilindradas con especificaciones de motores distintos que, a su vez, proporcionan potencias bien diferenciadas entre sí. En la Gama-84 de la serie 3, quedan de la siguiente forma:

— Motor B14.3, de 1.397 c. c.,

potencia de 64 CV, sistema de combustible por carburador.

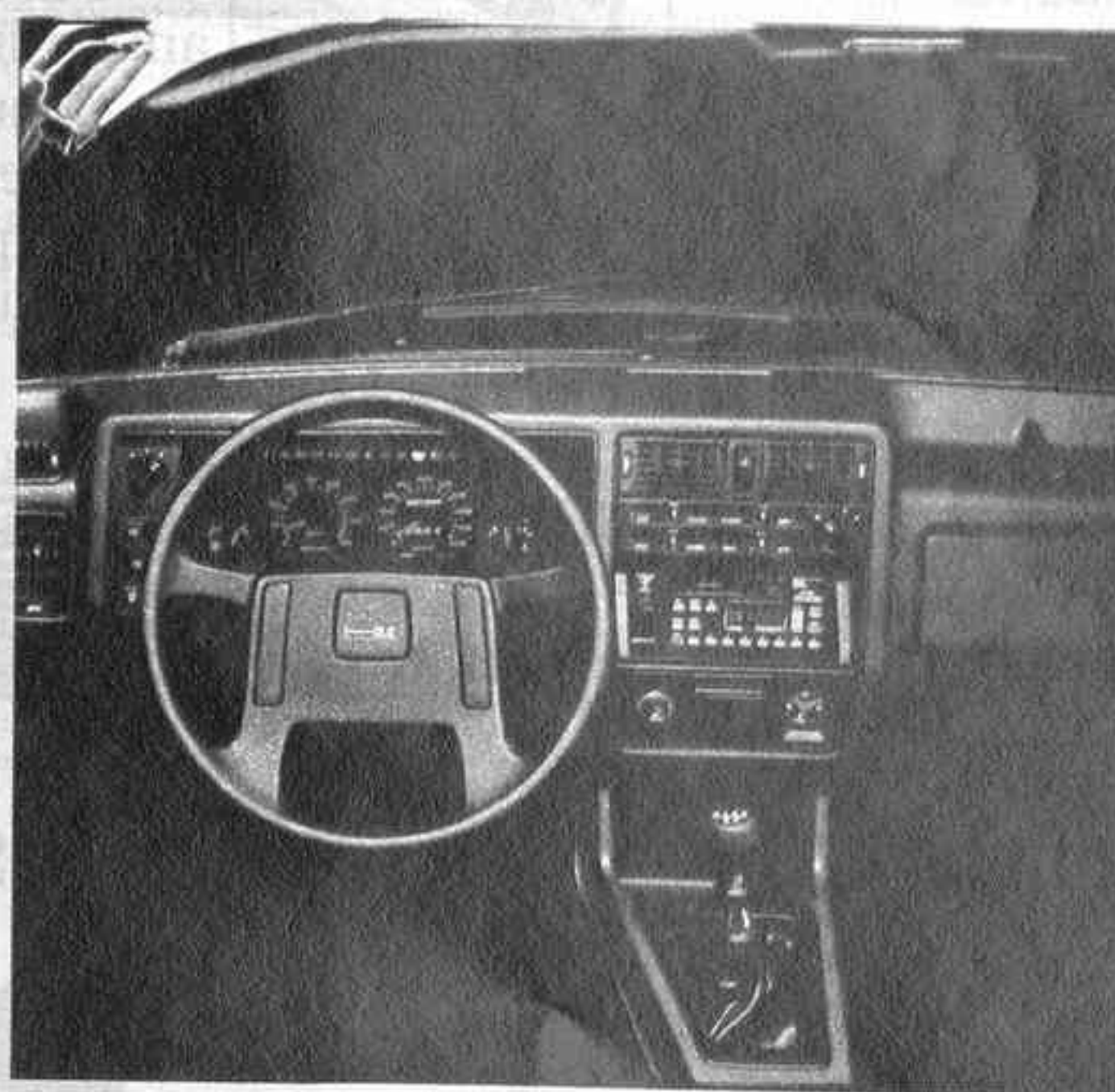
— Motor B14.4, 1.397 c. c., 72 CV, sistema de combustible mediante carburador.

— Motor B19A, 4 cilindros, 1.986 c. c., 92 CV, a 5.400 revoluciones por minuto, provisto de carburador.

— Motor B19E, 4 cilindros, 1.986 c. c., 115 CV, a 5.700 revoluciones por minuto, con sistema de inyección LE-Jetronic.

La serie está compuesta por las versiones L, GL y GLS, cuyos tres primeros motores cuentan con el programador de encendido electrónico y cajas de cambio manuales de cuatro y cinco velocidades para los dos primeros modelos y, como opción, la caja automática para el GLS. Cerrando la serie en lo alto, están las versiones GLT y la nueva GLE, que, además de la inyección LE-Jetronic, su motor equipa el sistema de arranque electrónico, sin interruptores de contacto. Para estos modelos están las cajas de cinco velocidades manuales y la automática.

Por último, volviendo al nuevo modelo 360 GLE, cabe señalar que su precio franco frontera se aproxima mucho a los dos millones de pesetas y que su comercialización en España será inmediata, con lo que los automovilistas que prefieren gozar de una buena potencia de motor con sofisticada mecánica, ahora tienen la posibilidad de elección entre un vehículo cinco puertas, de gran polivalencia, como es el GLT, y el nuevo GLE tres volúmenes con el habitáculo totalmente independiente al maletero, además de poder elegir la clásica línea que para una gran mayoría proporciona una mayor representatividad y más aún en una marca de gran prestigio internacional, como es la de la firma sueca Volvo.



Volante, cuadro de mandos y consola central del nuevo modelo 360 GLE.

ESTE DIESEL VUELA.



5

Un Diesel distinto a los demás. Con su motor de 1.900 cc. y 65 CV., es capaz de ponerse en pocos segundos a 156 km/h.

Con un consumo de sólo 4,5 litros a 90 km/h. Un Diesel silencioso, lleno de lujo y confort.


4'5' L

Con cajas de cambio de 4 ó 5 velocidades.

Servodirección en el EXD. Así son los Talbot Horizon Diesel. Coches para los que quieren despegarse de los demás.

GAMA TALBOT HORIZON
DIESEL Y GASOLINA

 **TALBOT HORIZON**

Utilizamos sólo lubricantes 



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA



importación

Citroën CX 25 Diesel Turbo

Nuevo motor diesel turboalimentado con 95 CV.

Los Citroën CX, que durante varios años se fabricaron en España, ahora vuelven a ser noticia con la salida al mercado de dos nuevos Berlinas CX Diesel que, con distinta terminación, equipan el nuevo motor Citroën Diesel de 2.500 c. c., alimentado por turbocompresor. Con ellos, dentro de unos días, estará también la novedad del CX GTI, con alimentación a base de inyección electrónica, cuya novedad radica en el aumento de potencia de su propulsor, mayores prestaciones con consumos reducidos.

Nuevas versiones CX-25 Turbo RD y TRD

La novedad de los CX Diesel Turbo radica en su nuevo motor diesel turboalimentado, que ahora equipan las nuevas Berlinas CX-25 Turbo, denominadas RD y TRD, que cuentan con una terminación bien diferenciada entre sí y, a su vez, se diferencian claramente de la cono-

cida versión diesel, que seguirá importándose comercializada por la Red de Citroën Hispania.

La conocida carrocería Berlina del CX, de elegante línea, que ahora monta el nuevo motor diesel turbo en la versión más alta de la gama, presenta una terminación idéntica al CX Palas, y con un ligero retoque de pequeños detalles exteriores está el equipamiento de llantas de aleación ligera, mientras que para la versión RD son en opción, siendo de serie los neumáticos TRX.

En su interior, el confort se ve potenciado por un nuevo guarnecido de los asientos en Tweed, cinturón trasero enrollable y un gran «plafonier» con mando en la consola central. Ambas versiones vienen provistas de serie con apoyacabezas traseros, y el RD ve mejorado su salpicadero con un cuentavueletas, indicador de temperatura de agua e indicador de presión de sobrealimentación, así como de un nuevo reloj digital.

Nuevo motor Citroën diesel turboalimentado

Como ya señalamos anteriormente, la novedad de estas dos Berlinas está en su nuevo motor diesel turboalimentado que, además, se monta en una versión Break y no en la Familiar, que sigue equipando el motor 2.500 diesel, pero sin turboalimentación.

En la toma de contacto que tuvimos con estos modelos hemos podido apreciar la excelente potencia que ahora tiene el motor de 2.500 c. c., así como el placer que supone el conducir un motor diesel con idénticas condiciones de confort y seguridad que si de un motor de gasolina se tratase.

El turbocompresor proporciona ahora a este motor una potencia máxima de 95 CV. que logra a 3.700 r.p.m., siendo su par máximo de 22 mkg. a 2.000 r.p.m. Equipa caja de cinco marchas y alcanza una velocidad máxima de 174 km/h., frente a los 156 que alcanza

la versión normal diesel, montada en los conocidos modelos CX 2500; pero no sólo en la nueva potencia actual está la diferencia de su confortabilidad, sino en la mayor suavidad y en los mejores reprints que este modelo lleva consigo, ya que el aumento de sus prestaciones lo logra a bajos regímenes, con lo que desaparece prácticamente el clásico traqueteo del diesel, que beneficia grandemente a la confortabilidad del habitáculo con el silencioso funcionamiento del nuevo motor.

En lo que se refiere a consumos, hemos de decir que han sido reducidos muy sensiblemente, logrando cifras tan bajas como las de 5,7 litros a 90 km/h.; 7,3, a 120; 8,2, a 130, y 10,1, a 150.

Por último facilitamos los precios franco fábrica, que quedan de la siguiente forma:

	Pesetas
CX-25 RD Turbo	1.700.000
CX-25 TRD Turbo ...	1.781.900
CX-25 TRD Turbo Break	1.921.000



Nuevo Berlina CX-25 Diesel Turbo, comercializado en versiones RD y TRD.

importación

Los principales modelos-84 de la industria alemana

Frankfort es la localidad europea donde se dan cita los principales constructores de automóviles a nivel mundial para, en su Salón del Automóvil, que abre la temporada de otoño, presentar las novedades que con marchas del año próximo van a renovar las gamas o dar a conocer nuevos modelos y prototipos que en un futuro inmediato saldrán al mercado.

Este año, en Frankfort, lo mismo que sucedió en el último salón celebrado en París, la industria alemana ha sido la que se ha llevado el palmarés en cuanto a novedades se refiere. En ellas se ha podido apreciar la alta tecnología que los modelos allí exhibidos llevaban consigo. También en este salón los italianos, muy fugazmente, han acudido con modelos remozados de sus conocidas gamas, en los que las novedades principales han estado en su motorización, y allí estuvo también presente el nuevo Regata, de Fiat. De otra parte, Peugeot presentó su modelo 205-D y Citroën el BX Diesel.

Por parte española, Seat se sintió muy orgullosa al ser la marca de nuestro país que por primera vez concurría a un salón de esta importancia, en el que, codeándose con 1.514 expositores, exhibió en su stand todas las variantes de su modelo Ronda, el SX, GL, L, así como las versiones con motor diesel, todos ellos «made in Spain».

Novedades Opel de General Motors

Un proyecto de futuro fue el presentado por Opel-General Motors, que tiene visos muy claros de no quedarse solamente en un proyecto, sino de convertirse en realidad. Se trata del nuevo Opel Junior, destinado a una clientela joven o con vocación muy ciudadana, con carrocería dos puertas, cuatro plazas... Sus medidas son de 3,41 m. de largo (21 cm. más corto que el Corsa), pero con 38 mm. más de ancho y 85 mm. más de alto. El motor destinado a este modelo es el 1.2 litros, con potencia de 55 CV. y con prestaciones de 150 Km/h. Su consumo a 90 Km/h. se estima en cuatro litros a los 100 kilómetros.

Se anuncia como un coche muy económico de entretenimiento y uso. La versión base va provista de un capot de plástico dividido en dos partes, muy fácil de quitar, lo mismo que el techo, que puede sustituirse por uno de cristal o, según preferencias, por techo de tejido.

Su habitáculo cuenta con la máxima funcionalidad, que proporciona a la vez un buen confort para cuatro plazas. El salpicadero puede completarse a gusto de cada cual por módulos. En definitiva, se trata de un coche en el que el bricolage está muy presente, pues puede transformarse en un pequeño minibreak, abatiendo la banqueta posterior, dándose así una capacidad máxima al compartimiento trasero de 768 l. Dadas las circunstancias actuales del mercado y el constante encarecimiento del carburante, no nos extrañaría el ver rodando a este modelo en un tiempo no muy lejano.

Nueva versión Monza

La gama Coupé más alta de Opel exhibió su novedad, Monza GSE, que equipa el motor de seis cilindros, tres litros, de inyección electrónica, con potencia máxima de 180 CV. Monta caja de cinco velocidades y se diferencia del modelo anterior por contar con un mayor y más completo equipamiento, así como una serie de mejoras en su habitáculo, parte exterior y nuevos retoques en su mecánica.

Mayor dimensión para el Senator

El Opel Senator, que corresponde al modelo más alto de la gama de G. M., cuenta ahora con una carrocería de 15 cm. más larga que la versión normal,

con lo que gana sustancialmente en el confort del habitáculo de la parte posterior. Su motor, como es sabido, es el conocido 3 litros, cuya velocidad máxima alcanza los 210 Km/h.

Modelos Volkswagen y Audi

Las marcas Volkswagen y Audi, representadas en España por Seat, también lucieron sus modelos de nueva concepción de las conocidas series Golf, Scirocco, así como una nueva versión del Audi Quattro.

Nueva serie Golf 2

El modelo Golf, que en 1974 vino a sustituir al legendario «escarabajo» y



Potente modelo Mercedes 190 E 2.3-16, cuya producción en serie comenzará aproximadamente a mediados de 1984.

importación

del que desde su salida al mercado se han vendido más de 6.000.000 de unidades, cuenta ahora con la nueva serie Golf 2, cuya longitud total de la carrocería ha aumentado en 17 cm. y 5,6 cm. en su anchura, con lo que se ha ganado en su amplitud interior y del maletero. Su parte externa, retocada, gana en una mayor aerodinámica, y en la parte mecánica se le han introducido interesantes modificaciones, que principalmente atañen a una mayor distancia entre ejes y mayores vías delanteras y traseras.

Los propulsores han sido cuidadosamente estudiados para proporcionar una mayor prestación con menor con-

sumo. En la actualidad existen seis motorizaciones, que van desde 1.3 litros de 55 CV. al 1.8 litros de 112 CV. a inyección. En cuanto a los motores diesel, cuenta con el 1.6 litros de 54 CV. y el 1.6 litros turbodiesel de 70 CV.

Los modelos más altos de la gama serán importados para España por Seat a finales de año o en los primeros días de 1984.

**Coupé Scirocco
1.800 c. c.**

Otra gran novedad Volkswagen, que suponemos también tendremos en Es-

paña, es el nuevo Coupé Scirocco, que monta el motor de 1.800 c. c., con 16 válvulas que le dan una potencia de 139 CV. y unas prestaciones de 210 Km/h.

En su parte externa se distingue por un spoiler trasero y cuenta con montantes laterales en negro anonizado y anchas bandas de protección. A este modelo se le ha dotado también de frenos de disco en las ruedas traseras. Su interior está diseñado como un automóvil deportivo, cuyo volante y pomo de la palanca de cambios van forrados en cuero.

También dentro de la gama

Volkswagen está la novedad del Passat Variant Tetra, que ahora está equipada con un motor de cinco cilindros, inyección, cuya potencia de 115 CV. le proporcionan unas prestaciones de 180 Km/h.

Audi Quattro Sport

Como novedad de la prestigiosa marca alemana Audi está el Audi Quattro Sport, nueva versión, más corta y recogida que la anterior. Monta un potente propulsor de 300 CV. de potencia que le confieren una velocidad máxima de 250 Km/h. Su principal característica está en sus cuatro ruedas motrices que además cuenta con una mayor distancia entre ejes, lo que le proporciona mejor agarre y maniobrabilidad.

**Los Mercedes
de Daimler-Benz**

El primer fabricante germano, Daimler-Benz, aprovechó el Salón de Frankfurt para exhibir dos novedades de su nueva serie denominada 190 y 190 E, ampliando de esta forma la oferta de Mercedes con dos variantes como son el 190 E 2.3-16 y el 190 Diesel.

El primero de ellos, el 190 E 2.3-16, recientemente ha establecido un récord de velocidad en el circuito de Nardo (Italia), con medias superiores a los 247 Km/h en distancias de 25.000 kilómetros, 25.000 millas y 50.000 kilómetros, lo que ya de por sí constituye una prueba impresionante de potencia y fiabilidad de un modelo que por sí habla de la alta tecnología aplicada hoy a los vehículos automóviles.



Modelo BMW M 635 CSi/BMW M 1 que monta el motor de 286 CV, que le proporcionan una velocidad máxima de 255 km/h.



Nuevo Golf, fabricado en versiones de 2 y 4 puertas, de la nueva gama Volkswagen, que, además de las versiones normales, incluye las deportivas con las siglas GTI y GTD.

importación

que desarrolla una potencia máxima de 286 CV., lo que le permite alcanzar una velocidad de 255 Km/h., con una aceleración de cero a 100 en solamente 6,4 segundos.

La letra «M» que se le ha antepuesto a su denominación es indicativa de «mecánica deportiva», que está, a su vez, tomada de la palabra «Motorsport». Este modelo, cuyo lanzamiento está previsto para la primavera de 1984, será un vehículo de carácter netamente deportivo, de extraordinaria elegancia y, por supuesto, llevará consigo el verdadero placer de conducir con auténtica seguridad activa, tanto por su potencia de motor como por el extraordinario equipamiento mecánico que lleva consigo.

están el recientemente presentado al mercado, el 524 TD, que monta el nuevo motor diesel de altas prestaciones, y el modelo 525e, cuya principal característica es la de su economía de consumo, sin que por ello renuncie a sus altas prestaciones, que a su vez llevan emparejadas consigo una conducción suave, precisa y tranquila, con extraordinaria seguridad.

Los deportivos Porsche

También los modelos deportivos Porsche, que tan poderosamente llaman la atención en el público amante del deporte del automóvil, en la Ga-

con una suspensión más alta de lo normal en estos modelos, y su tracción es a las cuatro ruedas. La caja de velocidades lleva un desarrollo más corto para conseguir una conducción rápida y deportiva, a la vez que segura y fiable.

El Arna es un modelo fruto de la colaboración Alfa Romeo y Nissan. Inicialmente saldrá con el motor 1200 para luego equipar también el motor 1300. Las carrocerías son de Berlina tres volúmenes y la polivalente de cinco puertas.

Fiat Regata

La gran novedad de Fiat, su modelo Regata, que corresponde a un berlina tres volúmenes y que viene a sustituir al conocido 131 en la gama 84, se comercializará, una vez en el mercado, en seis versiones diferentes: cinco de gasolina y una diesel, con dos niveles de acabado. Las cilindradas de sus motores van desde los 1.300 a los 1.600, con denominaciones de Regata 70, 85, 100 y una versión especial denominada ES. La versión diesel monta el motor 1.700 y, por supuesto, la de mayores prestaciones equipa el motor de 1.585 c. c., con dos árboles de levas que alcanza una velocidad máxima de 180 kilómetros por hora.

Dentro de la amplia gama del fabricante italiano están también las novedades del Panda 4 x 4 y el Fiat Uno diesel.

Novedades francesas

También dentro de los modelos de importación, correspondientes a los fabricantes franceses, está el Renault Fuego Coupé, ahora con motor diesel turboalimentado, cuya novedad no tardando mucho esperamos verla también comercializada en España, ya que no hay que olvidar que este modelo el pasado año fue uno de los vehículos de importación que más se vendió dentro de nuestras fronteras. Existe también una novedad en la serie de los Renault-11. Se trata de la versión TXE Electronic, que equipa un motor de 1.7 litros, que le da una potencia de 82 CV para alcanzar una velocidad máxima de 170 kilómetros por hora. Dentro de esta misma cilindrada están las versiones GTX y TXE.

Peugeot presentó la nueva versión diesel del 20J, cuyo modelo en distintas versiones lo tendremos en nuestro mercado y fabricado en España en los primeros meses del año próximo.

Los modelos presentados por Citroën, el BX diesel y los de la gama CX. En información aparte damos una completa descripción de todos ellos.

HOJA DEL MOTOR
N.º 33, 24 de octubre de 1983

La carrocería de este modelo ha sido retocada, con lo que se consigue una mayor penetración al aire, lograda en la base de unos faldones, un deflector en la parte superior y por un revestimiento lateral de formas muy aerodinámicas. Este vehículo, que se sitúa en lo alto de la gama y que comenzará a comercializarse en el verano próximo, monta el motor 2.3 litros de cuatro cilindros, que está provisto de 16 válvulas accionadas por dos árboles de levas en cuña. La potencia máxima es de 185 CV. y su velocidad punta es, aproximadamente, de 230 Km/h. La gran elasticidad de su caja de cambios le posibilita el ir a 50 Km/h en su quinta marcha, de desmultiplicación directa, con la que también alcanza la velocidad máxima.

Otra novedad la constituyen los apoyos delanteros del motor, de amortiguación hidráulica, que reducen eficazmente las resonancias y vibraciones procedentes del grupo propulsor. La caja de cambios está concebida para una conducción deportiva y cuenta con cinco marchas.

El sistema de frenos es de disco a las cuatro ruedas y, en opción, se suministra con el sistema antibloqueo (ABS).

Mercedes-Benz 190 D

La otra nueva versión de la serie 190 es el 190 D, variante diesel que se anuncia como extraordinariamente económica y de notable técnica. Monta el motor de cuatro cilindros, dos litros, con potencia de 72 CV., con lo que consigue una velocidad máxima de 160 Km/h. Su consumo, según el fabricante, raramente sobrepasa los siete litros a los 100 kilómetros, y yendo en quinta marcha a una velocidad constante de 90 Km/h., el consumo es de solamente cinco litros a los 100 kilómetros.

Cuenta con un revestimiento insonorizante en la parte del motor, lo que facilita la total ausencia de ruidos en el interior y casi imperceptible desde el exterior.

Su salida al mercado está prevista a partir de mediados de diciembre de este año.

Los prestigiosos BMW

Por su parte, BMW, en su gama-84, aporta varias novedades, siendo la principal la de su deportivo, el M 635 CSi, modelo que, como primicia mundial, también fue presentado en Frankfurt.

El nuevo coupé deportivo monta un motor, también nuevo, de seis cilindros, que cuenta con cuatro válvulas por cilindro, disponiendo, además, de la electrónica digital para motores, con lo



Nuevo modelo Regata, que viene a sustituir al 131 en la gama Fiat.

BMW 745 iA

Otra novedad de la Serie 7 es el modelo 745 iA, que incorpora de serie el sistema ABS de antibloqueo de frenos, y que como novedad principal aporta su caja de cambios automática, de cuatro velocidades, controlada electrónicamente-hidráulicamente, con tres posiciones de conducción.

Serie 3 para 1984

La nueva Serie 3 para 1984 aporta como novedad la carrocería de cuatro puertas, que en España suponemos tendrá gran aceptación. Este nuevo modelo cuatro puertas estará en las versiones 316, 318i, 320i y 323i. El último de estos modelos, es decir, el 323i, ahora, dentro de la nueva serie, cuenta con una mayor potencia, que alcanza los 150 CV., lo que le facilita una velocidad punta de más de 200 kilómetros por hora. Otra novedad es que las versiones de seis cilindros de esta nueva Serie 3 pueden solicitarse con la opción del cambio automático de cuatro velocidades.

Cerrando las novedades de BMW

ma/84 aportan importantes novedades, entre las que resalta el nuevo Porsche Grupo B. Este modelo está basado en el conocido 911 Turbo. La línea de su carrocería, ahora de mayor belleza y muy acorde a sus prestaciones, consigue un coeficiente CX (resistencia al aire) de 0,32. Su motor, derivado del Porsche 935 y 956, que tantas victorias ha conseguido en el campo de la competición, con sus 2,85 litros y el efecto de la turboalimentación, lo coloca en la categoría de un cuatro litros que desarrolla 400 CV. de potencia máxima. La caja de cambios es de seis velocidades y cuenta con un sistema de transmisión a las cuatro ruedas. Su velocidad punta es de 300 kilómetros por hora. y la aceleración de cero a 100 kilómetros la consigue en 4,9 segundos. Su homologación está prevista para la temporada del próximo año.

Los modelos italianos

Alfa Romeo incorpora a su gama las novedades del Alfa 33 4 x 4 y el Arna. El primero de ellos, con carrocería realizada por Pininfarina, monta el motor de 1.490 c. c., de 80 CV., que va equipado

El automóvil y el invierno

El tener el coche a punto en cualquier época del año es siempre necesario, pero la vigilancia de algunos órganos y elementos que componen el automóvil ahora que se aproxima el invierno se hace imprescindible no solamente para evitar contratiempos, sino también para obtener —y esto es lo más importante— una mayor seguridad.

Reiteradamente, en distintos números de nuestra HOJA DEL MOTOR, venimos incidiendo en el he-

Neumáticos

Recientemente, la Dirección General de Tráfico ha llevado a cabo una «minicampaña» sobre el estado de las luces y neumáticos, cuya difusión, a nuestro entender, no ha estado lo suficientemente difundida, a pesar de la importancia e incidencia que estos dos apartados del automóvil llevan consigo, con

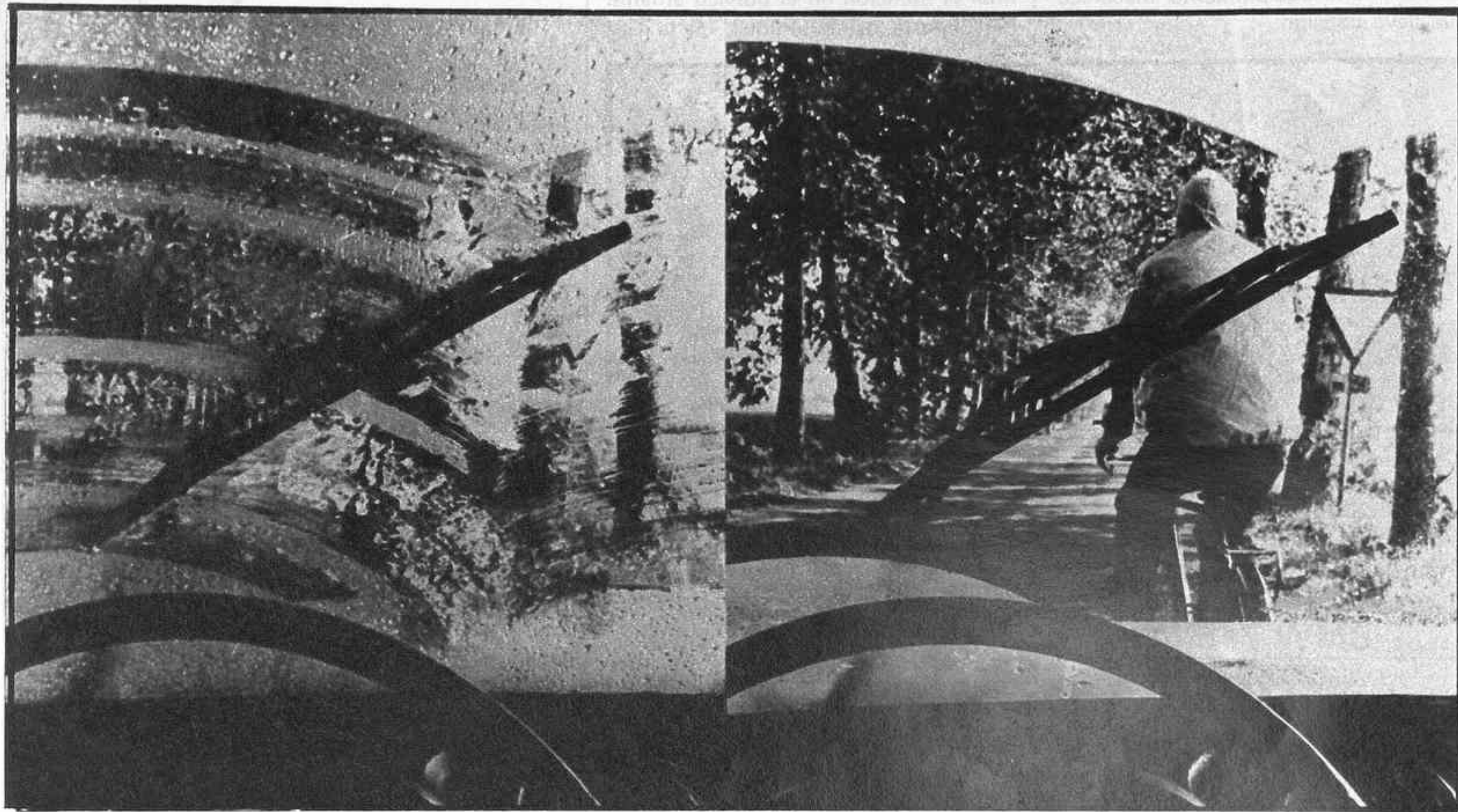
cuando es necesario, ya que va nuestra propia seguridad en juego, lo mismo que la de otros conductores que pueden verse implicados en un accidente producido por la pérdida de control del coche que rueda en malas condiciones.

Las luces

También uno de los sistemas más atacados en invierno es el

Cuidados de la batería

Para obtener un buen funcionamiento de toda la parte eléctrica es necesario contar con el buen estado del alternador, dinamo y la batería. Esta última es la que mayor atención merece, y más en la época invernal. Gracias a ella entran en funcionamiento todos los aparatos eléctricos del coche, tan necesarios para conducir confortablemente y sin riesgo.



El barrido defectuoso que producen las escobillas en malas condiciones disminuye peligrosamente la visibilidad.

cho de que el automovilista debe de ser responsable en todo momento del buen estado de los distintos órganos y elementos que componen su vehículo, cuyo buen funcionamiento repercute en la seguridad activa que todo vehículo debe de llevar consigo. La nueva tecnología que hoy aplican la mayoría de los constructores de automóviles hace que éstos sean cada vez más seguros y fiables, pero no por ello hay que olvidar que los distintos órganos sufran un desgaste y averías que al usuario le corresponde detectar, arreglando en su taller habitual las distintas anomalías que se producen en todo vehículo a motor, lo mismo que sustituir las piezas o elementos que se quedan inservibles.

respecto a la seguridad activa de los vehículos a motor.

Sobre ello, de nuevo queremos recordar que el buen estado del dibujo de la banda de rodaje del neumático es imprescindible para obtener una buena seguridad.

En invierno, con la aparición de las lluvias y el mal tiempo, es cuando mayor atención debemos de poner al buen estado de los neumáticos no solamente en lo que al dibujo se refiere para obtener una buena adherencia, sino que conviene vigilar también las rajaduras o pellizcos que éstos puedan tener debido a los malos aparcamientos. Hoy, en carretera, son muchas las sanciones que se imponen por su mal estado, pero no sólo por ese temor debemos de cambiar las ruedas

eléctrico, en el que los fuertes fríos, heladas y la humedad afectan muy seriamente a la parte eléctrica del automóvil. Si durante el verano hemos observado cualquier anomalía en este sistema, ahora es el momento de corregirla, ya que tenemos que pensar que, precisamente, en esta época es cuando más tiempo conducimos de noche y una buena iluminación es imprescindible para obtener la seguridad deseada. Si algo no funciona bien o las lámparas están un tanto gastadas, lo más aconsejable es cambiarlas. Esta misma atención la merecen las ópticas traseras de señalización y los avisadores de intermitencia. Si ver en la noche es necesario, la importancia de ser visto no lo es menos.

blemente y sin riesgo. Entre ellos podríamos citar los limpiaparabrisas, luneta térmica, utilización de la calefacción, etc. También ahora es cuando vamos a someter a un mayor esfuerzo a la batería de nuestro coche (aunque los fríos estén aún por llegar), ya que se le somete a continuos arranques en las mañanas frías y si su estado no es correcto nos va a dejar tirados en más de una ocasión, teniendo que recurrir al clásico empujón o el dejar el coche en cuesta abajo por si acaso. Si la batería es de tipo convencional, conviene revisar a menudo el nivel del agua, lo mismo que vigilar la sulfatación de los bornes, lo que provoca un mal contacto y, en definitiva, el deterioro de la

● La batería merece una especial atención

● Neumáticos, luces y señalización siempre en buen estado

● Para mayor seguridad, vigile el estado de sus limpiaparabrisas

HOJA DEL MOTOR
N.º 33. 24 de octubre de 1983

misma. Si se observa un mal funcionamiento, hay que proceder a recargarla si no está muy gastada y, en caso contrario, sustituirla por una nueva.

Hoy en el mercado existen las baterías «sin mantenimiento» que ofrecen ventajas muy considerables, ya que no necesitan el mantenimiento de los niveles del agua, proporcionan un mejor arranque y cuentan con menor peso. En ellas, la limpieza de los bornes es prácticamente innecesaria, con lo que mantiene mayor potencia de arranque. Su tapa sellada, la que no debemos jamás intentar abrir, impide las proyecciones directas del ácido de la batería. Este tipo de batería sin mantenimiento cuenta con mejores características de arranque debido a su mayor y mejor conducción eléctrica interna.

Por último, hay que evitar desistis de no dejar conectado ningún dispositivo eléctrico del coche durante largo tiempo con el motor parado, con lo que evitaremos a su vez una descarga parcial o total



Cuando el piso está en malas condiciones el buen dibujo de los neumáticos nos garantizan una buena seguridad.

que a la hora de iniciar el arranque nos dé el desagradable contratiempo de que su esfuerzo no llegue para accionar la puesta en marcha del vehículo.

El buen estado de las escobillas

Para una buena visibilidad, tanto durante el día como en la noche, es

necesario mantener en correcto estado las escobillas de los limpiaparabrisas delantero y trasero, si nuestro automóvil va provisto de este último. Ahora, con la entrada del invierno, se hace necesario la comprobación del buen estado de las gomas y el perfecto funcionamiento del pequeño motor que acciona el limpiaparabrisas, tan necesario para obtener una buena visibilidad.

Después de soportar los calores del verano y otra serie de elementos, tales como la arena, polvo, suciedad y otros residuos adheridos al parabrisas, los cantos de las gomas se deforman, se endurecen y se forman grietas que producen un barrido desigual, con lo que la visibilidad queda muy reducida.

Hay que pensar que en nuestras salidas a la carretera se avecinan días con niebla, lluvia, nieve, granizo, etc., y ahí es donde las escobillas juegan un papel importante para una buena conducción. Como su precio no es excesivo, si están mal debemos de cambiarlas para evitar males mayores.

Ninguna llega tan lejos.



Unica con:
**DOBLE
TECNOLOGIA**

Batería Femsa Sin Mantenimiento. La única con **DOBLE TECNOLOGIA** de plomo-calcio y plomo antimonio.

Una tecnología en exclusiva cargada de ventajas:

Para que Vd. no tenga que poner agua a su batería.

Para disponer siempre de la mayor energía y potencia de arranque.

Para olvidarse de que lleva batería durante años y años.

No todas las baterías Sin Mantenimiento son iguales. Exija **FEMSA SIN MANTENIMIENTO** Ninguna llega tan lejos.

Batería FEMSA sin mantenimiento Con toda energía.

FEMSA. Líderes en el mundo de los componentes eléctricos del automóvil.

Con mi Caja puedo

CAJA DE AHORROS  Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID
cajamadrid

CAJA DE AHORROS  Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID

VISA



CAJA DE AHORROS  Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID
cajamadrid