

# TRAFICO OCULTA MUERTOS

**NORMA DUVAL:**

**'LOS COCHES QUE AMO'**



**SEGURO DE OCUPANTES: APENAS ASEGURA  
PRUEBA DEL MERCEDES 190 E**

**RONDA CONTRA RITMO:  
¿ES MEJOR SEAT QUE FIAT?**

**SORTEAMOS ESTE PORSCHE**



## ¿Ha soñado usted alguna vez con un coche como éste?

### HAGALO SUYO

#### CONSEGUIRLO ES FACIL

- Recorte el cupón adjunto.
- Remítalo junto con su nombre y señas completas (incluido teléfono), a **MOTOR16** (para el sorteo del Porsche 924). **Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17.**
- El sorteo se celebrará ante notario el día **7 de diciembre de 1983.**

La pestaña de portada se publicará en los números 1 a 5 de **MOTOR16**. La fecha tope de recepción de cartas es el día **5 de diciembre de 1983.** ¡Puede usted participar cuantas veces quiera a lo largo de estas cinco semanas!

Quedan excluidos de la participación en este sorteo todos los empleados y familiares de las publicaciones del Grupo 16, de Lerner Printing Internacional y Egraf.



**P**OR el simple hecho de haber comprado esta revista, usted se manifiesta como una persona que elige siempre lo mejor; hasta para sus sueños. **MOTOR16** le regala este fascinante Porsche 924, valorado en más de cuatro millones de pesetas. Un lujoso deportivo de cuatro plazas, con motor de dos litros y 125 caballos, que alcanza una velocidad máxima de 204 km./h. y un consumo de tan sólo 8,1 litros a 120 km./h. Todo el encanto de una marca mítica.



### SUERTE Y AL PORSCHÉ

# Motor 16

## LA INFORMACION PUESTA A PUNTO

#### CUPON

Nombre .....

Apellidos .....

Dirección .....

Población ..... Provincia .....

Teléfono .....

Motor 16/N.º 4

# Esta semana Vivos y muertos

**E**N este mundo nuestro de las cuatro ruedas, la velocidad y la alegría de correr, hay muchas cosas que no son trigo limpio todavía. No hay que preocuparse demasiado por ello, porque poco a poco el tercermundismo rodado va a desaparecer de esta tierra. Y en ello pondremos nuestro granito de arena los de esta casa.

Primero denunciemos el peligro de los parabrisas templados y, según nuestras noticias, la reglamentación española va a ser reformada de inmediato hasta igualar el mercado hispánico con sus homólogos europeos. Seguiremos el asunto con interés, y les informaremos con detalle hasta lograr la victoria.

Después iniciamos la campaña contra los camiones-apisonadora, que son una amenaza intolerable para el automovilista. Por lo pronto han empezado a pesar a los monstruos, y se ha demostrado lo que temíamos: que en la carretera rige la ley de la selva, con un alto porcentaje de camiones supercargados que no frenan y, además, labran los asfaltos.

En este número denunciemos otro hecho pintoresco, el de la ocultación de los muertos por las autoridades españolas de Tráfico. A base de considerar muerto por accidente sólo a quien fallece dentro de las veinticuatro horas del mismo, en España se escamotean casi 1.500 difuntos anuales en la triste estadística de la muerte en carretera. La estadística equivalente europea considera muerto por accidente de tráfico a quien fallece dentro del mes siguiente a la colisión, y la estadística española deberá llevarse también así. La diferencia entre un recuento y otro son unos 1.500

muertos más al año. Es cierto que el tema de la muerte no es muy agradable de tratar en nuestra revista, que quiere insistir más en los aspectos lúdicos y creativos del automóvil. Pero es que, desgraciadamente, uno de los mayores frenos a la alegría del automovilista feliz es la inadecuación de carreteras y reglamentaciones hispanas a la modernidad sobre ruedas. Ocultar los muertos, en esas condiciones, equivale, de algún modo, a drogarnos, a engañarnos a nosotros mismos sobre la gravedad de los problemas que debemos afrontar.

No es tolerable que, siendo uno de los primeros fabricantes automovilísticos de Europa, nuestro país figure en los últimos puestos de la seguridad rodada europea, medida en mortalidad y en accidentes de carretera. No es tolerable, ni podemos quedarnos tan tranquilos a base de ocultarnos la gravedad del problema y el número real de muertos.

Aquí hay mucho que hacer aún para salir del tercermundismo rodado. Y debemos hacerlo de prisa. Ojalá la triste historia de nuestros compatriotas fallecidos nos sirva de acicate para acabar pronto con carreteras imposibles, camiones a tumba abierta, parabrisas siniestros y demás peligros no justificados en la ruta.

Por cierto, aunque todavía no hablamos de la Renfe en este número, quiero recordarles que las pérdidas ferroviarias de este año, sólo las de este año, permitirían financiar con creces las auto-vías que el Gobierno piensa construir en ocho años. ¿Cuántas vidas se salvarían así de la fatídica estadística? Muchas, sin duda.



Juan-Tomás de Salas

### SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA M-16	51	Xavier Domingo
6	ACTUALIDAD Tráfico oculta muertos	52	DEPORTE La F-1 pierde un espectáculo
9	El cementerio clandestino de la DGT	59	MOTOS Shifty: el coche que cambió de sexo
10	Gasolina más cara	64	ATREVASE A... Cambiar las pastillas de los frenos
11	Seguro de ocupantes: apenas asegura	67	MERCADO Las ofertas de la semana
14	Ya está aquí el coche del futuro	68	Precios de coches nuevos
22	FRENTE A FRENTE Iguales pero no tanto: Seat Ronda y Fiat Ritmo	72	Precios de coches usados
32	FUERA DE SERIE Norma Duval: «Los coches que amo»	76	CAPRICHOS Mascotas
35	A FONDO Prueba del Mercedes 190 E	77	CUENTENOS SU CASO
45	COLABORACION ESPECIAL Jesús Torbado	79	MI PRIMER AMOR Jorge Verstryngne
46	OCIO La gran regata	81	CARMEN RICO-GODOY Los tests, al alcance de cualquiera
49	VIAJES La Rioja al calor del vino	82	JUAN BALLESTA Y VELOGRAMA

Pág. 16

Junto al prototipo de Volvo, que funciona con aceite de girasol, desvelamos el futuro Fiat «tipo 3» y las nuevas variantes que prepara Peugeot sobre la base del



Pág. 42

Alain Petit, un auténtico provocador de infartos. El popular «cascadeur» goza de un palmarés de coches destrozados realmente espectacular.





El resultado de una encuesta posterior, que reveló que la edad media de los usuarios afectados era de sesenta y dos años y que los accidentes los habían sufrido en las primeras semanas de uso, justo en el momento del arranque en frío, utilizando el estrangulador de aire, hizo suponer que la causa real estaba en el desconocimiento de cómo utilizar correctamente estos vehículos equipados de un cambio continuo. A partir de ahora, el importador de Volvo en Gran Bretaña ofrece a los compradores de los Volvo Serie 3 con cambio continuo la posibilidad de hacer un cursillo sobre el manejo del mismo.

## ACCIDENTES DE VOLVO

UNA serie de misteriosos accidentes, en los que han estado implicados vehículos automáticos de la Serie 3 de Volvo, han movido a propietarios ingleses de estos modelos a agruparse con vistas a litigar, si es preciso, para que la prestigiosa marca suca les indemnice de lo que consideran un perjuicio claro.

Todos los automovilistas agrupados se consideran víctimas de un mismo fallo del diseño, consistente en que el coche se les disparó cuando se limitaban a tocar el acelerador.

Volvo sometió los coches de los sesenta usuarios afectados al peritaje del MIRA, organismo del Gobierno británico experto en materia de vehículos automóviles, que llegó a la conclusión que no había causas técnicas en los accidentes.

## UN PANDA COMO INTERES

MUY pronto el Banco Atlántico lanzará una sugestiva oferta, el interés de su dinero en especie y más concretamente en un coche Seat Panda. La operación funciona del siguiente modo. Si usted deposita un millón de pesetas en este banco a cinco años, automáticamente recibe un vale para retirar un Seat Panda, por su valor franco fábrica, y su dinero se queda rentando a un interés del 1 por 100 anual. Con la calculadora en la mano, la operación ofrece un balance superior, tanto si se deposita el millón de pesetas al tipo medio de interés o si se utiliza parte del dinero para comprar el coche y el resto se deja a plazo fijo. Pero, sobre todo, se obtiene la ventaja de hacerse con el interés en pesetas de este año.

## Las Derbi de Timoner

Las vetustas Derbi de 125 centímetros cúbicos, que pertenecen al Palacio de los Deportes desde hace veinticinco años, han sido protagonistas del regreso a la actividad deportiva del veterano Guillermo Timoner. Este abuelo de cincuenta y siete



años de edad, seis veces campeón del mundo de la especialidad de ciclismo tras moto, ha vuelto acompañado por su motorista-entrenador de siempre, el también veterano Oliver, para encontrarse con los mismos vehículos que imperaban en su juventud. Estas motos, absolutamente de serie, más parecen piezas de museo que vehículos destinados a la competición. Sin embargo, ni Guillermo Timoner ni su motorista-entrenador han notado una baja en el rendimiento de estos motores, que son cuidados con mucho esmero en cuanto a lubricación se refiere, por tener que evolucionar en pistas muy peraltadas, y sin ninguna posibilidad de gripado

## Alemania, contra la polución

El Gobierno de Alemania federal tiene intención de presentar un proyecto de ley según el cual todos los vehículos automóviles que se matriculen a partir del 1 de enero de 1986 deberán utilizar gasolina sin plomo. Además, los gases de escape deberán ser reducidos tanto que será necesario recurrir al uso de catalizadores, como ya es norma generalizada en



Estados Unidos y Japón. Por tanto, las estaciones de servicio alemanas se verán obligadas a disponer de carburante sin plomo a partir de la entrada en vigor de esta ley.



## MOTOR16: LLUEVEN LAS CARTAS

AL cierre de este número de MOTOR16 ya se han recibido en la redacción de la revista cerca de treinta y cinco mil cartas de lectores que participan en el sorteo del Porsche 924, a celebrar ante notario el próximo 7 de diciembre. Sumando este dato al excelente de los tres primeros números, con tiradas unitarias muy superiores a los 100.000 ejemplares, queda clara la situación de liderazgo de MOTOR16 entre las publicaciones de este tipo en España.

Los incondicionales de nuestra revista, que satisfactoriamente ya los tenemos, aún disponen de dos posibilidades, con los cupones de este número y del próximo, para poder resultar agraciados con el Porsche 924, un valiosísimo regalo de lanzamiento pensado para gente que sabe elegir siempre lo mejor.

## CIENTOS OCTANOS

● Ford invertirá en su fábrica de Valencia 42 millones de dólares para producir 195.000 unidades de motores 1.300 cm<sup>3</sup>. Estos nuevos motores se unirán a los 440.000 de 957 cm<sup>3</sup> y 1.117, que ya se fabricaron anualmente en Almusafes.

● General Motors tiene previsto fabricar un nuevo modelo denominado Saturno. Este pequeño automóvil, que tendrá un consumo de 3,5 litros de gasolina a los 96,5 kilómetros, podrá transportar cinco pasajeros y tendrá un motor de inyección construido en aluminio y una caja automática-electrónica de cuatro velocidades. El coche será más pequeño que los modelos Cavalier y Chevette.

● MOTOR 16, que agradece todo tipo de publicidad, quiere puntuar a sus lectores una información

## LA RED VIARIA DE LEVANTE, COLAPSADA POR LAS LLUVIAS

LAS últimas y esperadas lluvias colocarón a la zona de Cataluña y Levante en situación crítica. A Barcelona, desde Molins de Rey, se accedía por un solo carril, y dentro de la propia ciudad el cinturón de Ronda estuvo inundado en el cruce con la autovía de Castelldefels, que pasa por ser la carretera con mayor volumen de tráfico de España.

Pero la provincia más afectada volvió a ser la de Valencia. Concretamente la zona de Alcira, en donde se temió que la autopista, la carretera nacional y la vía férrea, volvieran a hacer de dique de contención del agua, en la desembocadura del valle. Los terraplenes de las tres fueron minados para ser volados en caso de necesidad.

El Gobierno autonómico valenciano ha pedido el cambio del trazado de la autopista.



## Seat: triste aniversario

El cumplimiento del plan de viabilidad de Seat tiene tan preocupados a sus dirigentes, que han olvidado que hace ahora treinta años salió a la calle el primer coche fabricado por la empresa en Barcelona. Este primer automóvil fue el modelo 1400, idéntico a su original el Fiat italiano, y en el primer año de producción se fabricaron 1.345 unidades. Tampoco entonces tuvieron mucha visión de futuro, cuando nadie en la empresa sabe qué ha sido de aquel «primer hijo», que sin duda es un monumento de la historia industrial española.

## Bienvenidos todos los críticos.



## La crítica es sana

La industria automovilística española, en general, está reaccionando muy bien a la crítica independiente y sería de MOTOR16. Algunos, incluso, están dispuestos a sacar provecho de las críticas y las estimulan en sus campañas publicitarias. Desde aquí aplaudimos la idea, por buena y por insólita.

## Motor 16

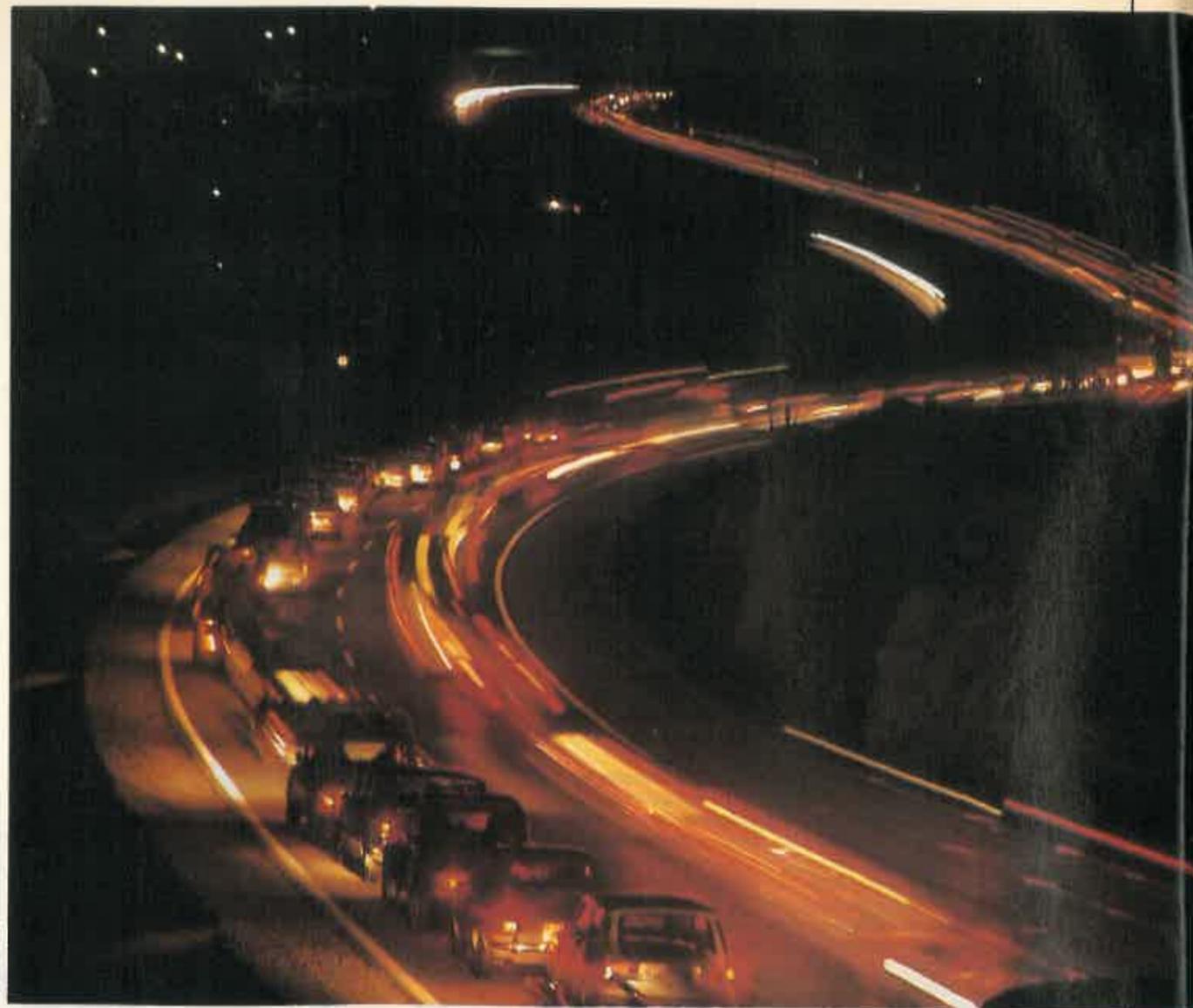
INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.  
Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso.  
Director: Tomás Cavanna.

Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesores de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor-Jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); Angel Carchenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: Enriqueta Antolín, María Jesús Benet, Angel Marco, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. País Vasco: Ander y Gorika Landaburu y Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz (Italia); Pedro Antonio Chocano (Francia); Peru Eguibide (Reino Unido); Alfonso Rojo (Estados Unidos); Miguel Segura (Alemania). Diseño: Juan G. Franco, Juan González. Fotografía: Alfonso J. Nieto; Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Marling, María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbera (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonnetta Garth (Pruebas); Angel González (Video); Antonio González (Tira de humor); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Rafael Lombar (Motos); Enrique Llorca (Ilustraciones); Julio César Montenegro (Pruebas); Ignacio Moreno (Tira de humor); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Victor Piccione (Pruebas); Caridad Plaza («Mi primer amor»); Carmen Rico Godoy (Humor); José Luis de la Viña (Náutica).

Director gerente: Juan González Díaz.  
Director de Publicidad: Miguel Angel Martínez. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Director Administrativo: Alfredo Uriarte.  
Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17. Teléfonos: 407 27 00 — 407 41 00. Télex 43974 nyre e.  
Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-17. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Cervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-17.

Es una publicación del GRUPO 16.  
Director general: Alfonso de Salas.  
Director comercial: Ramón Sánchez Paños. Director de Publicidad: Balbino Fraga.  
COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247



España, Turquía y Portugal tienen «doble contabilidad»: Facilitan los éxitos de la «operación retorno».

# TRAFICO OCULTA MUERTOS

El pasado 3 de noviembre, cuando los que disfrutaron del largo puente de los Santos abrieron los periódicos, vieron las cifras de accidentes de tráfico e hicieron sus cálculos, seguramente llegaron a la conclusión de que nuestras carreteras son seguras.

Una simple estimación de cientos de miles de españoles que se desplazaron durante esos cinco días, dividida por los sesenta muertos habidos en los cin-

uenta accidentes mortales de esas fechas declarados por la Dirección General de Tráfico, da un cociente tranquilizador.

Pero lo cierto es que las cifras facilitadas por este organismo encargado de hacer nuestras carreteras más seguras no responden a la realidad y en Tráfico lo saben. Saben que lo más probable es que para el próximo 2 de diciembre, cuando se cumpla el mes del siniestro, habrán fallecido algunos de los 48

heridos graves que hubo en estos accidentes mortales y el número de muertos atribuible al puente de los Santos esté en torno a los ochenta. Esto sin contar los que fallezcan en este plazo como consecuencia de accidentes no clasificados como mortales a las veinticuatro horas de producirse.

Desde su creación, la Dirección General de Tráfico maneja las cifras de muertos y heridos en accidentes de circulación con una doble contabilidad,

## A menos coches, más muertos



Turismos por mil habitantes

Luxemburgo	474
Alemania (R.F.)	380
Francia	356
Suiza	353
Suecia	347
Bélgica	320
Holanda	318
Italia	310
Noruega	302
Austria	300
Gran Bretaña	277
Dinamarca	271
Finlandia	256
Irlanda	215
<b>ESPAÑA</b>	<b>203</b>

Portugal	134
Yugoslavia	108
Grecia	91
Turquía	17



Muertos por mil habitantes

Turquía	729
Portugal	232
Yugoslavia	201
Grecia	159
Austria	87

**ESPAÑA 86**

Irlanda	76
Bélgica	76
Francia	70
Alemania (R.F.)	56
Suiza	55
Italia	52
Luxemburgo	51
Dinamarca	50
Finlandia	45
Holanda	44
Gran Bretaña	40
Noruega	29
Suecia	29

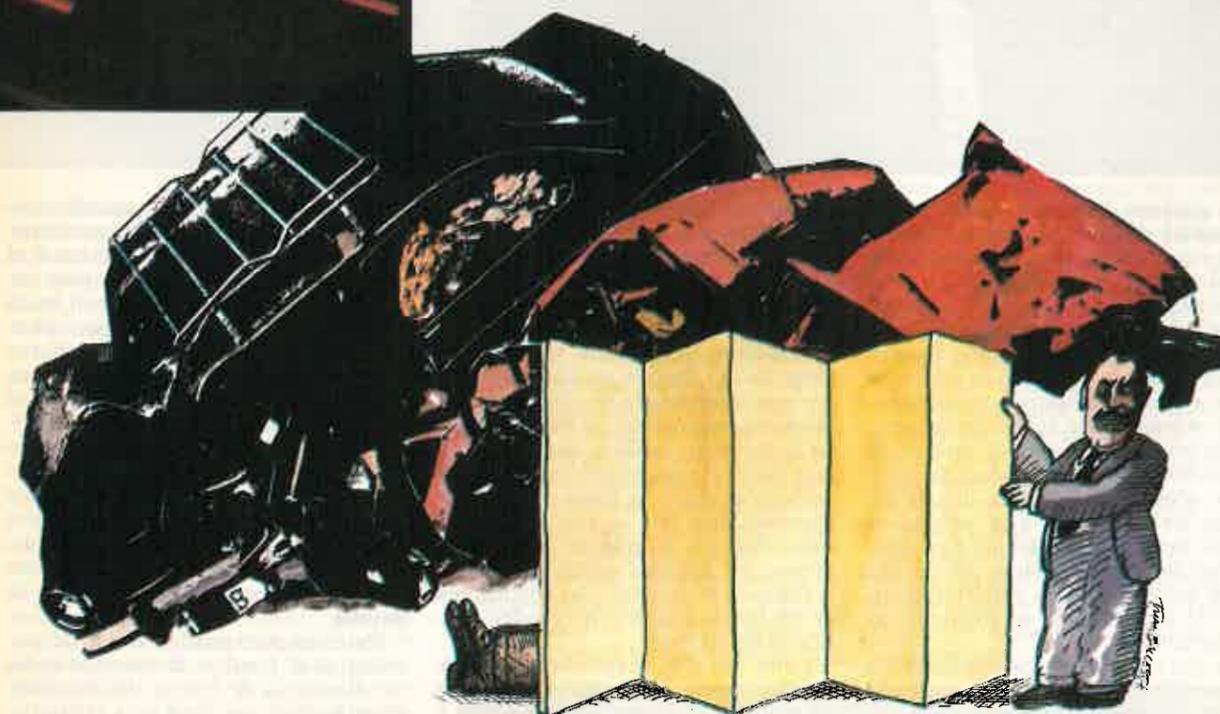
más propia del régimen pasado que del actual, que le permite hablar de éxitos de operaciones «retorno» o respaldar limitaciones y prohibiciones, según cuadre.

Así, como un experto ilusionista, Tráfico se guarda cada año 1.500 muertos en el sombrero. Cuando no tiene más remedio —ante los organismos internacionales, por ejemplo— los saca y los pone sobre la mesa. Y cuando el público es más crédulo los oculta.

Este año la Dirección General de Tráfico, en sus boletines de divulgación, da como buena la cifra de 4.930 muertos en 1982. Y al mismo tiempo la Comisión Nacional de Seguridad Vial maneja para sus proyectos y conclusiones la cifra de 6.409. Exactamente 1.479 muertos de diferencia, o 1.500, para hacer números redondos. Y es que Tráfico maneja simultáneamente dos lenguajes, y los usa según quien sea su interlocutor en cada momento. En el que tiene que utilizar para entenderse, por ejemplo, con los países de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT), a la que también España pertenece, un muerto por causa del tráfico es aquel que fallece en los treinta días siguientes al accidente. Pero cuando Tráfico habla a los españoles empieza por decir que «muerto es toda persona fallecida en el acto o como consecuencia de accidente, dentro de las veinticuatro horas siguientes del mismo».

### Multiplicar por 1,3

Cuestión convencional, aseguran. Asunto de poca importancia. De hecho hay otros países europeos que también consideran las veinticuatro horas como tiempo válido para definir al muerto por tráfico. Es cierto que estos otros países europeos son solamente dos de los 19 que integran la CEMT, y es también verdad que estos dos son justamente los más subdesarrollados: Turquía y Portugal. De los 16 restantes hay cuatro —Italia, Francia, Grecia y Austria— que se quedan a medio camino —entre cinco y siete días— y el resto como ya se ha dicho espera a que



pase un mes desde el accidente para empezar a hacer las estadísticas.

El secretario permanente de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, José María Altozano, considera que manejar así las cifras es pecar de desánimo y de excesos de hipercritica. Pero él mismo no se muestra a veces mucho más optimista.

Cuando pronuncia conferencias o escribe libros sobre seguridad vial y lo hace para audiencias avezadas en el tema, habla de los accidentes como de «verdadera hecatombe», y cuando se refiere a las muertes por esta causa suele añadir: «las muertes reales, es decir, las que se producen en los treinta días». Todo lo cual no excluye que después, cuando se trata de informar a la opinión pública española a través de los boletines que edita Tráfico con este fin, o de las notas de prensa que divul-



ellos mismos a debatirse entre un mare magnum de cifras innecesarias, multiplicando sus esfuerzos y duplicando sus conclusiones, y a la vez que desconciertan a la opinión pública. Puede parecer que con tal confusión se quisiera ocultar algo, o al menos se pretendiera desanimar a los curiosos.

«No hay causas políticas ni de ninguna otra índole para hacer el cómputo de una forma en lugar de otra —dice el señor Altozano—. Creo más bien que son causas técnicas y estructurales las que tienen la culpa de que no se haya hecho todavía el cambio a los treinta días. Hay dificultades, pero nadie trata de escamotear nada. Al fin y al cabo el tráfico es un problemita más, si se compara con los grandes problemas que tiene planteados el país: el paro, la delincuencia, la sequía. Y entonces, inevitablemente, se minimiza,

España no llega a la media europea de motorización, pero el índice de siniestralidad es excesivamente alto, a pesar de que Tráfico se encarga de escamotear las cifras reales a la opinión pública



ga su gabinete de Prensa, todos los responsables de esta Dirección General sigan manejando cifras basadas en las veinticuatro horas. Es decir, no las reales sino las falsas.

«Se calcula que aproximadamente el setenta por ciento de los que mueren por causa de un accidente de tráfico lo hacen en las veinticuatro horas siguientes al mismo», dice Julio Montenegro, doctor en medicina legal y experto en los problemas de mortalidad de tráfico. Y añade: «Con treinta días la garantía de acercarse a la verdad es mucho mayor, pues aunque hay algunos heridos que sobreviven por encima de ese límite y fallecen posteriormente, esta cifra, a efectos estadísticos, es despreciable.»

Lo que no se puede despreciar es ese 30 por 100 que la estadística española ignora. Es cierto que en otros tiempos,

cuando los primeros coches, los primeros accidentes y los primeros controles, podía considerarse que quien resultaba malherido en la carretera tenía pocas esperanzas de llegar con vida al día siguiente, y en este caso el límite de las veinticuatro horas podía resultar bastante fiable. Porque no hay que olvidar que la asistencia *in situ* de los heridos era impensable; su traslado rápido a un centro médico, una utopía. Y muy difícil el tratamiento con garantías de éxito de lo que se llama un politraumatismo. Pero hoy las posibilidades de sobrevivir son infinitamente mayores, incluso en aquellos países en los que —como en el nuestro— las condiciones de asistencia sanitaria no pueden calificarse de óptimas.

Cabe entonces preguntarse por qué Tráfico sigue empeñado en mantener un sistema estadístico que les obliga a

y se van retrasando las soluciones.»

Mientras les llega el momento de ponerse al día, Tráfico hace dos cosas al respecto: una, multiplicar sus cifras por 1,3 siempre que tiene que hablar hacia afuera o cuando tienen que saber cuántos muertos de verdad se producen al año. Y, otra, aprovecharse de una cantidad sensiblemente rebajada a la hora de rendir cuentas sobre la seguridad vial ante los ciudadanos. Porque puede aceptarse que, tal como dice el secretario de la Comisión de Seguridad Vial, en el mantenimiento de esta cifra falsa no haya ninguna intención oculta y que todo sea, simplemente, una cuestión de rutina, de dejadez y de desidia.

Pero tampoco puede dudarse de que, mientras el número de muertos reales no disminuya de forma drástica, cualquier medida que sirva para rebajarlo,

aunque sólo sea sobre el papel, será bienvenida por un organismo cuya misión específica es reducir el peligro de la conducción del automóvil hasta límites tolerables. Por esta razón, la Dirección General de Tráfico no duda en trabajar con una «doble contabilidad».

Una meta que, de momento, estamos muy lejos de alcanzar. En las últimas estadísticas facilitadas por Tráfico, referidas a 1980, España ocupa el puesto 15 entre los 19 países europeos pertenecientes a la CEMT en cuanto a vehículos de turismo por habitante. Y, sin embargo, consigue una indeseable sexta posición a la hora de contar de mayor a menor el número de muertos con relación al de coches. Son unos datos poco alentadores.

Claro está que el manejo de las estadísticas es, como dicen los responsables de la Seguridad Vial, «una operación



muy delicada». Posiblemente el uso de estos dos últimos datos —turismos por mil habitantes y muertos por cien mil turismos— no sea lo suficientemente científico. Sin duda deben tenerse en cuenta otras cosas, tales como muertos por millón de habitantes, vejez de los coches, juventud de los permisos de conducir, habitantes por kilómetro cuadrado, climatología y hasta la idiosincrasia de los pueblos.

Pero hay razones para pensar que por más vueltas que se den a los números y por más factores que se aprecien, un dato permanecerá inalterable: cinco mil muertos al año son muchos muertos, pero 6.500 muertos es un verdadero disparate. Y Tráfico, mientras pueda, prefiere hablar de cinco mil y mantener ocultos los 1.500 que le sobran.

E. Antón

## Antonio Caballero

### El cementerio clandestino de la DGT

La Dirección General de Tráfico esconde, en sus estadísticas, mil quinientos muertos por año. La noticia, escueta y sin adornos, deja frío. ¿Mil quinientos muertos? Imposible.

Se queda uno frío, pero además le sucede que no sabe exactamente por qué se queda frío. ¿Por qué esconde cada año la Dirección General de Tráfico a mil quinientos muertos en sus informes estadísticos? ¿Tiene algún sentido esconderlos? ¿Tiene alguna importancia que los esconda? ¿Es útil? ¿Sería mejor que no lo hiciera? ¿Sería mejor que hubiera más muertos cada año? ¿Sería preferible que la Dirección General de Tráfico, en los inescrutables caminos de su sabiduría, inventara cada año mil quinientos muertos inexistentes, ahorrando para el porvenir? Queda uno sumido en un mar de dudas. Y, por último, incapaz de seguir guardando un instante más en la conciencia el peso del terrible secreto, va uno y se lo cuenta a alguien.

—Oye, que Tráfico oculta mil quinientos muertos al año.

—Ya serán más —responde el consultado, y a uno se le hiela la sangre: en efecto, pueden ser más. Si Tráfico no vacila en ocultar mil quinientos muertos cada año, ¿por qué va a tener escrúpulos en ocultar dos mil? ¿Tiene algún límite el cinismo de la Dirección General de Tráfico? Imposible saberlo. Pero otro consultado interpone una sugerencia tranquilizante:

—Ya serán menos.

Y sí, en efecto, pueden ser menos. Pero la consulta, más que sobre los oscuros designios de la Dirección General de Tráfico, ha echado alguna luz sobre la posición respectiva de los consultados, en contra o a favor de la nueva democracia española. Un tercer consultado, sin embargo, abre una posibilidad espeluznante:

—¿En dónde? ¿Han encontrado un cementerio clandestino en la Dirección General de Tráfico? ¿Fosas comunes? ¿Tenían las manos atadas con

alambres? ¿Tenían señales de tortura? ¿Se hallaban los cadáveres en avanzado estado de descomposición?

—No, no, no sé, no se sabe bien. Parece que es un simple dato estadístico. No tiene importancia...

Pero sí la tiene. Porque alguna razón tiene que haber para que Tráfico esconda mil quinientos muertos, no puede ser casualidad, no puede ser un error. Al fin y al cabo, los muertos del avión sudcoreano derribado por los rusos eran muchos menos, y hay que ver la que se armó. Y los del síndrome tóxico. Cada vez que la Administración oculta algún muerto se piensa, inevitablemente, en el síndrome tóxico o en la posibilidad de una guerra nuclear. O en las dos cosas.

Hasta que por fin encuentra uno a alguien que tiene las ideas claras:

—Oye, que mil quinientos muertos, desde un punto de vista estrictamente estadístico, es grave.

—¿Muy grave?

—Pues hombre, ya me dirás tú... Con las estadísticas no se puede jugar.

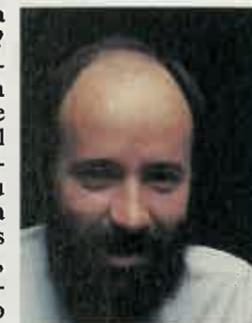
—¿Por qué? En la Dirección General de Tráfico juegan, y...

—Porque no se puede. Mil quinientos muertos, si los tomas estadísticamente, son ciento cincuenta mil muertos en cien años, que no es ninguna tontería. En cinco siglos son setecientos cincuenta mil muertos, como quien dice los puestos de trabajo que han prometido crear los socialistas bajo su Gobierno. Luego, ya me dirás tú...

Uno se queda pensativo, sin saber qué decir. Cuando por fin abre la boca, el consultado de las ideas claras se lleva un dedo a los labios y a la frente, avisando prudencia, amenazando miedo:

—Oye, de esto ni una palabra, ¿eh?

Tiene razón. Es mejor. Uno no sabe todavía exactamente por qué, pero es mejor. En boca cerrada no entran moscas, como lo sabe bien la Dirección General de Tráfico, que para eso está.



# GASOLINA: LA SUBIRAN PORQUE SI

**A**NTES de que finalice el año el precio de los combustibles habrá sufrido un importante aumento, que se situará en torno al 10 por 100. Los argumentos esgrimidos, en esta ocasión, por los responsables del Gobierno se basan en la escalada del dólar frente a la peseta y el aumento del consumo, especial-

ciembre último, cada barril de petróleo costaba entonces 32,26 dólares, a un tipo de cambio de 127 pesetas por dólar. Es decir, 4.097 pesetas el barril de crudo. Tras el acuerdo adoptado por la OPEP en su reunión de Londres, en que se fijó un nuevo precio oficial de 27 dólares-barril, el costo del petróleo para España es de 4.185 pesetas, con el

dólar en los mercados a 155 pesetas. Esto supone un aumento en el año del 2,14 por 100 del precio que realmente se paga por el crudo de petróleo.

La razón final que aparece más nítida para esta subida de precios es la creciente resistencia de la Administración a desprenderse, por puras razones fiscales, de los ingresos por la venta de carburantes. Se puede argumentar que el precio de la gasolina en España es ligeramente inferior a la media de los países europeos, aunque no se citen las tremendas diferencias de calidad que existen (la «super» europea equivale a la de 98 octanos en nuestro país). Pero lo que es evidente es que el Estado español obtiene los ingresos más altos de Europa por fiscalidad y renta de los



Como siempre, el dólar tiene la culpa. Boyer quiere que seamos austeros en el consumo

mente de gasolinas-auto, en los últimos meses.

Se desconocen aún las cifras que el Ministerio de Economía y Hacienda está manejando para adoptar esta medida, y que, sin ninguna duda, dará a conocer el día en que entre en vigor esta impopular subida. Sin embargo, y con los datos en la mano, no hay «a priori» elementos suficientes que justifiquen tal decisión.

De acuerdo con las últimas cifras en poder del Ministerio de Industria, la evolución del consumo de gasolina en enero-agosto de este año ha representado un aumento del 0,5 por 100 respecto al mismo periodo del pasado ejercicio. Ha habido meses con aumentos sensibles (marzo, mayo, agosto), pero el total consumido es solamente un 0,7 por 100 superior al previsto.

El precio de los crudos tampoco aparece como un argumento suficiente. Según los cálculos efectuados por los expertos de la Administración en di-

## CONSUMO DE GASOLINAS-AUTO (\*)

(En miles de toneladas)

	1983	1982	(%) 83-82
Enero .....	407	402	+1,2
Febrero .....	387	394	-1,8
Marzo .....	494	462	+6,9
Abril .....	456	487	-6,4
Mayo .....	467	445	+4,9
Junio .....	487	485	+0,4
Julio .....	563	579	-2,8
Agosto .....	602	586	+2,7

TOTAL			
Enero-Agosto ...	3.863	3.840	+0,5
Previsión .....	3.840	3.920	
% variación .....	+0,7	-2,0	

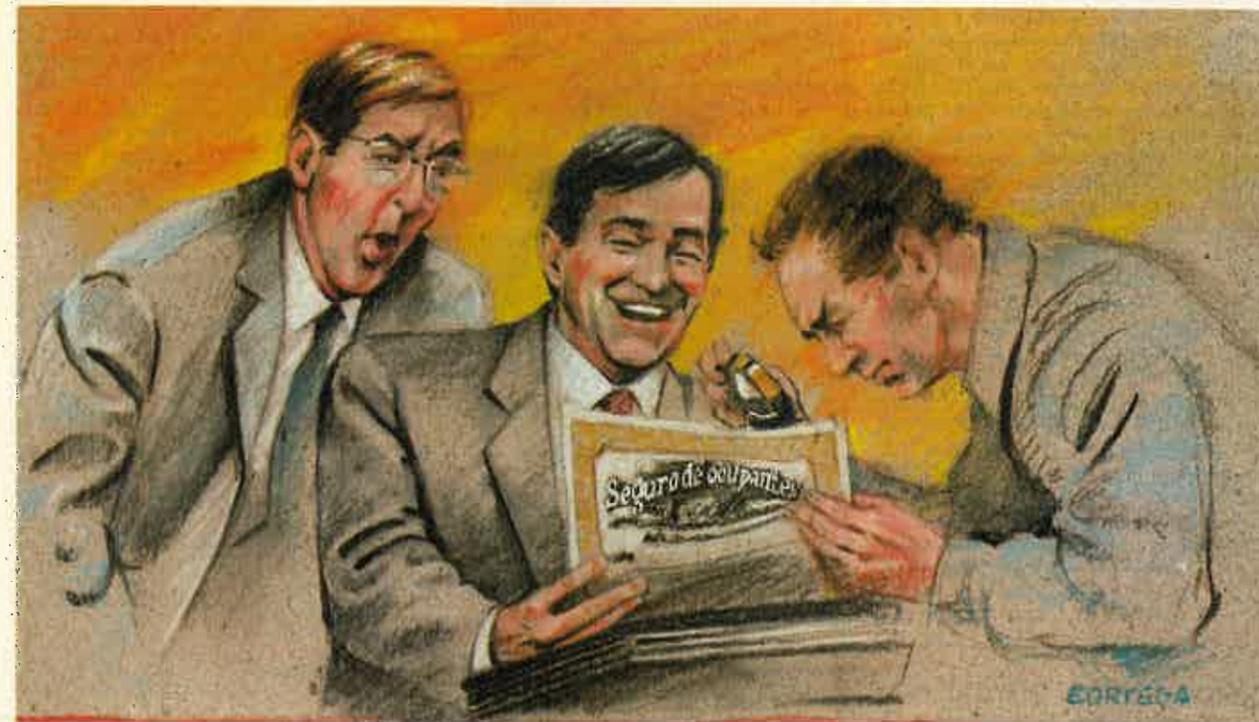
Fuente: Ministerio de Industria.  
(\*) La previsión del consumo para 1983 es un aumento del 2,6 por 100 respecto a 1982

carburantes. De las 86 pesetas que cuesta el litro de «super», 46,50 pesetas corresponden a impuestos, en tanto que el costo real del litro de gasolina es de tan sólo 32 pesetas.

Choca, además, esta intención de subir el precio de los combustibles con la marcha de los ingresos fiscales por su consumo, que se va cumpliendo a rajatabla. El Gobierno había previsto ingresar en este ejercicio un total de 291.000 millones de pesetas. Hasta junio se habían recaudado 142.000 millones, casi la mitad.

Es de suponer que Economía habrá tenido en cuenta también el efecto «dominó» que el alza de los combustibles tiene sobre el coste de la vida. Una nueva subida ahora —estratégicamente situada en diciembre para que su efecto sobre la tasa de inflación no se comience a contabilizar hasta el próximo año— desembocará en una auténtica cascada de subidas en otros productos de primera necesidad.

Para las compañías aseguradoras no todos los que ocupan el coche accidentado son ocupantes; más aún, no lo es casi nadie.

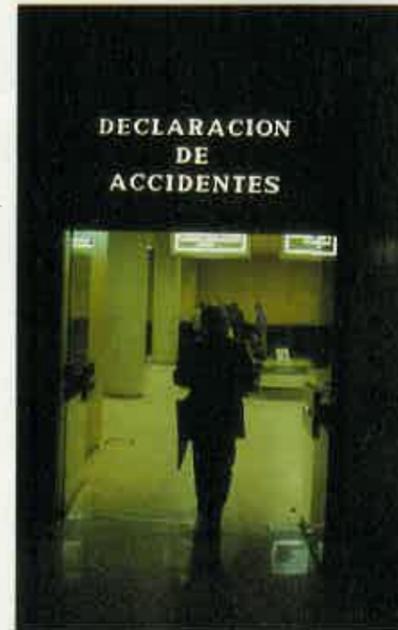


# SEGURO DE OCUPANTES: APENAS ASEGURA

**E**L llamado seguro de ocupantes es un seguro voluntario, pero, atención, no es estrictamente un seguro de ocupantes. Porque puede ocurrir que, después de haber pagado religiosamente todas las cuotas, el presunto asegurado se encuentre un día con que ninguno de los que viajaban en su coche el día del accidente —incluido él mismo— tienen derecho a ningún tipo de cobertura.

A todo automovilista que por primera vez va a contratar un seguro habría que darle dos buenos consejos: primero y principal, que no se fie del nombre o título del seguro en cuestión. Y segundo, que se lea exhaustivamente la letra pequeña; que se informe antes de firmar.

Y no es, probablemente, que las compañías aseguradoras quieran aprovecharse de los incautos, ni que quieran engañar a nadie. No. Lo que les ocurre es que, llevados por la inercia y la rutina inevitable en cualquier oficio, dan por hecho que todo el mundo sobreentiende qué es lo que ellos quieren decir cuando, simplemente, no lo dicen o



Los ancianos y niños no cuentan. No olvide leer la letra pequeña

dicen otra cosa. Pero por desgracia para los contratantes no todos ellos son expertos en sobreentendidos, y así con demasiada frecuencia se encuentran con malentendidos.

Puede ocurrir, por ejemplo, que quien contrata un seguro de ocupantes lo haga pensando justamente que con él asegura a los ocupantes de su coche. Si una vez cometido el primer error —fiarse— comete también el segundo —no informarse— se puede encontrar si llega el caso con toda clase de sorpresas desagradables.

Lo peor que podría ocurrirle es que un día descubriera que ni él mismo ni los miembros de su familia que ocupaban el coche en el momento del siniestro son «ocupantes». Y si no lo son, evidentemente tampoco pueden estar asegurados. Y es que esta condición —incluirse expresamente a sí mismo y a los familiares para tener derecho a la cobertura— es uno de los detalles de letra pequeña, algo que a más de uno no se le pasará por la cabeza hacer, por parecerle de pura lógica.

También es muy posible que encuen-

tre lógico que su anciano padre y sus hijos pequeños valgan tanto como él mismo, o como otro cualquiera de los posibles ocupantes del coche. Pues no. Porque la lógica del común de los ciudadanos no es la lógica de los aseguradores, y éstos razonan diciendo que la pérdida de un jubilado o de un menor —seres improductivos como todo el mundo sabe— no causan a la familia un trastorno económico. «El seguro nunca puede servir para lucrar al asegurado», afirma José Luis Bernal, presidente de Audiseguros y coautor del *Libro Blanco del Seguro*, editado por el Ministerio de Hacienda.

En consonancia con esta filosofía, ante los casos de muerte o de incapacidad permanente de los ancianos las Compañías sólo pagan la mitad, o incluso no pagan nada si el abuelo había cumplido ya los ochenta.

Si los heridos son niños el seguro no les paga nada, y si resultan muertos compensa a los familiares con 25.000 pesetas. Y aún hay que tener en cuenta otro aspecto más: que nunca, en ningún caso, el seguro de ocupantes cubre a todos los que quepan en el coche, sino exclusivamente a tantos como el número de plazas de que oficialmente disponga el vehículo asegurado en este caso.

Pero aún hay algo más. En muchos

## COMO ES EL SEGURO DE OCUPANTES

### A QUIENES CUBRE:

Al conductor y su familia —con las excepciones por edad que más abajo se explican— y sólo en el caso de que se haga constar expresamente.

A cualquier otro ocupante del coche siempre que no esté incluido en las mismas excepciones del supuesto anterior. En ambos casos —familiares o extraños—, sólo al mismo número de personas que plazas tiene oficialmente reconocidas el vehículo.

### A QUIENES NO CUBRE EN ABSOLUTO:

A las personas de ochenta años cumplidos que viajaran en el coche.

### A QUIENES CUBRE SOLO PARCIALMENTE:

A los mayores de sesenta y cinco a ochenta años. En caso de muerte o incapacidad sólo les cubre la mitad del valor de la póliza contratada. A los menores de catorce años, en caso de incapacidad temporal, nada. En caso de muerte, hasta 25.000 pesetas.



## QUE ES LO QUE CUBRE

Muerte.  
Invalidez.  
Asistencia médica (prestada exclusivamente por los médicos y centros que tenga la compañía).  
Asistencia farmacéutica.

### CUANTO CUESTA Y CUANTO PAGAN:

El precio anual, que pagará el asegurado, puede oscilar; pero según los datos de Unespa (Unión de Aseguradores) la cifra media está en 4.364 pesetas. La cobertura que ofrecen las compañías, también con algunas oscilaciones, es aproximadamente de un millón de pesetas. Naturalmente sólo en los casos que no están incluidos en las excepciones.



casos, el presunto comprador será informado por la entidad aseguradora de que, para poder suscribir la póliza del seguro de ocupantes, deberá también suscribirse al seguro de Responsabilidad Civil Ilimitada.

Si no quiere los dos, no tendría ninguno. En este caso, como en todo lo dicho anteriormente, sólo queda advertir que, efectivamente, una Aseguradora puede exigir esa u otra condición cualquiera para vender sus seguros, pero que hay otras Compañías que no exigen esa condición, y que lo lógico es que uno se asegure a lo que quiera asegurarse después de enterarse de qué es lo que va a recibir en caso de necesidad.

Porque los aseguradores son muy libres de ofrecer lo que quieran, puesto que al fin y al cabo se trata de seguros voluntarios. Pero antes de dejarse obnubilar por una denominación prometedora, el conductor debería pensárselo dos veces. No vaya a ser que, un mal día, descubra demasiado tarde que el único *Ocupante asegurado* de los que viajaban en su coche en el momento del accidente resulta ser el autoestopista al que amablemente recogió en la carretera.

Texto: *Enriqueta Antolín*  
Fotos: *Ramón Rodríguez*

# ALTA FIA BILIDAD.



**Renault 5 TL, 3 y 5 puertas:** 1.108 cm<sup>3</sup>. 45 CV y 135 Km/h. Gasolina normal. Consumo medio: 5,5 litros\*.

**Renault 5 GTL, 3 y 5 puertas:** 1.108 cm<sup>3</sup>. 45 CV y 138 Km/h. 4 ó 5 velocidades adelante. Consumo medio: 4,6/4,8 litros\*.

**Renault 5 TX:** 1.397 cm<sup>3</sup>. 63 CV y 150 Km/h. 5 velocidades adelante. Consumo medio: 5,2 litros\*.

**Renault 5 COPA TURBO:** 1.397 cm<sup>3</sup>. 110 CV y 185 Km/h. 5-velocidades adelante. Consumo medio: 5,5 litros\*.

\* Aplicando la norma Europea A-70 a 90 Km/h., a velocidad estabilizada.

**Renault 5**  
**Algo muy especial.**



Más de 1.400 puntos de asistencia técnica.  
Financiación. Hasta 3 años con Renault Financiariones.  
Leasing. Hasta 3 años con Renault Leasing.

Usted se limitará a mover el volante; todo lo demás correrá a cargo de un ordenador que adaptará el coche a las condiciones de la carretera para lograr el máximo rendimiento con el mínimo consumo y la mayor seguridad. No es un sueño: Dentro de diez años usted tendrá uno así.

# YA ESTA AQUI EL COCHE DEL FUTURO

**I**MAGINEMOS un viaje con un coche del futuro. En cuanto nos sentamos, la butaca se acomoda a nuestras características anatómicas. Una llave a rayos láser pone en marcha el motor. Es inútil buscar espejos retrovisores: el coche dispone de una pantalla, derivada del transbordador espacial de la NASA, que ofrece una imagen completa del paisaje exte-

rior. El motor funciona con inyección electrónica, por supuesto, y una serie de sensores controlan constantemente las condiciones atmosféricas y las transmiten al ordenador de a bordo, que regula la mezcla exacta de aire y gasolina...» Así describe el coche del futuro John Soliman, profesor de automatización del Queen College de Londres. El profesor Soliman no habla de uno

de esos vehículos de ensueño que parecen diseñados para ilustrar las páginas de las revistas; se refiere a un automóvil racional, destinado al uso masivo del conductor medio, que ya está funcionando en los laboratorios de algunos fabricantes. Estos vehículos, o mejor dicho la electrónica aplicada a estos coches, fue el objeto del simposio celebrado la semana pasada en Capri (Italia), bajo el título de «Microelectrónica aplicada al automóvil» y auspiciado por el Consejo Nacional Italiano para la Investigación (CNR) y la Comunidad Económica Europea, los mejores especialistas del continente se congregaron en esta isla, en la que por cierto está prohibido el tráfico automovilístico.

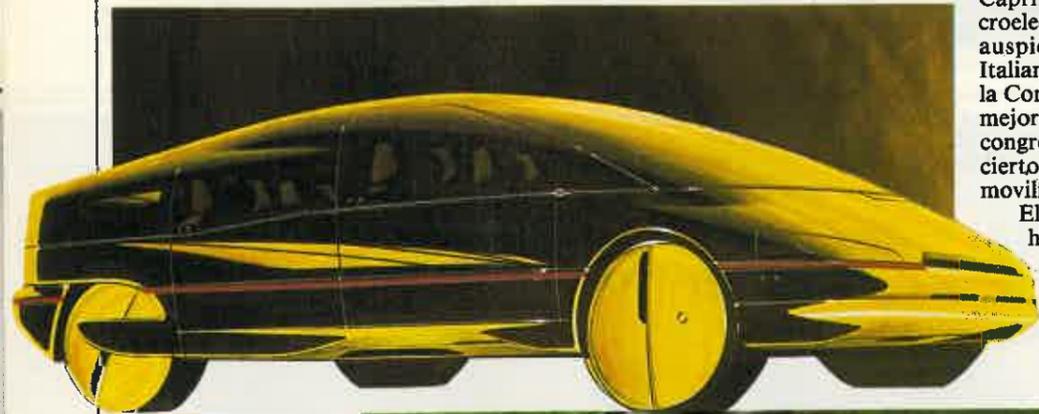
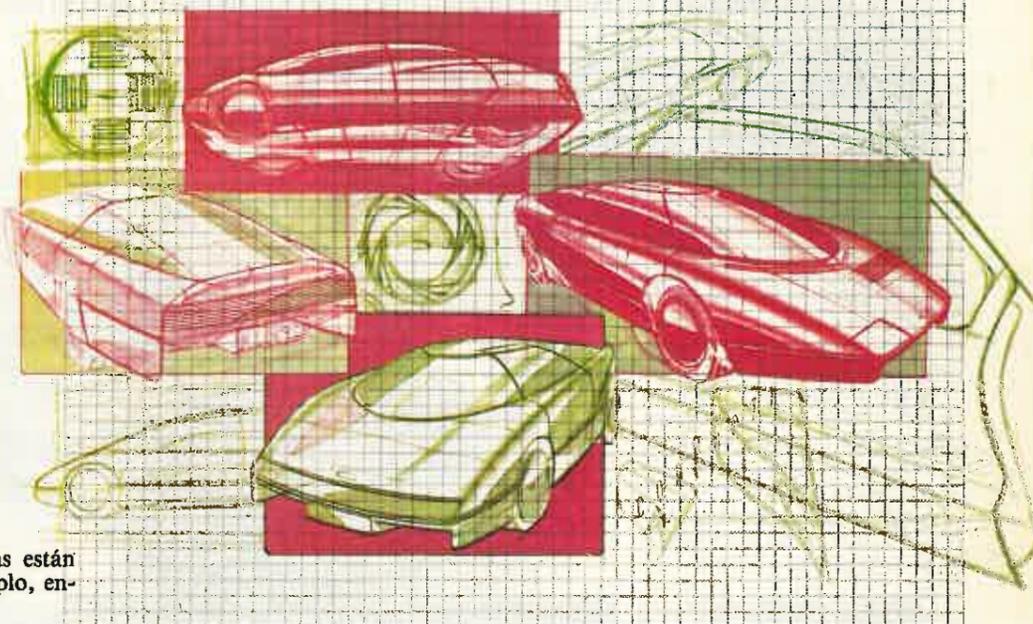
El relato que el profesor Soliman hizo a MOTOR16 es fascinante: «...ya en la autopista, el control electrónico reduce el número de cilindros, según las condiciones de la marcha, para ahorrar combustible y el desgaste innecesario de las partes mecánicas. En caso

de imprevistos, como lluvia o baches, un sensor revela peligro y transmite la alarma al ordenador, que pone a funcionar un sistema antideslizante e impide el bloqueo de las ruedas en caso de frenadas bruscas; algo similar a lo que pueden hacer actualmente muchos automóviles de alto precio, pero en este caso automáticamente. En caso de niebla, se activa automáticamente un radar antichoche que calcula en tiempo infinitesimal la distancia de los obstáculos...».

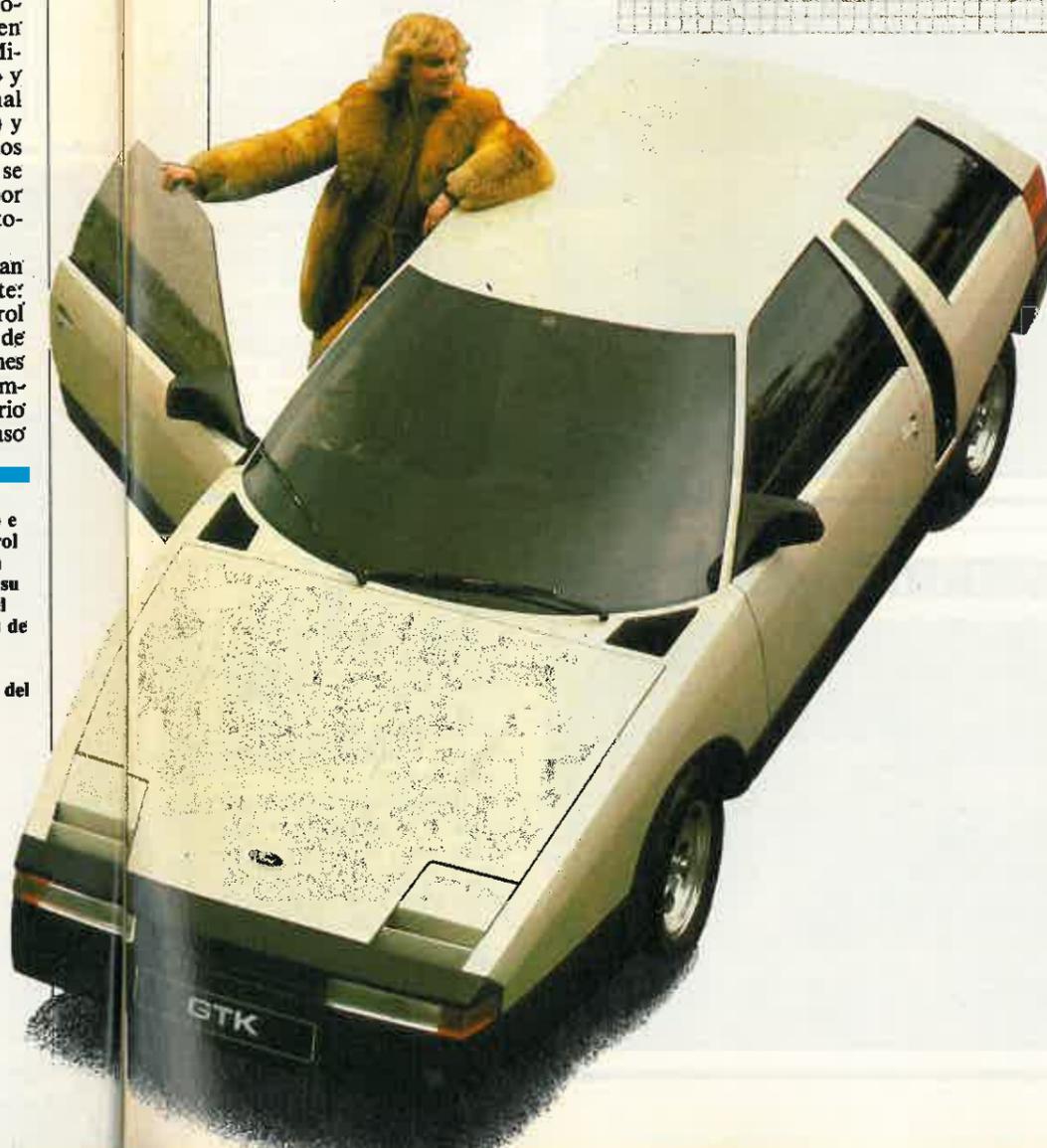
«El viaje electrónico no es cosa de un improbable mañana —aclara el profesor Soliman—, sino innovaciones que están a la vuelta de la esquina. Todo está siendo ya experimentado; el único inconveniente es el coste de ciertos componentes electrónicos, que deben superar la barrera de la producción masiva para hacerse accesibles.»

Actualmente estas maravillas están en uso. Alfa Romeo, por ejemplo, en-

El genio del diseñador, siempre presente. El toque artístico del carroceros se apoya ahora en la electrónica.



El diseño asistido por ordenador es ya norma en los principales fabricantes, para lograr el máximo de capacidad interior en sus coches y la mejor aerodinámica. Pero el máximo de espectacularidad llega con los tableros electrónicos, sus informaciones a la milésima de segundo y los mandos con sensores.



tregó hace poco a varios taxistas de Milán una docena de versiones de su Giulietta, con motor modular, con cilindros que se ponen en marcha parcial o totalmente según las exigencias del conductor. Renault y British Leyland han presentado modelos con ordenadores que hablan...

**Consumo: 2,5 litros**

El ingeniero Agostino Scogliamiglio, del Instituto Motori del CNR, de Nápoles, presentó en Capri las experiencias del Alfa Romeo con el motor modular y el dispositivo electrónico antideslizamiento perfeccionado por FIAT. Este técnico italiano recordó en el simposio que «una de las investigaciones más importantes en Italia es la del automóvil económico, estudiado por el Progetto Finalizzato Trasporti de CNR, con la colaboración de FIAT, Alfa Romeo, Pininfarina e industrias subsidiarias italianas».

Este prototipo no es «futurible», sino un proyecto que ya ha costado 2.200 millones de pesetas, y que se comercializará la próxima década. Tendrá un motor diesel de 700 centímetros cúbicos, cambio automático de variación continua —evolución del que acaba de presentar FIAT en el Uno— y consumirá 2,5 litros cada cien kilómetros. La idea no es un coche sobrio, incómodo y estéticamente pobre, sino un brillante automóvil de ciudad, de perfecta aerodinámica, con muchos accesorios anticontaminantes, con espacio para cinco pasajeros y capaz de desarrollar hasta 135 kilómetros por hora. A primera vista, una respuesta inteligente a la altura de los tiempos.

Un nuevo Volvo hecho con agua de mar y que funciona con aceite de girasol, la exclusiva del Fiat Tipo 3 que se prueba en secreto, las futuras variantes del Peugeot 205, un R-5 descapotable y el Vector Twin Turbo, son los modelos que presentamos esta semana.

## ANDA CON ACEITE DE GIRASOL

**V**OLVO quiere adelantarse al futuro y para ello ha proyectado el Volvo LCP 2000 —Proyecto de Componentes Ligeros 2000—, un modelo experimental que se adelanta a todo lo presente en casi quince años. Este coche no se construirá nunca en serie, pero ya en 1987 muchas de sus soluciones aparecerán en los modelos de la casa sueca. El LCP 2000 se adentra en una nueva categoría de



coches: la de familiares con carrocería de tres puertas, pero sólo para dos personas y su equipaje, con carácter deportivo, aunque vaya, sin embargo, impulsado por un motor turbo-diesel.

Volvo rompe esquemas con este automóvil de 3,98 metros de longitud, previsto, en principio, para conductor y acompañante, pese a su tamaño considerable, pero que puede llevar otros dos pasajeros, sentados hacia atrás, aunque esta vez ya sin equipaje —esto es uno de los puntos débiles del proyecto.

El primer punto verdade-

ramente revolucionario del LCP 2000 es, sin duda, el peso; los ingenieros suecos han empleado con profusión magnesio, aluminio y plásticos para lograr un vehículo de tan sólo 707 kilogramos que, además de no ser excesivamente caro en cuanto a producción, produzca buenos dividendos a la hora de llevarlo al charrero, pues todos estos materiales son fácilmente reciclables.

El magnesio, que pesa

una tercera parte menos que el aluminio, ya bastante ligero de por sí, es uno de los componentes fundamentales del conjunto, y los 50 kilogramos empleados en el LCP suponen un ahorro de casi 200 kilogramos en materiales convencionales; en el proyecto Volvo el magnesio se ha extraído directamente del agua del mar —por cada 1.000 litros de agua se consiguen 1,3 kilogramos de magnesio— y con él se han conformado el



Todo es vanguardista en el Volvo LCP 2, incluso el «método plataforma» de construcción: el coche se conforma a partir de una base de seguridad extrema, a la que se acoplan la suspensión, el motor, los componentes del habitáculo, etcétera.

bloque del motor, las carcasas del embrague y la caja de cambio, el colector de admisión, etcétera.

En el proyecto LCP —un coche de tracción delantera— se han ensayado también diferentes motores y distintos carburantes. Por el momento los mejores resultados corresponden a un tres cilindros turbo-diesel alimentado por aceite de semillas de girasol. Este motor consigue, con sólo 1.387 centímetros cúbicos, una potencia de 88 caballos, suficientes para impulsar al Volvo hasta una velocidad máxima de 180 kilómetros por hora. Los resultados de consumo son todavía más espectaculares: 3 litros a los 100 kilómetros a 90 kilómetros por hora; 4 litros a 120 kilómetros por hora, o 4,1 litros en ciudad, son ya un preámbulo optimista para los próximos años, cuando todas estas técnicas se hayan depurado al máximo.



## FIAT TIPO 3: UN SIERRA A LA ITALIANA

**F** IAT tiene casi a punto un nuevo modelo que deberá aparecer en la primera mitad de 1984 y que reemplazará al moribundo 131. Este nuevo modelo se colocará entre los Ritmo/Regata y el Argenta y su sustituto, que aparecerá también en 1984, el actualmente llamado Tipo 4.

Este nuevo modelo, denominado Tipo 3, tiene una línea claramente inspirada en el Ford Sierra, aunque los técnicos italianos han decidido al final optar por la solución «tres volúmenes»,



en vez de la «dos volúmenes y medio» de Ford, que ofrece la versatilidad del portón trasero. Será un tracción delantera, con suspensión a cuatro ruedas independientes.

Los motores, que irán colocados transversalmente, serán tanto el cuatro cilindros 1.600 a doble árbol de levas, que utilizan las versiones más caras del Regata, así como un nuevo motor 2 litros, que aparecerá en este modelo y que será también empleado por el Tipo 4.





Historia de la transición **La Junta Democrática, al asalto de Franco**

**KENNEDY**  
VEINTE AÑOS DESPUES



**Jesús Hermida**  
escribe la crónica del magnicidio de Dallas

**Antonio Garrigues y Díaz Cañabate**  
habla del presidente que conoció

**PEUGEOT 205: LA FAMILIA AUMENTA**

CON el mes de noviembre ha comenzado la producción de una nueva versión del Peugeot 205, denominada GTI. Es un nuevo tipo de carrocería, de tres puertas, que inicialmente sólo se ofrecerá en esta versión. Aunque, según parece, los dirigentes de Automóviles Talbot de España se muestran menos rígidos y

estarían dispuestos en ofrecer esta carrocería con el motor 1.360 centímetros cúbicos y 80 caballos. De todas formas, eso se hará esperar, cuando menos, doce meses.



**Lo último**

Volviendo al modelo GTI, equipa el motor 1.600 centímetros cúbicos en aluminio, que ya lleva el Citroën BX 16TR. Lo que pasa es que en el Peugeot la alimentación se realiza por medio de un sistema de inyección electrónica Bosch, gracias al cual la potencia sube a más de 105 caballos. El cambio es de cinco

marchas y la suspensión ha sido ligeramente endurecida. Las llantas son de 14 pulgadas de diámetro, calzadas con neumáticos de perfil bajo. El interior, al cuidado de Paul Bracq, ha sido estudiado a fin de hacerlo lo más atractivo posible.

La producción, que se realizará en la factoría de

Mulhouse tendrá inicialmente una baja cadencia, pero la suficiente como para que en marzo, en el Salón de Ginebra en que se presentará la versión, pueda haber ya una cantidad de coches suficientes como para atender la demanda inicial. Se deja para mucho más adelante la versión tres volúmenes del 205. Las previsiones son que este coche aparecería en septiembre de 1985 con ocasión del Salón de Francfort. Las mecánicas serían las mismas que las de los actuales 205.

**LA MELENA AL VIENTO**

LOS ingleses, como buenos individualistas, son muy aficionados a los coches especiales. Pese a que su clima no permite grandes florituras, ellos insisten en fabricar coches descapotables, de modo que cuando llueve —y llueve mucho— tienen que bajar a toda prisa y poner un techo de lona.

especializado en la construcción de convertibles. Su trabajo más reciente es este R-5 descapotable, dotado de una sólida barra antivuelco, refuerzos de carrocería y un techo desmontable, que se quita y se pone con facilidad en menos de un minuto. Cleveland tiene su fábrica de conversiones en un pequeño pueblo de Surrey; cada coche requiere una semana justa de trabajo.



## EL MAS RAPIDO DEL MUNDO

**D**E entre todos los coches que pueden circular por una carretera abierta al tráfico normal, es el más rápido del mundo. Sus 384 kilómetros por hora de velocidad máxima ridiculizan los 280 de un Ferrari Berlinetta Boxer o los 290 de un Lamborghini Countach. Es el Vector W2 Twin Turbo y procede de California. Bate todos los récords: el de velocidad, el de aceleración (3,9 segundos para pasar de 0 a 96 kilómetros por hora), el de potencia (650 caballos) y el de precio (150.000 dólares en Estados Unidos, que equivalen a más de 23 millones de pesetas).

El Vector es, ante todo, exótico. Sus cualidades son únicas hoy día. Para diseñarlo, sus creadores se han inspirado en la tecnología aeronáutica. El resultado es una carrocería construida con materiales ultraligeros: kevlar, grafito y fibra de

vidrio. Va sobre un chasis de aluminio con paneles en nido de abeja para mayor rigidez, que imita la construcción de un avión militar de combate. Y para que al conductor no le falte nada, el cinturón de seguridad es un arnés de cinco puntos de anclaje, de un F-15.

El primer Vector de producción será entregado en los próximos meses a su propietario, un árabe saudí que vive en Beverly Hills. Otras cuatro unidades se encuentran actualmente en fase de producción y para 1984 se espera fabricar un total de 20. El lanzamiento de un coche tan complicado y costoso no ha sido fácil. Ocho años ha tardado Gerald Wiegert, el presidente de Vector Cars, en llevarlo a cabo.

La planta motriz del Vector es de origen Chevrolet, de ocho cilindros en V, con una cilindrada de 5.637 centímetros cúbicos, sobrea-



alimentada con dos turbocompresores. Es uno de los pocos coches que no son de competición que llevan dos turbos, técnica muy de moda en Fórmula 1 y que ha permitido a Piquet ganar su segundo título. Gracias a

ellos, alcanza los 155 kilómetros por hora en primera, los 262 en segunda y los 384 en tercera; la caja de cambios es de «sólo» tres velocidades. Es quizá en lo único en lo que el Vector no bate ningún récord.



La carrocería es de clara inspiración italiana, pero la mecánica del Vector W2 Twin Turbo es genuinamente americana. El precio de este asombroso automóvil, en Estados Unidos, es de 23 millones de pesetas.



## FRENTE A FRENTE

Nacidos de la misma madre, el Seat Ronda y el Fiat Ritmo se enfrentan en los mercados europeos; uno, se apoya en una tecnología más depurada y, el otro, en un precio más bajo.

# RITMO CONTRA RONDA: IGUALES, PERO MENOS

**E**NFRENTAMOS esta semana el Fiat Ritmo, en su última versión, con el Seat Ronda, revisión española del modelo italiano realizada al producirse la separación de ambas marcas.

La prueba se ha realizado en carreteras italianas, francesas y españolas. En el curso de la misma ha quedado clara la similitud de ambos modelos en su origen, uno de los cuales —el Fiat— ha sido evolucionado para paliar sus defectos, mientras que el otro —el Seat— ha sido retocado para que su imagen cambiara y poder iniciar con él la andadura en los mercados extranjeros. En el coche español ha quedado también la tara de nacimiento de un motor más viejo de concepción que la versión italiana.

La prueba aparece coincidiendo con la última vista por el Tribunal de Arbi-

traje de París de la demanda puesta por Fiat contra Seat, basada en que ambos modelos, el Ritmo y el Ronda, son iguales y que, por tanto, la venta del coche español en los mercados internacionales constituye una competencia desleal.

Seat se ha defendido de la demanda presentando los testimonios de un grupo de diseñadores que han afirmado que el Ronda supone una remodelación suficiente como para que Fiat, que por contrato había admitido que Seat pudiera exportar modelos suyos con algunos retoques, no pudiera protestar. Por otra parte, los representantes de Seat aseguran que el director general de Fiat Auto, Vittorio Ghidella, aprobó las fotografías del «master» (maqueta en yeso o madera) del Ronda como un coche lo suficientemente distinto como para ser exportado. No sa-

bemos cuál será el fallo definitivo de este alto Tribunal de París, pero lo que no parece que pueda producirse es el cese de las ventas del Ronda en los mercados europeos. Entre otras cosas porque, según el propio Vittorio Ghidella, si se les diera la razón, estarían dispuestos a negociar con Seat.

Por parte de Seat, sus directivos están tranquilos. Piensan que el tribunal les da a ellos la razón, sobre todo porque el grupo de diseñadores que ha emitido su opinión considera que el Ronda tiene las modificaciones suficientes. En cuanto a la buena disposición actual del ingeniero Ghidella, lo que lamentan es que no la hubiera tenido en la época de las negociaciones que hubo entre ambas marcas para formalizar el divorcio, en la que ellos siempre esperaron una oferta de contrato para seguir la colaboración industrial y comercial.





## SEAT RONDA: LA ESTETICA FACIL

**C**UANDO Fiat, en pleno maridaje con Seat en la primavera de 1979, decidió que en España se lanzara también el modelo Ritmo, introdujo ya una primera diferencia entre la versión que se tenía que fabricar en Barcelona y las que iban a salir de las cadenas de Cassino y Rivalta. Eran los motores.

Mientras que en Italia hacía ya años que habían desaparecido la gama de motores que animaron a los 124, en España se seguían produciendo. Entre otras cosas porque Seat mantenía el modelo 124. Y, además, porque se había encontrado que tales motores habían sin problemas bajo los capot del 128 Coupé 3P. Como el Ritmo italiano here-

dó la mecánica del 128, para la versión española, a fin de poderla lanzar lo más rápidamente posible, se optó por aprovechar, también en aquel caso, la vieja gama de motores. Se calculó, dentro de los planes de Fiat para Seat, que la unificación de motores entre Italia y España se haría en 1983, lo que en principio anulaba las posibilidades de exportación de los Ritmo españoles bajo el emblema Fiat durante aquellos numerosos años. Precisamente por esa diver-

sidad de mecánica que ahora Seat invoca para defender su derecho a la exportación.

En principio, el cambio de motores no representaba una desventaja importante para los Ritmo de Seat. Si bien eran —y siguen siéndolo— motores de concepción antigua, que generan más ruido y vibraciones que los modernos, su rendimiento quedaba a buen nivel.

Por lo demás, los Ritmo de Seat eran idénticos a los de Fiat. Igualdad de estructura, que se ha mantenido, pese a los retoques estéticos introducidos por el diseñador Rayton Fissore para convertirlo en el Ronda y que han obligado a cambiar centenares de piezas.

Estos retoques se han realizado, principalmente, en la parte delantera, donde los originales faros redondos fueron cambiados por unos alargados. La trasera también ha sufrido algunas modificaciones que, por una curiosa coincidencia, son idénticas a los que meses después Fiat introdujo en el Ritmo.

### FICHA TECNICA



#### SEAT RONDA

**MOTOR** Disposición: delantero transversal.  
Número de cilindros: 4, en línea.  
Cilindrada: 1.438 c.c. (80 x 71,5 mm.).  
Cigüeñal: de 5 apoyos.  
Distribución: árbol de levas lateral, accionado por correa dentada.  
Alimentación: carburador.  
Compresión: 9 a 1.  
Tipo de carburante: gasolina de 96 NO.  
Capacidad del depósito: 50 litros.  
Potencia máxima: 75 CV, a 5.600 rpm.  
Par máximo: 11,5 mkg., a 3.000 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: a las ruedas delanteras.  
Caja de cambio: manual, de 5 marchas.  
Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,7 kms/h; 2.ª, 12,3 kms/h; 3.ª, 18,9 kms/h; 4.ª, 26,3 kms/h; 5.ª, 31,8 kms/h.  
Embrague: mando mecánico.  
**DIRECCION** Tipo: de cremallera.  
Vueltas de volante entre topes: 3,5.  
Diámetro de giro: 10,3 metros.

**FRENOS** Sistema: discos delante y tambores detrás, con servo.  
**SUSPENSIONES** Tipo: independiente delante y detrás.  
**RUEDAS** Llantas: de chapa, de 5,5 x 14 pulgadas.  
Neumáticos: 165/65 SR 14.  
**PESOS** En orden de marcha: 880 kilogramos.

#### VIRTUDES

- Reprises.
- Precio.
- Bajos consumos.
- Frenos.

#### DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Mala ventilación.
- Dirección pesada.
- Asientos mejorables.

Precio en país de origen:  
**953.975 pesetas.**  
Precio en Francia:  
**856.288 pesetas.**

Fabricante-importador:  
Sociedad Española de  
Automóviles de Turismo.  
Garantía: Un año, sin  
limitación de kilometraje.  
Fecha de presentación: Junio  
1982.



## FIAT RITMO: MAS SILENCIO Y MENOS CALOR

**C**UATRO años después del lanzamiento del modelo, y casi coincidiendo con el del Ronda de Seat, Fiat hizo aparecer esta segunda versión del Ritmo en la que se han tratado de limar todos los defectos que tenía el coche.

El primero de ellos era la ventilación interior. En el viejo Ritmo no entraba nada de aire por muy rápido que se rodara y pese a la toma aerodinámica sobre el capot. La única forma de conseguir un ligerísimo aliento de aire era llevar el ventilador conectado, con un ruido en el interior del coche difícil de soportar. Seat, en el Ronda, trató de paliar el defecto por medio de una más grande toma aerodinámica sobre el capot, que si-

bien ha arreglado algo, no resuelve ni mucho menos el problema. Consciente que se trataba de una cuestión estructural, Fiat se puso en contacto con una empresa consultora perteneciente a la NASA, que realizó un completo estudio del sistema de ventilación del coche, y consiguió que entre aire a raudales, sin necesidad de ventiladores.

En cuanto a la estética, al elegir el emblema de las cinco barras inclinadas como símbolo diferenciador de la

marca, el centro cerrado se convirtió en rejilla de radiador, en la que se empotraron cuatro faros redondos. Dos de gran tamaño cruce/carretera y uno más pequeño de larga distancia.

En cuanto a la mecánica, básicamente se mantenía inalterada. Lo que pasa es que, por referirnos a la versión probada, el motor 1.500 centímetros cúbicos, que inicialmente daba 75 caballos, tratado por Lancia para equipar el modelo Delta pasó a tener 85 caballos.

Este tratamiento sería posteriormente adoptado también por Fiat, lo que dio lugar a la versión Ritmo 85 S, que es la que hemos probado y que, por tanto, toma ventaja sobre los 77 caballos que dan los motores empleados por Seat. Además, los retoques introducidos sobre este motor no sólo han ido en busca de una mayor potencia, sino también para lograr un menor consumo. A lo que también ayudan, según los técnicos de Fiat, los retoques de carrocería, que han mejorado la aerodinámica.

### FICHA TECNICA



#### FIAT RITMO

**MOTOR** Disposición: delantero transversal.  
Número de cilindros: 4, en línea.  
Cilindrada: 1.498 c.c. (86,4 x 63,9 mm.).  
Cigüeñal: de 5 apoyos.  
Distribución: árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada.  
Alimentación: carburador.  
Compresión: 9,2 a 1.  
Tipo de carburante: gasolina de 96 NO.  
Capacidad del depósito: 55 litros.  
Potencia máxima: 82 CV, a 5.800 rpm.  
Par máximo: 12,2 mkg., a 3.000 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: a las ruedas delanteras.  
Caja de cambio: Manual, de 5 marchas.  
Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 7 kms/h; 2.ª, 12,8 kms/h; 3.ª, 19,6 kms/h; 4.ª, 27,8 kms/h; 5.ª, 34,7 kms/h.  
Embrague: mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: de cremallera.  
Vueltas de volante entre topes: 3,5.  
Diámetro de giro: 10,8 metros.

**FRENOS** Sistema: discos delante y tambores detrás, con servo.  
**SUSPENSIONES** Tipo: independiente delante y detrás.  
**RUEDAS** Llantas: de chapa, de 5,5 x 14 pulgadas.  
Neumáticos: 165/65 SR 14.  
**PESOS** En orden de marcha: 850 kgs.

Precio en país de origen:  
**1.228.994 pesetas.**  
Precio en Francia:  
**1.027.927 pesetas.**

Fabricante-importador: Fiat  
Hispania, S. A.  
Garantía: Un año, sin  
limitación de kilometraje.  
Fecha de presentación:  
Septiembre 1982.

#### VIRTUDES

- Bajos consumos.
- Nivel sonoro.
- Ventilación.
- Frenos.

#### DEFECTOS

- Dirección pesada.
- Asientos mejorables.
- Precio alto.
- Mayor longitud.



Salpicadero del Fiat Ritmo  
El volante, la principal diferencia

## INTERIORES: CASI IDENTICOS

SI en conjunto las diferencias de carrocería y bastidor no son muchas, en el interior de los coches se hacen todavía más escasas. Se puede decir que, salvo en el volante y el cosido de los asientos, los dos coches son idénticos.

Seat ha conservado para sus versiones más caras el salpicadero y el cuadro de instrumentos de Fiat, que ésta sigue montando también en los Ritmo más caros.

El cuadro de instrumentos es el mismo. Con velocímetro, cuentakilómetros parcial y total, termómetro de temperatura, cuentarrevoluciones, etcétera, las dos únicas diferencias residen en que mientras que Seat ha conservado los pulsadores en el tablero para encender las luces, Fiat ha instalado el mando de luces tipo francés, con interruptor y cambio en las palancas que salen de la columna de la dirección. La otra diferencia reside en el «económetro». Fiat ha instalado un va-

### EQUIPAMIENTO

#### Un parabrisas de diferencia

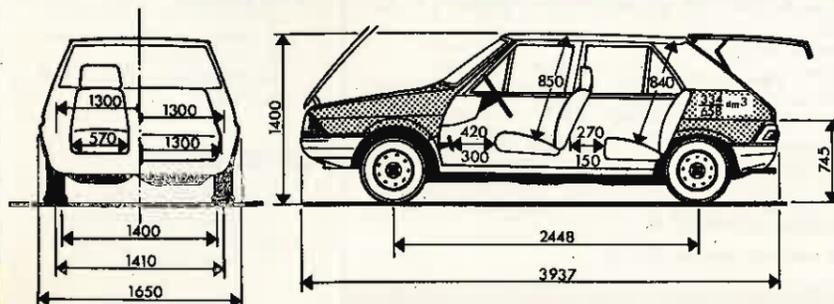
	Fiat Ritmo	Seat Ronda
Cuentarrevoluciones .....	SI	SI
Cuentakilómetros parcial .....	SI	SI
Termómetro agua .....	SI	SI
Manómetro presión aceite .....	NO	NO
Voltímetro/Amperímetro .....	NO	NO
Reloj .....	SI	SI
Testigo reserva carburante .....	SI	SI
Testigo freno de mano .....	SI	SI
Testigo estérter .....	SI	SI
Testigo desgaste pastillas de freno .....	SI	SI
Parabrisas laminado .....	SI	NO
Faros halógenos .....	SI	SI
Piloto antiniebla .....	SI	SI
Limpia-lavafuneta trasero .....	SI	SI
Luneta térmica .....	SI	SI
Retrovisor regulable desde el interior .....	SI	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros) .....	S/N	S/N
Espejo de cortesía .....	SI	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros) .....	S/N	S/N
Cerraduras centralizadas .....	SI	SI
Respaldo posterior divisible .....	NO	NO
Luz orientable (lector de mapas) .....	SI	SI
Tapón de gasolina con llave .....	NO	NO

cuómetro con su aguja correspondiente que marca zona verde, zona amarilla o zona roja, según varía la depresión en el colector de admisión, a consecuencia de pisar más o menos el acelerador. Seat, por su parte, se ha ido a un invento algo más complejo, consistente en un medidor de consumo instantáneo y consumo acumulado, con un avisador sonoro si se sobrepasa un cierto régimen de giro del motor, que se limita, según el terreno en que se circule —ciudad, carretera o autopista— por medio de una serie de teclas. Este aparato ha hecho que el reloj digital del Seat haya cambiado de sitio con respecto al Fiat, pasando del tablero de instrumentos al techo, en donde ambos coches tienen luz y lector de mapas. La guantera es igual en ambos coches, con el espejo de cortesía en su interior.

El guarnecido de las puertas, con cerraduras centralizadas, también es idéntico. Como lo son los asientos en su estructura. Sólo cambia el cosido de la tapicería, que no arregla demasiado el defecto que las butacas delanteras de ambos tienen. Están bien salvo porque les falta apoyo lumbar que sujete los riñones del conductor y acompañante.

La habitabilidad del Ritmo-Ronda, ya hemos tenido ocasión de decirlo en otras pruebas, es buena. Las puertas son bastante amplias y permiten un buen acceso. El maletero tiene también una capacidad interesante, con la posibilidad de poder abatir el asiento —en el Fiat por partes— en caso de necesidad.

La rueda de repuesto va en lugares diferentes. En el Ronda se ha mantenido en el compartimento del motor, mientras que en el Ritmo, para crear una uniformidad con aquellas versiones en las que la rueda no cabe delante, se ha llevado a la parte trasera, bajo



Salpicadero del Seat Ronda  
Económetro acústico entre las dos bocas de aireación



Asientos del Fiat Ritmo en lana  
Unas costuras de diferencia con el coche español



Asientos del Seat Ronda en terciopelo  
A las butacas de ambos coches les falta apoyo lumbar



el piso del maletero, pero accesible por el exterior.

En cuanto al acabado, ambos coches están a la par. No hay diferencias que indiquen una ventaja de uno sobre otro.

El volante, otra de las escasas diferencias, es más cómodo el del Fiat. El del Seat, también de origen italiano, con ese aro de sección ovalada que tiene, no resulta más incómodo de manejar.

## AL VOLANTE: LA DIFERENCIA ESTA EN EL MOTOR

Dotados de la misma suspensión, los mismos frenos, la misma dirección, iguales llantas y neumáticos (incluso en la marca), el Fiat Ritmo y el Seat Ronda tienen un comportamiento idéntico. Típico de una tracción delantera, con la tendencia habitual a irse de morro que hay que controlar a base de volante y acelerador. Los más hábiles al volante no apreciarán demasiado lo mal que aceptan que se le haga derrapar del eje trasero a la entrada de las curvas para poder acelerar lo antes posible.

En cambio, hay que destacar la excelente adherencia y capacidad tractora del eje delantero.

La dirección es precisa y acertadamente desmultiplicada desde el punto de vista de la manejabilidad. Pero resulta pesada en las maniobras a coche parado. Los frenos son excelentes, tanto por su eficacia como por su resistencia.

# Salir con un Pegaso es viajar sin fronteras



Pegaso le ofrece su Programa Internacional de Servicio, Pegaso Inter Service. Para que pueda viajar tranquilo al extranjero, con una asistencia permanente y eficaz para usted y su vehículo. Esté donde esté podrá contar con Pegaso.



**Red de Asistencia Internacional Pegaso.** Presente en más de diez países y en continua expansión. En ella conocen a fondo su Pegaso y disponen de los Recambios Originales que garantizan la calidad Pegaso. Solicite la "Guía de Asistencia Pegaso Nacional e Internacional".



**EUROPEGASO ASSISTANCE**  
24 horas diarias de seguridad, 365 días al año de tranquilidad. En toda Europa, Oriente Medio y Norte de África. Con el número de teléfono (91) 455 96 96 de ayuda permanente que habla en su idioma, no le va a faltar nada a su vehículo... un taller, una grúa, una pieza, ni a usted... alojamiento, o viaje de vuelta a España en caso de reparación prolongada, etc. totalmente gratis.

Este servicio es gratuito durante el período de garantía, adquiriendo ahora su nuevo Pegaso para Transporte Internacional.

**Tarjeta Pegaso DKV.** Una tarjeta de crédito internacional con la que usted pagará en toda Europa: cientos de talleres concertados, gasolineras, peajes, mantenimiento, etc.



**PEGASO INTER SERVICE**  
El Servicio Pegaso no tiene fronteras.



Gente que sabe lo que hace.



## FRENTE A FRENTE

El motor del Fiat en esta última versión es cinco caballos más potente que el del Seat. Tiene, además, una mejor capacidad a subir de régimen —«coger vueltas» como se dice en el argot— y se recupera mejor de velocidades bajas. Además, su funcionamiento es más fino, con menos trepidaciones, y resulta algo más económico en los consumos a velocidades iguales.

El motor del Seat, de todas formas, tiene un buen funcionamiento en una



Motor 1.500 del Fiat  
82 caballos declarados



Guarnecido de las puertas del Ritmo  
Apoyabrazos con forma y bolsa rígida



Motor 1.430 del Seat  
77 caballos que cumplen bien



Casi igual la puerta del Ronda  
La bolsa es blanda y elástica

utilización normal, en la que incluso puede vanagloriarse de mejores recuperaciones con respecto al Ritmo, gracias a que un cambio de relaciones más cortas nivela la diferencia de potencia y de par máximo. Es cuando se trata de tirar fuerte de la mecánica cuando el Seat muestra sus limitaciones, típicas de un motor de concepción antigua.

En cuanto al consumo, las diferencias relativamente más acusadas se producen a velocidades medias, a causa de ese cambio de relaciones sensiblemente más cortas que hace que, a una misma velocidad, el motor del Ronda gire a unas más altas revoluciones. Por ello también, el coche español es más ruidoso que el italiano. De todas formas, insistimos en que a la hora de compra-



Fiat tapó la boca del depósito de gasolina  
Va cerrada con llave



Depósito de gasolina del Seat  
Bajo y sin tapa



Doble faro redondo en el Fiat  
La iluminación es buena

Faros rectangulares en el Seat  
El alumbrado es también bueno

rar rendimientos, si bien hay una ventaja a favor del Fiat —salvo en las recuperaciones—, las diferencias no son tan importantes por más que haya que insistir en el mejor y más fino funcionamiento de la mecánica del Ritmo.

En lo que se refiere al confort, ambos están de nuevo a la par, considerando tan sólo el trabajo de las suspensiones. Si lo consideramos globalmente, entonces destaca la buena ventilación del Ritmo.

Hay que concretar que el Ritmo/Ronda resulta aceptablemente cómodo de suspensión y que balancea poco, lo que agradecen particularmente los pasajeros.

FRENOS

Cuestión de pastillas

DISTANCIA DE FRENADO A 60 Km/h.

	Fiat Ritmo	Seat Ronda
En frío (m.)	12,5	9,3
En caliente (m.)	11,9	9

DURACION

	Fiat Ritmo	Seat Ronda
En frío (seg.)	2,3	2,1
En caliente (seg.)	2,2	2



CONCLUSION:  
ESTETICA  
CONTRA  
MODERNISMO Y  
FUNCIONALIDAD

El resultado de esta prueba en la que se compara el Seat Ronda con el último Fiat Ritmo nos permite llegar a la conclusión de que básicamente ambos coches son iguales. Que el Ronda se ha

PRESTACIONES

En tablas



	Fiat Ritmo 85 S	Seat Ronda 75 CLX
<b>VELOCIDAD MAXIMA (Km/h) (en 4.ª)</b>	159,6	158,8
<b>ACELERACION</b>		
400 m. salida parada (seg.)	18,9	18,7
1.000 m. salida parada (seg.)	34,1	35,4
De 0 a 100 Km/h. (seg.)	13,3	12,9
<b>RECUPERACION</b>		
400 m. desde 40 Km/h. en 4.ª (seg.)	21,5	20,3
400 m. desde 40 Km/h. en 5.ª (seg.)	23,7	21,7
1.000 m. desde 40 Km/h. en 4.ª (seg.)	37,1	36,9
1.000 m. desde 40 Km/h. en 5.ª (seg.)	41,8	40
De 80 a 120 Km/h. en 4.ª (seg.)	12,1	12,9
De 80 a 120 Km/h. en 5.ª (seg.)	17,2	16

CONSUMO

Dos mecheros



	Litros/100 Km.	
	Fiat Ritmo 85 S	Seat Ronda 75 CLX
<b>CIUDAD</b>		
A 25,5 Km/h.	9,7	9,8
<b>CARRETERA (l/Km)</b>		
A 90 Km/h. de cruceo	5,2	5,3
En conducción rápida	9,3	10,2
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 Km/h. de cruceo	8,2	9,5
En conducción rápida	9,8	10,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Consumo medio ponderado	8,2	8,8
Recorrido (Km.)	440	420



Casi casi como dos gotas de agua  
En el Ronda se empañan los cristales con facilidad



Fiat Ritmo 85 S  
Grupos ópticos traseros



Seat Ronda 75 CLX  
Se adelantó al modelo italiano

quedado sin evolucionar con respecto a las primeras versiones de Ritmo, lo que queda de manifiesto en un detalle aparentemente sin importancia, pero por otra parte muy de tener en cuenta como es la ventilación interior del habitáculo. Y que el motor 1.438 centímetros cúbicos, por excelente que sea en sus rendimientos, se ha quedado antiguo en su concepción, lo que queda patente, no tanto en sus rendimientos como en la ruidosidad de su funcionamiento.

Por lo demás, en cuanto a presentación, equipo y acabado, ambos coches están a la par. Por lo que si tenemos en cuenta que, por ejemplo, en Italia un Ronda cuesta alrededor de dos millones de liras (unas 200.000 pesetas) menos que el Ritmo equivalente, se comprende que el Seat pueda representar una opción de compra para los

menos exigentes. Sobre todo si la calidad del coche está avalada por el hecho de que Fiat venda en Italia los Panda fabricados por Seat, hecho que los concesionarios de la marca española aprovechan a su favor, pues, concretamente en Italia, cuando se presenta un comprador impreciso, le hacen primero ver un Panda que para esas ocasiones tienen en el taller, mostrándole que, pese a que lleve el anagrama Fiat en el morro, en el interior del coche las piezas van marcadas con la marca Seat y el correspondiente «Made in Spain». La argumentación que sigue a continuación es que si Fiat garantiza la calidad de los Panda, no hay ninguna razón para pensar que los Ronda —Ritmos del antiguo modelo, según dicen— la vayan a tener peor. Estos razonamientos, una estética fácil y el bajo precio, hacen el resto.

Por todo esto, no tiene nada de particular que Fiat, en plena recuperación y de nuevo primer fabricante europeo, haya protestado. Aunque lo cierto es que cada Ronda vendido por Seat sigue suponiendo unos ciertos royalties para la marca italiana. De todas maneras, sus dirigentes, pese a que no rechacen esa compensación, preferirán vender sus propios Ritmo a que Seat venda sus Ronda. Cosa que la marca española pretende hacer a 50.000 por año.

Del Fiat hay que decir que en su revisión se han logrado corregir sus peores defectos, mejorando su funcionalidad a cambio de algunas concesiones en la estética. Aunque ya se sabe que sobre gustos no hay nada escrito.

La prueba es que en España, en donde era novedad, ha llamado la atención.

BALANCE FINAL



Gana el más moderno

	Fiat Ritmo 85 S	Seat Ronda 75 CLX
Velocidad máxima	1	2
Aceleraciones	1	2
Recuperaciones	2	1
Consumo	1	2
Autonomía	1	2
Precio	2	1
Sonoridad	1	2

Su elección como Miss Autoescuela la puso rumbo a la fama; ahora los coches están entre los caprichos favoritos de la reina del Folies Berger, que usa alternativamente un Seat 128, un Mercedes 280 S y un Bugatti.

### **NORMA DUVAL:**

# DE MISS AUTOESCUELA AL FOLIES

**E**S una fuera de serie y sus coches también. Mide 1,75, tiene un cuerpo perfecto, unos ojos grandes y verdes y un envidiable pelo negro. Se llama Norma Duval, es la primera vedette del parisense Folies Berger y la propietaria de un coche de coleccionista, un antiguo Bugatti verde, y un flamante Mercedes color visón.

Se trata de un 280 S, con motor de 6 cilindros y 185 CV, que alcanza una velocidad superior a 200 km/h. Su precio en España ronda los cinco millones de pesetas, aunque Norma lo valora mucho más.

Desde niña tuvo claro que el mundo del espectáculo era «su mundo». Por eso, a los quince años dejó de estudiar, se sacó el carnet de modelo y se matriculó en una escuela de arte dramático. Poco tiempo después dos premios la lanzaban a la fama: el de Miss Autoescuela y el de Miss Madrid. En el jura-

do estaba Valerio Lazarov y así surgió el primer contrato.

Con Augusto Algueró y Carmen Sevilla hizo en el teatro «Telemusical en directo», y luego, en televisión, «Señoras y señores». A los diecisiete años el dinero ya no era problema para Norma Duval. «Empecé muy pronto, a los quince años, y desde el primer momento me quedé con todo lo que ganaba, porque en casa no lo necesitaban.» Dos años después los ahorros dieron de sí para comprarse el gran capricho: un Bugatti antiguo, precioso, de color verde, que permanece en Madrid en espera de la vuelta a España de la «vedette del Folies».

El carnet de conducir tardó algo más en llegar que el primer coche. Fue hace siete años y lo estrenó en un Seat 128, que todavía dura y con el que recorre las calles de París diariamente. «Por la ciudad me muevo siempre con él, porque es pequeño y tiene la ventaja de



Norma está muy satisfecha de su elegante y seguro Mercedes-Benz 280-S, un coche lleno de detalles, pero que pasa a un segundo término ante la belleza de su propietaria, una auténtica fuera de serie.





Norma asegura que le parece necesario tener un coche resistente y cómodo; salta a la vista que la estética también cuenta y conjuntar el color del vestido con el del coche y las luces de otoño es casi un arte.

la matrícula extranjera, que te evita de cuando en cuando alguna multa.»

Con el Seat ya era profeta en su tierra. Fue durante cinco años primera vedette en la compañía de Fernando Esteso, estuvo un año de primera figura en el Lido de Madrid, hizo varias películas y actuó frecuentemente en televisión. Un día, la que ahora es su manager la llamó por teléfono. En París estaban buscando a una mujer española y ella había sido la elegida. Quince días después, Norma Duval firmaba el contrato con el Folies Berger.

No acudió a París con su Bugatti, cual una Isadora Duncan cualquiera. Llegó con su utilitario y con su mente puesta en el Mercedes, un coche que la inspiraba total garantía. «Me encantan los coches y me parece necesario tener uno resistente y cómodo. Yo viajo mucho, y me gusta hacerlo siempre con gente y cargada de maletas.»

Por eso eligió el Mercedes. Por eso y porque le gusta ir a lo seguro, sin tener que descubrir las posibles ventajas. «Es caro —comentaba a MOTOR 16 Norma Duval—, pero es una buena inversión. Te cansas de él y cuando lo vendes recuperas prácticamente todo el dinero que te ha costado.» El Mercedes lo compró en Francia y allí lo matriculó. «Yo creo que he hecho un buen negocio. En España cuesta cerca de ocho millones de pesetas y aquí bastante menos.»

El Folies Berger le ha dado bastantes más cosas que un Mercedes. «Trabajar aquí es muy importante, pero ya llevo tres años y medio y quiero cambiar. Quiero regresar a España y trabajar en América, y me interesa seguir haciendo cine.» Sus dos últimas películas, de corte dramático, posiblemente la confirman como la gran actriz que quiere ser. «Victoria» es el título

de la primera, y en ella hace el papel de una modistilla enamorada de un activista anarcosindicalista.

«Victoria» ha sido dirigida por Antoni Ribas, ha costado 400 millones de pesetas y, entre sus dos partes, tiene una duración de cerca de ocho horas. «La mujer del juez» es la segunda, y todavía está en periodo de doblaje.

No le resulta duro París a Norma Duval, a pesar de que vive sola. «Mi casa está siempre llena de gente y tengo montones de amigos franceses y españoles.» Su vida está siendo fácil y quizá lo único que quiere olvidar es aquel romance que, en junio de 1981, terminó en proceso. «Como de mi vida profesional se pueden decir pocas cosas malas, algunos aprovecharon aquello para meterse conmigo», explicó a MOTOR 16.

Pero las aguás han vuelto a su cauce. El Folies Berger, «un mundo distinto, que mueve miles de millones y cuenta con un centenar de chicas», sigue siendo su vida. «No tiene nada que ver con la revista española. Aquí no hay guión, no se habla, es más una comedia musical. Y, sobre todo, es otra dimensión. Las butacas cuestan seis mil pesetas y un espectáculo puede durar seis años. Pero los profesionales no son mejores que en España.»

Es una española en París y es famosa. Su nombre está escrito en luces rojas. Quizá por eso el pasado sábado fue invitada por los Reyes de España a la comida que dieron en el hotel Plaza. Allí estaban Ives Montand, Jorge Semprún, Jaqueline Picasso, varios ministros y embajadores. «Fue muy agradable —comentó Norma Duval—, muy desenfadado, muy bien. Me encantó estar allí y comer con los Reyes, a los que tengo un gran respeto.»

Caridad Plaza

Fotos. Angel Carchenilla

A FONDO

# MERCEDES 190 E CHIQUITO PERO RESULTON



## VIRTUDES DEFECTOS

Frenada potente y equilibrada

Volante demasiado grande

Buen comportamiento

Desarrollos de cambio largos

Confort de suspensión

Equipamiento pobre

**E**L Mercedes 190 E es un vehículo familiar que da a sus usuarios un confort muy por encima de la media habitual en coches de su tamaño —las cinco plazas son amplias, el maletero presenta un volumen libre muy interesante, etcétera— y, al mismo tiempo, es un coche que sorprende en marcha, tanto por su silencio de funcionamiento como por la ausencia de vibraciones, sea la que sea la velocidad a que se circula. Además, es tan resultón como los

Mercedes grandes.

El Mercedes es un coche ágil y manejable en ciudad, según se comprobó en casi quinientos kilómetros de recorrido por este terreno; también es un vehículo idóneo para los desplazamientos por autopista por las buenas velocidades medias conseguidas. Ya en carreteras nacionales, el 190 E muestra sus mejores virtudes y sus defectos más notables: entre las primeras, el comportamiento muy eficaz, consecuencia directa del buen diseño de las suspensiones

—sobre todo la trasera— y, en el aspecto negativo, el inadecuado estilo de su caja de cambios, en especial de la cuarta velocidad. En las versiones con cinco marchas, el defecto es más acusado: en las cuestas, el coche reacciona muy lentamente.

Ultimo descendiente de la dinastía Mercedes, el 190 E es una apuesta arriesgada por parte del constructor más prestigioso del continente. En efecto, con este modelo Mercedes desciende un poco de su pedestal para



Perfecta aerodinámica, hablando la delantera  
Inconfundible la imagen de Mercedes



Muy alta la línea trasera  
Tardará en ser asimilada por el gusto popular

entrar de lleno en la categoría de los coches con motor de dos litros y carrocería con 4,40 metros de longitud, es decir, en la categoría de los coches medio-grandes, una de las más importantes y competidas en Europa.

Para superar a sus rivales, la casa de la estrella ha creado una berlina con tres cuerpos y líneas muy aerodinámicas, cuyo motor le permite una velocidad punta alta y bajos consumos. Los inconvenientes del coche son: la caja de cambios, por estar diseñada para lograr grandes economías, no permite sacar el máximo rendimiento al motor; el interior, cuyo estilo sobrio y funcional da una sensación de pobreza; el volante, por su tamaño enorme, que parece propio de un camión y no de un turismo, y, por último, las opciones, porque algunas debieran estar incorporadas en un coche de esta categoría —cierres centralizados de puertas, elevalunas eléctricos, cuentarrevoluciones, etcétera— y tienen un precio elevadísimo.

El Mercedes 190 E fue probado por MOTOR16 a lo largo de 1.500 kilómetros con la mentalidad de un conductor maduro —de edad comprendida entre los treinta y cuarenta y cinco años—, un conductor semejante a un ejecutivo con notable éxito, amante de las mecánicas nobles, pero poco inclinado a los vehículos llamativos.

**MECANICA**



El motor del 190 es potente, tiene una magnífica capacidad de recuperación y además es sobrio en el consumo. Hace gala, en definitiva, de las virtudes exigibles a una mecánica de categoría.

Para el usuario, el motor del 190 E destaca ante todo por el brío con que reacciona cuando se pisa el acelerador en la primera, segunda o tercera velocidad. También es reseñable la elasticidad del conjunto, que permite circular

a baja velocidad sin tirones ni ruidos extraños en la marcha más larga: la cuarta. Los problemas aparecen cuando se acelera en esta velocidad.

Sencillo en líneas generales, el motor del 190 E recurre a soluciones modernas pero muy probadas, como es el caso de la inyección mecánica de carburante con mando eléctrico —el sistema Bosch K Jetronic—, un sistema que funciona en todo momento y en el que no existen los riesgos de avería, tan frecuentes en los equipos electrónicos.

Este grupo motor de casi dos mil centímetros cúbicos —1.997 exactamente—, con tan sólo cuatro cilindros —y no seis, e incluso ocho, como es habitual en la producción Mercedes— consigue unos resultados soberbios, no sólo por el equilibrio de marcha, pues no genera ni la más mínima vibración, sino también por el silencio con que funciona.

La concepción de la caja de cambios —manual y con cuatro marchas en el coche de la prueba— no se ajusta a las características del motor y por consiguiente quedan arruinadas en buena parte las facultades de este último.

Las aceleraciones fulgurantes, la rapidez de respuestas conseguidas en las tres primeras velocidades, son imposibles de lograr en cuarta; el excesivo carácter económico que se ha querido dar a esta marcha aploma mucho las reacciones del coche y difumina incluso el empuje de los 122 caballos.

**FICHA TECNICA**



**MOTOR** Disposición: delantero, longitudinal.  
Número de cilindros: 4, en línea.  
Cilindrada: 1.997 c.c. (89 x 80,25 mm.)  
Cigüeñal: de 5 apoyos.  
Distribución: árbol de levas en cabeza, accionado por cadena.  
Alimentación: inyección K-Jetronic.  
Compresión: 9,1 a 1.  
Tipo de carburante: gasolina de 96 NO.  
Capacidad del depósito: 55 litros.  
Potencia máxima: 122 CV a 5.100 rpm.  
Par máximo: 18,2 mkg. a 3.500 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: a las ruedas traseras.  
Caja de cambio: manual de 4 marchas.  
Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,8 km/h.; 2.ª, 14,82 km/h.; 3.ª, 24,22 km/h.; 4.ª, 34,4 km/h.  
Embrague: mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: de cremallera, con servo.  
Vueltas de volante entre topes: 3,5.  
Diámetro del giro: 10,6 metros.

**FRENOS** Sistema: discos a las cuatro ruedas, con servo.

**SUSPENSIONES** Tipo: independientes a las cuatro ruedas.

**RUEDAS** Llantas: de chapa estampada de 5 x 14 pulgadas.  
Neumáticos: 175/70 HR 14.

**PESOS** En orden de marcha: 1.100 kg.  
Máximo remolcable: 1.200 kg.



Bruno Sacco, el diseñador de Mercedes, convenció a sus colegas  
El coeficiente de penetración aerodinámica es muy bajo

La queja se centra, por tanto, en esa marcha «ahorrativa» que actúa como tal únicamente en autopista, tipo de vía poco frecuente, por desgracia, en nuestro país. El mecanismo del cambio se acciona de una forma perfecta e irreprochable, tanto por precisión como por suavidad.

**RENDIMIENTO**



El 190 E saca buen partido de cada gota de gasolina y esto se percibe con prontitud tras un rápido vistazo a los cuadros donde se recogen prestaciones y consumos.

La buena aerodinámica del diseño, por un lado, y el peso bastante limitado del conjunto por otro, hacen posible el logro no sólo de los 194 kilómetros por hora, sino también de unos gastos de carburante mínimos para un coche de su categoría; eso sí, siempre y cuando se conduzca con tranquilidad, sin excesivas pretensiones deportivas. El consumo aumenta, sin embargo, de forma considerable cuando se exigen al coche todos sus recursos y el conduc-



Ópticas delanteras acordes con la tradición  
Faro larga/cruce y antiniebla



Grupo óptico trasero  
No se consigue paliar el duro efecto de la cola  
tor utiliza el cambio con profusión y a la vez acelera sin piedad. Se hace entonces bastante importante.

**PRECIO EN LA CALLE**

**3.393.004 PTAS.**

Fecha de presentación: Noviembre 1982.  
Fabricante/importador: Mercedes-Benz España, S. A.  
Garantía: 1 año de garantía sin limitación de kilometraje.  
Número de talleres: 306.  
Plazo de entrega: Inmediato (opciones especiales, de 1 a 2 meses).

**COMPORTAMIENTO**



El coche se comporta en la carretera noblemente, en condiciones normales parece que va sobre raíles, incluso en las curvas. La cosa cambia un poco cuando el trazado de la carretera comienza a retorcerse más de la cuenta y

**COLORES**

<b>PINTURAS DE SERIE</b>	GRIS	BLANCO CLASICO	AMARILLO TRIGO	VERDE	AZUL MEDIANO	MARRON	AMARILLO SAHARA	ROJO ANTIGUO	
<b>PINTURAS ESPECIALES</b>	MARFIL CLARO	BEIGE TAIGA	PARDO	VERDE OSCURO	AZUL LABRADOR	AZUL OSCURO	ROJO VIVO	ROJO ORIENTE	NEGRO
<b>PINTURAS METALICAS</b>	PLATEADO ASTRAL	AZUL PLATA	LAZULITA	PETROL	CARDO PLATEADO	VERDE CIPRES	GRIS ANTRACITA	CHAMPAN	PARDO OSCURO

se pretende mantener un alto nivel de marcha. Entonces aparece una clara tendencia a irse de morro debida, paradójicamente, al excelente diseño del eje y la suspensión trasera. Es tal la capacidad motriz que tiene en todo momento que se acaba imponiendo a la adherencia del eje delantero, haciendo que el coche acabe por irse de morro. El resultado es que, al final, uno termina por levantar el pie y tomar esas curvas más lento de lo que hubiera pensado. Además, la dirección, gobernada por un volante exageradamente grande, no ayuda a controlar esa tendencia.

Los frenos son buenos, tanto por su equilibrio como por su eficacia. El tacto del pedal no es ni blando ni duro, permitiendo dosificar fácilmente el esfuerzo que se requiere de los frenos.

## CARROCERIA



El 190 es el primer Mercedes «de clase media» y en él sorprenden tanto las dimensiones recortadas como la resolución de los distintos detalles de diseño. La aerodinámica conseguida es muy buena, sin llegar a hacer uso de accesorios embellecedores. El frontal es el clásico de la marca y hace uso de dos caracteres bien definidos: por un lado, el estilo de los grandes Mercedes de la serie S y, por otro, bastante influencia de las carrocerías de la serie 200. Por lo demás, el 190 es un pequeño Mercedes S en el que se resume todo el buen estilo y cuidado diseño de los mejores coches de la marca.

La parte trasera ha dividido mucho las opiniones; para unos es indigna de Mercedes y para otros es una solución aerodinámica genial. Lo cierto es que resulta original y da lugar a un maletero amplio. El hueco disponible no es muy alto, pero sí muy profundo y ancho. Cabe buena cantidad de equipajes —los de cinco personas—, aunque para cargarlos hay que ejercitar bastante los brazos, dado que la arista de carga está a más de noventa centímetros del suelo.

Las puertas son amplias y el acceso está bien repartido entre las secciones delantera y trasera. Los pasos de rueda cuadrados y el perfil inferior del estribo central se encargan de dar un toque distinguido a este coche. Las calidades de diseño y ensamblaje están bien a la vista.

## INTERIOR



Con la cinta métrica en la mano, el interior es amplio y el aprovechamiento del espacio es bueno; los asientos son anchos. Los delanteros son tal vez de-



Excesivamente simple el cuadro de instrumentos. Se nota la falta del cuentarrevoluciones

## CONSUMO



Razonable

CIUDAD	
A 25,7 km/h. ....	11,1 l/100 km.
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	7 l/100 km.
En conducción rápida	11,8 l/100 km.
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	7,7 l/100 km.
En conducción rápida	16,4 l/100 km.
AUTONOMIA MEDIA	
Cons. medio ponderado	9,5 l/100 km.
Recorrido .....	528,9 kilómetros

masiado planos, sin buena sujeción lateral para el cuerpo. El asiento trasero tiene un respaldo bastante alto, con la inclinación justa para conseguir confort y estabilidad en marcha. La base de todos los asientos es suficientemente larga como para que las piernas no queden colgando. La altura libre hasta el techo es más que suficiente para garantizar el confort y la holgura de los pasajeros, mientras que el habitáculo es bastante largo, lo que permite buena desenvoltura.

## PUESTO DE CONDUCCION



El usuario de talla media —alrededor de 1,70 metros— encuentra una postura cómoda a los mandos del Mercedes 190 E. Los diferentes reglajes del asiento permiten situarse bien ante pedales y volante, pero no ocurre lo mismo con la palanca de cambios, que queda algo atrasada y, por ello, el codo roza siempre con el respaldo del asiento en el momento de pasar de una a otra velocidad.

El volante, grande en exceso, es el principal problema de este puesto de conducción. Esos 3,5 centímetros de más de diámetro por comparación con un volante normal —41,5 centímetros en lugar de los 38 habituales— dan al conductor del coche un acierto complejo de camionero. Además, casi roza con sus piernas. De cara a la seguridad es reseñable, sin embargo, como aspecto positivo de este volante, la gran importancia de su zona central, que permite amortiguar mucho el impacto del tórax contra este elemento en caso de una colisión.

El cuadro de instrumentos del 190 E es muy visible, pero también de una sobriedad extrema. La ausencia de cuentarrevoluciones y de voltímetro son fallos casi imperdonables en un coche de esta clase.

La situación del mando de luces en

la parte izquierda del tablero tampoco es muy convincente, pues obliga a tantear en la oscuridad hasta su localización.

La visibilidad exterior merece, en cualquier caso, un sobresaliente. La presencia de la estrella sobre la calandra, un detalle aparentemente banal, ayuda mucho en la conducción urbana, al actuar como referencia en diversas maniobras.

## CONFORT



El constructor alemán ha conseguido una berlina cómoda sin paliativos. A su favor cuentan el espacio interior disponible, más generoso de lo que podría preverse a juzgar por las medidas exteriores; un diseño que en casi nada desmerece de los Mercedes grandes, a base de buenos asientos y acabado impecable. También es importante la adopción de una mecánica suave y silenciosa, como la que el 190 ha heredado —mejorada— de sus hermanos mayores de la serie 200. Y la suspensión trasera, que es de lo mejor que un equipo de ingenieros ha concebido en los últimos tiempos, para combinar a la perfección eficacia de funcionamiento y suavidad de reacciones. Todo ello cuenta a favor del confort.

En contra del confort sólo cabe objetar la sobriedad en el diseño de interiores, que hace bastante triste la vida a bordo del 190. El coche no es lujoso, cosa que tal vez no hay que reprocharle, pero tampoco hace ninguna concesión a la alegría.



Asientos delanteros. Duros y con poco apoyo lateral



Asiento trasero. Más confortable que los delanteros

## FRENOS



### Seguridad

DISTANCIA DE FRENADO	
En frío (a 60 km/h.) ....	7,7 metros
En caliente (a 60 km/h.)	10,8 metros

### DURACION

En frío .....	2,3 segundos
En caliente .....	2,5 segundos

## PRESTACIONES



### Muy alegre

VELOCIDAD MAXIMA.. 194,6 km/h.

### ACELERACION

400 m. salida parada .....	17,7 seg.
1.000 m. salida parada .....	33,2 seg.
De 0 a 100 km/h. ....	9,7 seg.

### RECUPERACION

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	22,4 seg.
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	38 seg.
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,1 seg.

El limpiaparabrisas único, que tan buen resultado ha dado en otros modelos, no cumple muy bien su misión en este coche; quedan algunas zonas sin cubrir, especialmente a la izquierda, y esto resulta más incómodo que inseguro.

La mecánica es tan silenciosa que a veces cuesta creer que el motor está en marcha. Lo mismo ocurre con las vibraciones, virtualmente inexistentes. La carrocería no produce ningún ruido al roce con el aire, y la climatización funciona de maravilla, cosa que extraña en un coche que, como el 190, goza de unas cualidades aerodinámicas notables. Paradójicamente, cuando un automóvil tiene buena penetración aerodinámica, generalmente el interior está muy mal ventilado; no ocurre eso en éste.

## EQUIPAMIENTO



El Mercedes 190 E que hemos probado era, por su equipo, la desnudez personificada. En su tablero de instrumentos, muy claro y preciso, faltaban datos de interés como el cuentarrevoluciones y el voltímetro o amperímetro. Entre los elementos de confort faltaban los elevavolantes eléctricos, casi imprescindibles en un coche de precio tan alto, que el equipo de protección carecía, por su parte, de cerraduras centralizadas y tapón de gasolina con llave. Son demasiadas ausencias en un vehículo de tanto porte.

A cambio de esta simpleza de serie, el Mercedes 190 E cuenta con una lista

casi interminable de opciones. En el coche se puede instalar todo lo imaginable, pero por cada uno de esos elementos extraordinarios hay que pagar un dinero a veces exagerado. Y eso es doloroso, por cuanto se trata de un coche que, en versión elemental, tiene ya un precio de impresión.

### ACABADO



La resolución del acabado es uno de los puntos fuertes del Mercedes 190 E, como lo es también en todos y cada uno de los modelos de la firma. El diseño del interior, ya lo hemos dicho, no es ningún prodigio de belleza y alegría. Pero la austeridad está aquí bien tratada, de forma que cada detalle esté en su sitio, funcionando a la perfección.

El buen acabado se refleja en primer lugar en la construcción de la carrocería



Retrovisor exterior  
Mando manual desde el interior



Embellecedores de ruedas  
También muy aerodinámicos

### VALOR-PRECIO



Para muchos seguidores de la marca, el 190 es un Mercedes de mentira. Sin embargo, una observación minuciosa y atenta del coche nos permite comprobar que el 190 sigue siendo un gran coche, de los que Mercedes sabe hacer. Sólo puede reprochársele, en la versión probada, un equipo muy escaso y una terminación triste del interior. Para obtener un 190 «completo», con todos los extras de equipamiento que el fabricante ha pensado para el modelo, hay que desprenderse de cinco millones y medio de pesetas (un 190 E con cambio manual de cinco marchas). El modelo que hemos probado, con cuatro marchas y totalmente desprovisto de opciones especiales, cuesta alrededor de tres millones cuatrocientas mil pesetas, que ya está bien. Sus calidades son excelentes, pero francamente no es para tanto.

Sobre todo si se tiene en cuenta que marcas más populares están lanzando últimamente modelos, dentro de la categoría 2 litros, con una capacidad semejante, un buen confort, unas prestaciones que están a la altura de las del Mercedes, que cuestan mucho más baratas. Eso sí, les faltan las estrellas de tres puntas en el morro y la parte trasera.

### EQUIPAMIENTO



#### Demasiado simple

Cuentarrevoluciones	NO
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro agua	SI
Manómetro presión aceite	SI
Voltímetro/Amperímetro	NO
Reloj	SI
Testigo reserva carburante	SI
Testigo freno de mano	SI
Testigo estérter	—
Testigo desgaste pastillas freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros halógenos	SI
Piloto antiniebla	SI
Limpia-lavaluneta trasero	—
Luneta térmica	SI
Retrov. regulable desde el int.	SI
Apoyacabezas (delan./tras.)	SI/NO
Espejo de cortesía	SI
Elevalunas eléc. (delan./tras.)	NO/NO
Cerraduras centralizadas	NO
Respaldo posterior divisible	NO
Luz orientable (lector de mapas)	NO
Tapón de gasolina con llave	NO

Opciones (precio de importación definitiva): Pintura especial, 27.900 pts.; pintura metálica, 98.100 pts.; tapicería cuero, 214.900 pts.; asiento ajustable eléctrico, 67.400 pts.; radio-cassette Becker, 176.000 pts.; techo corredizo eléctrico, 133.700 pts.; cambio automático, 220.400 pts.; cambio de cinco velocidades, 73.400 pts.; apoyacabezas traseros, 18.900 pts.; regulador de velocidad, 51.900 pts.; bolsa de aire antichoque, 173.600 pts.; cuentarrevoluciones, 22.200 pts.; bloqueo central de cerraduras, 40.600 pts.; sistema ABS, 267.200 pts.; regulación de nivel, 99.100 pts.; aire acondicionado automático, 411.900 pts.; elevalunas eléctricos delanteros, 76.100 pesetas; elevalunas eléctricos delanteros y traseros, 153.300 pts.; cinco llantas de aleación, 134.200 pts.; salpicadero de madera, raíz de nogal, 36.700 pts. y asiento delantero calentable 30.600 pts..

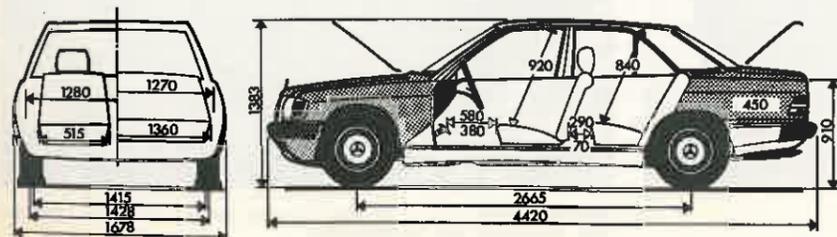


Tapón del depósito de gasolina  
Sin llave ni otro tipo de cerradura

ría, que no presenta fallos de ensamblaje ni resolución. En el interior se conserva esta tónica, a base de impecables piezas de plástico, asientos cosidos sin tacha, revestimientos que insonorizan bien y no se despegan con el tiempo. Todos los remates encajan con pulcritud y esto revela una terminación casi perfecta.

La misma impresión produce el acabado mecánico, que está, como es costumbre, entre los mejores ejemplos de la producción mundial.

Y es que el 190 E hace honor a la estrella que lleva sobre su capot en lo que a tecnología se refiere.



## FRENTE A SUS RIVALES

Cuatro son los coches que rivalizan directamente con el Mercedes 190 E: Audi 100 CD, BMW 520i, Opel Senator 2.5 EC y Volvo 244 GLT.

Velocidad máxima	Km/h.
1.º Audi 100 CD	200
2.º MERCEDES 190 E	195
3.º Opel Senator 2.5 EC	195
4.º BMW 520i	185
5.º Volvo 244 GLT	180

Aceleración, de 0 a 100 km/h.	Segundos
1.º Volvo 244 GLT	9,3
2.º Audi 100 CD	9,6
3.º MERCEDES 190 E	9,7
4.º BMW 520i	10,6
5.º Opel Senator 2.5 EC	10,7

Consumo medio ponderado	l/100 km.
1.º MERCEDES 190 E	9,5
2.º Audi 100 CD	10,8
3.º BMW 520i	11
4.º Opel Senator 2.5 EC	12,7
5.º Volvo 244 GLT	13,5

### Comportamiento

La ventaja del Mercedes es notable en cuanto a comportamiento sobre sus rivales más directos. No sólo es una berlina aerodinámica, capaz de alcanzar 195 kilómetros por hora de velocidad punta, sino que además gasta moderadamente.

Los valores más impresionantes corresponden al Audi 100; este coche es el más veloz en línea recta, consume sólo algo más que el 190 y es poco más lento en aceleraciones que el coche de Volvo. Pero, pese a la ventaja en cifras del Audi 100, hay que destacar la superioridad del Mercedes 190 en comportamiento.

### Habitabilidad

El Opel Senator es el coche más capaz del quinteto. El Mercedes, por habitabilidad, se encuentra a la misma altura que el Audi 100 y el BMW 520. Bastante más atrás está el coche de Volvo, cuya carrocería concede demasiada importancia a la rigidez del habitáculo y muy poca a la explotación del volumen disponible.

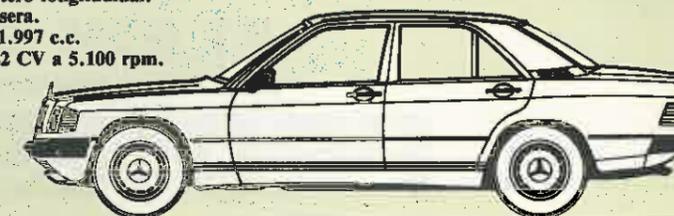
### Conclusión

El Mercedes 190 E es, por varios motivos, una buena relación en esta categoría de coche, pese a su elevado precio. A su favor cuentan el prestigio y la imagen y, sobre todo, una mecánica muy fina, casi con seguridad la más avanzada de cuantas compiten en su categoría.

### MERCEDES 190 E

3.339.004 pesetas

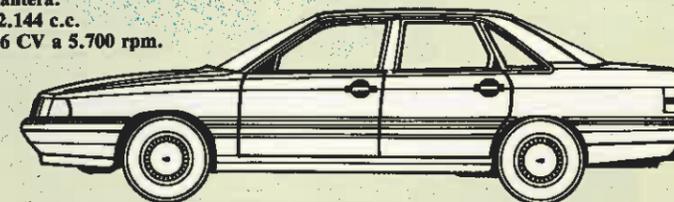
Motor delantero longitudinal.  
Tracción trasera.  
Cilindrada: 1.997 c.c.  
Potencia: 122 CV a 5.100 rpm.  
Peso en vacío: 1.100 kilos.



### AUDI 100 CD

3.275.223 pesetas

Motor delantero longitudinal.  
Tracción delantera.  
Cilindrada: 2.144 c.c.  
Potencia: 136 CV a 5.700 rpm.  
Peso en vacío: 1.210 kilos.



### BMW 520i

2.968.344 pesetas

Motor delantero longitudinal.  
Tracción trasera.  
Cilindrada: 1.990 c.c.  
Potencia: 125 CV a 5.800 rpm.  
Peso en vacío: 1.220 kilos.



### OPEL SENATOR 2.5 EC

3.142.080 pesetas

Motor delantero longitudinal.  
Tracción trasera.  
Cilindrada: 2.490 c.c.  
Potencia: 136 CV a 5.600 rpm.  
Peso en vacío: 1.360 kilos.



### VOLVO 244 GLT

2.654.845 pesetas

Motor delantero longitudinal.  
Tracción trasera.  
Cilindrada: 2.316 c.c.  
Potencia: 131 CV a 5.500 rpm.  
Peso en vacío: 1.295 kilos.



# Gente sobre ruedas

En veintidós años trabajando como especialista en el cine y espectáculos públicos, Alain Petit ha destrozado siete mil doscientos coches y ha tenido ochenta y cinco fracturas. Esta es su historia.

## ALAIN PETIT

# PROFESION: PROVOCADOR DE INFARTOS



**C**UANDO un coche se despeña o sufre un vuelco espectacular en las pantallas de cine o televisión, detrás de esas catástrofes, capaces de producir infartos, están los especialistas.

Alain Petit es uno de los más importantes y reconocidos especialistas internacionales. Hace veintidós años que trabaja en tan arriesgada profesión y tiene un espectáculo propio que ha recorrido el mundo, donde rompe, literalmente hablando, diez coches por presentación. Lleva más de trescientos trabajos realizados para el cine y, en su vida, ha destrozado siete mil doscientos coches.

«Nunca he concebido la vida sin un

sentido aventurero —dice—. Fui piloto de aviación, oficial de la Armada francesa y, luego, durante algún tiempo, también fui mercenario. Por eso elegí ser especialista, porque es un trabajo que me gusta más que ningún otro.»

Mucha gente lo considera loco por el riesgo que corre, pero Alain Petit sólo toma en cuenta su profesión.

«En este trabajo hay que tener un perfecto conocimiento de los vehículos para poder dominarlos —explica—. El tipo de coche varía según el encargo. En cine, los coches son generalmente nuevos, para dar una mayor espectacularidad. En cambio, en mi espectáculo no importa si los coches son viejos,

porque lo importante es que funcionen. En cuanto a mi seguridad personal depende, pura y exclusivamente, de mí mismo, y no de las barras.»

En este tipo de trabajo, el especialista insiste en que se deben conocer a fondo los puntos de cada coche y cada marca: «No existe un tipo de automóvil mejor o peor, sino los adecuados para cada trabajo. En cine, por ejemplo, el modelo depende del guión y del impacto visual que quiera dar el director. Los coches que se utilizan son de dos clases, pequeños y pesados.

Los pequeñitos se destruyen totalmente, salta todo, puertas, chapas, todo, y el efecto es más espectacular. En cambio, los coches pesados no son

Cuando en el reparto de una película aparece el nombre de Alain Petit, lo más probable es que uno o varios coches, a lo largo del film, queden destrozados. Entre películas y su espectáculo propio Alain ha convertido en chatarra más de siete mil doscientos coches



Los coches grandes no son vistosos para el espectáculo, en cambio los pequeños se destruyen totalmente y el efecto es más sorprendente para el público



muy vistosos para este trabajo. Los coches americanos son fuertes y muy pesados, lo que los convierte en muy complicados para maniobrarlos. Para mí, los coches ideales para "destronar" son los europeos, porque son mucho más livianos.»

A los cuarenta años, Alain Petit ha recorrido prácticamente todo el globo terráqueo. Tiene tres casas, una en Suiza, otra en Francia y, la base, en España. Su cuartel general está en las afueras de Madrid, donde viven su mujer y sus cuatro hijos.

«En cada país tengo varios coches para mi uso particular —cuenta—. Aquí tengo dos Citroën CX, más dos americanos, que alquilo para películas.

Jesús Torbado

## Una casa a todo gas

**S**OSPECHO que los orgullosos propietarios de esos coches fulgurantes que se ponen a 100 por hora en nueve décimas de segundo y que confunden el asfalto con las nubes mirarán con desprecio, altivez o benevolencia —cuando nos vean— a los sosegados integrantes del gremio de los conductores de camionetas camperes. Personalmente, no les arriendo la ganancia, aun sabiendo que llegarán al término del camino cuando yo circule por su mitad... y que lo harán, con toda certeza, cargados de las traidoras multas de los radares camuflados.

Como venganza, suelo tomarme la libertad de mirarlos por encima del hombro desde la impresionante altura que me proporciona mi asiento, situado a casi un metro del suelo. Al fin y al cabo, tarde o temprano, nos encontraremos en un atasco y yo podré saber lo que sucede delante de mí, por sobre la estancada alfombra de tantos automóviles veloces. Vislumbraré desde lejos el ceño de los aduaneros, intuiré el escondrijo de los motoristas y, sobre todo, tendré una disposición física y horaria que me permita contemplar los ríos por encima del pretil de los puentes, ver cómo crecen los girasoles y fijarme sin miedo en los pasos del crepúsculo.

Amarrado a un motor diesel que sólo cuesta abajo consigue imprimir a mi casa el límite de los 100 kilómetros por hora, casi quieto en las subidas o enfrascado en la lucha por adelantar a un camión de 20 toneladas, dispongo, para mi placer, de recursos numerosos que nunca podrán soñar los más apasionados velocistas.

Si las pendientes se alargan en un puerto, tengo tiempo para liquidar media docena de cervezas frescas arrancadas del frigorífico marino; si el embotellamiento resulta suntuoso, puedo apartarme a la cuneta y echarme una siesta. Y también me está autorizado degustar mi condumio en la orilla del lago que más me gusta, dormir bajo la luna llena en medio de un paisaje espectacular, jugar al póquer con mis hijos mientras nieva o retozar de mil diver-

sos modos en tanto la tormenta desgarrar los nervios de mis competidores.

Ya sé que en España ese lento sindicato de los chóferes de *campers*, los que recorren el mundo con su casa a cuestas, es más bien reducido y anda maltratado por la indiferencia y los impuestos. Pero en la América del Norte y en la Europa a la que buscamos llegar constituyen una colectividad numerosa, inquieta, desde luego, y considerablemente tecnificada.

Mientras las caravanas de arrastre van eclipsándose poco a poco, los *campers* o *vans* de todo pelaje han ocupado el puesto de «la segunda casa», es decir, un chalet en todas partes y para todas las estaciones, eficaces y móviles. Hay modelos para todas las necesidades y bolsillos: desde imponentes camiones movidos a gasolina —160 km/h.— y con 30 metros cuadrados de superficie útil, bañera incluida, hasta

decrépitas furgonetas de reparto con un colchón viejo y una cesta de camping por todo mobiliario. Y en el centro de la gama, la extensa variedad de las autocaravanas de medio lujo, con o sin cama supletoria sobre el puesto del conductor, techo inmóvil o levadizo, armarios empotrados, baño o modesto orinal...

Como la industria española es humilde y asustadiza en este territorio, los aficionados al género han de recurrir a su ingenio o al de carroceros inexpertos para intentar dar la vuelta al mundo con las sábanas y el mantel puestos. El recurso a la importación, amén de difícil, es casi suicida desde el punto de vista monetario.

Pero nadie va a detener el tiempo. Esas gentes de la casa rodante son cada vez más numerosas y osadas. Aunque les ensordezcan las crueles bocinas de los grandes y lujosos corredores, aunque los de Industria intenten enloquecerlos a base de ridículo papeleo legalista, terminarán también en España, como en el resto de Europa, admirando paisajes y sonriendo con piedad los adelantamientos de esos bólidos que, por otro lado, tampoco les disgustaría poseer para otro género de viajes.



demasiado y no se ve un futuro muy claro.» Por eso recorre medio mundo con su espectáculo que abandona, temporalmente para hacer una película. Aun cuando descansa, no deja de entrenarse y todos los días se levanta a las seis, hace gimnasia, se da una sauna y luego descansa.

«En el momento del espectáculo soy una persona completamente diferente al de la vida cotidiana —afirma—. No me puedo descuidar en nada porque aunque una cosa parezca sencilla, si te distraes, esa sencillez puede matarte. A veces siento verdadera necesidad de descansar, pero al año sólo me tomo ocho o quince días como máximo de vacaciones. No tengo empresario ni representante. Ahora mismo estoy saturado de trabajo. Acabo de «reconstruir» el accidente de Grace Kelly para una publicidad de televisión y estoy trabajando en Santander en una película que produce Elías Querejeta.



Los vehículos que Petit más utiliza en su trabajo son Seat y Peugeot. «La gente quiere espectacularidad y a veces también un poquito de sangre —dice—. Los coches medianos son ideales para que piquen y después vuelquen. Los vehículos pequeños también son importantes en los vuelcos porque en el primer salto sale la puerta por el aire, el techo se aplasta y ese es el momento en que tienes que empezar a protegerte. En estos casos lo importante es la protección más que si el motor está o no bien.»

Aunque hoy Petit monte solo su espectáculo, en los comienzos contó con un equipo de cincuenta personas.

«En estos momentos podría retirarme —confiesa—. Económicamente he solucionado más que satisfactoriamente cualquier tipo de preocupación y vivo muy bien. Pero no dejo de trabajar porque me encanta lo que hago. Cuando a veces estoy sin trabajar empiezo a volverme loco y no puedo dormir sin pastillas.

Manuela Prado

En Suiza tengo un Alpine 1800, más deportivo, y en Francia, un coche más corriente, un Seat 132. Pero, en general, prefiero andar en taxi.»

A pesar de que Alain Petit cuida hasta el más mínimo detalle, ha tenido ochenta y cinco fracturas: «Generalmente llegan todas juntas. Durante años no me pasó nada y de pronto, ¡paf!, una seguidilla. Pero no por esto me juego la vida. Soy un profesional y éste es mi trabajo. Nunca pienso en que puedo matarme, porque si así lo hiciera me volvería loco. Sé que cada vez que preparo un accidente corro un riesgo, pero en el peor de los casos sería un accidente de trabajo, similar al de un albañil que cae de una cornisa donde está trabajando. Lo importante es seguir desarrollando el poder de concentración, indispensable en esta profesión. Sólo pienso en lo que estoy haciendo, porque tengo que ver todo, para poder preverlo. En ningún caso



sabes lo que vas a hacer ni cómo tienes que reaccionar, porque hay que esperar el primer golpe para saber cómo tienes que actuar. Además, la protección contra los golpes tienes que verla sobre la marcha. Por ejemplo, las vueltas de campana son todas diferentes, no hay ninguna igual.»

Durante cinco años, Alain Petit también trabajó con motos, pero las dejó hace dos.

«Las motos son muy diferentes a los coches —dice—, no se pueden comparar. Yo me he especializado en automóviles y me he dado cuenta que vale más especializarse en una cosa que dedicarse a varias y no hacerlas del todo bien. No he tenido mucho tiempo para dedicarme a las motos y en esta especialización hay gente mejor que yo.»

En cambio, en su especialidad, Alain Petit es uno de los mejores. «Este trabajo es difícil de enseñar. Sólo se pueden dar unas bases mínimas de conocimiento, ya que el perfeccionamiento es personal. Aquí en España no se puede vivir como especialista. A la gente no le interesa, porque no se gana

Alain Petit cuida hasta el último detalle, para evitar riesgos imprevistos, pero, a pesar de todo, su esqueleto ha sufrido ochenta y cinco fracturas





MOTOR16 ha probado como primicia el «Siesta», yate de 19 metros que cuesta sesenta millones de pesetas, recién construido en España y pensado para participar en la próxima Regata de la Vuelta al Mundo.

## RUMBO A LA GRAN REGATA

**E**l «Siesta» es un diseño genuinamente español, de Javier de Visiers, arquitecto naval de cuarenta años, con una dilatada actividad como director de varios astilleros españoles. A pesar de no estar totalmente terminado y equipado, pues se botó apenas hace un mes, el «Siesta», construido en Astilleros Garriga, de Barcelona, ya ha realizado una travesía de Barcelona a Ibiza, para que

en su primera mitad, debido tanto al escaso viento como a que el «Siesta» aún no dispone de las velas apropiadas; pero un golpe de mistral, que alcanzó los 45 nudos (fuerza 9 y temporal), permitió que el barco demostrara algunas de sus incipientes cualidades, corriendo alegremente al largo, con rápidas salidas al planeo en las olas. En algunos momentos, la velocidad alcanzó los 18 nudos, lo que no está nada mal si se

tiene en cuenta que no se disponía a bordo de velas adecuadas para este viento, y que la tripulación aún no había cogido el tacto al barco. En las 150 millas que separa Barcelona de Ibiza se invirtieron veintitrés horas. Casi la mitad del trayecto se hizo en las siete últimas horas.

El barco español, diseñado para tan ambicioso proyecto, es una balandra de casi 19 metros de eslora y cinco metros



MOTOR16 evaluara sus posibilidades.

Desarrollar un barco de regatas pensado para participar en la Regata de la Vuelta al Mundo supone mucho tiempo y mucho dinero. El «Siesta» ha costado los sesenta millones de pesetas, pero le faltan aún muchos accesorios. Los autores del proyecto piensan que tendrán que invertir ciento cuarenta millones más, antes de izar velas el 25 de octubre de 1985 en el puerto inglés de Portsmouth.

Allí iniciará la travesía de 27.000 millas por cuatro océanos, en competencia con una muy poderosa flota de más de 30 barcos de una docena de países, algunos de los cuales invierten cuatro veces más de dinero en esta regata, la más larga del mundo.

La travesía de prueba, realizada por MOTOR16, se desarrolló lentamente



de manga que admite una superficie máxima de vela en ceñida de 196 metros cuadrados, mientras que en popas llega hasta los 476 metros cuadrados considerando el «spinaker» y el «blooper», sustentando toda esta catedral de vela por un mástil de 25 metros de altura.

Todas estas cualidades les serán necesarias cuando inicie esta cuarta edición de la vuelta al mundo, que se desarrollará en condiciones parecidas o incluso más difíciles que las vividas durante la prueba. Desde Portsmouth la regata se dirigirá a Ciudad del Cabo, para cruzar el océano Índico hasta Nueva Zelanda y dirigirse desde allí hasta Punta del Este, en Uruguay, terminando en el mismo puerto donde comenzó.

Las zonas más duras del recorrido se



## EL «SIESTA», EN CIFRAS

### Casco

Madera de balsa y fibra de vidrio y carbono.

Eslora: 18.87 m.

Eslora en flotación: 14.50 m.

Manga: 5 m.

Calado: 2.90 m.

Desplazamiento: 18.850 kg.

Lastre: 9.800 kg.

### Aparejo

Mástil: 25 m. (tres pisos de crucetas).

Botavara: 6.80 m.

Tangón: 7 m.

Superficie de las velas: Mayor, 76 m<sup>2</sup>.

Génova máximo, 120 m<sup>2</sup>.

Spinaker máximo, 280 m<sup>2</sup>.

20 velas de Balcels y Hood.

### Motores

Auxiliar: Mercedes Solé diesel, 4 cilindros y 72 CV.

Transmisión hidráulica con reductora, 2,8 a 1.

Hélice orientable de 80 cm. de diámetro.

Generador de 6.5 KW con motor Mitsubishi Solé de 15 CV.

### Electrónica

Ordenador «personal» conectado a la estación meteorológica, al sistema de navegación por satélite y a la computadora de navegación (velocidad del viento, real y aparente; dirección del viento, velocidad, aceleración y distancia recorrida del barco).

### Radio

Estación de Banda Lateral Única o estación de radioaficionado, con red de apoyo en tierra y equipo VHF.

encuentran en el Atlántico sur antes de alcanzar El Cabo; el océano Indico, donde los barcos han de navegar por las «Cuarenta Rugientes» (más de 40 grados sur), donde los temporales son casi continuos, formando una mar muy dura, con olas de más de 12 metros de altura. El momento más duro estará en el paso del terrorífico cabo de Hornos, con latitud por debajo de los 50 grados sur y que se considera como la prueba más dura a afrontar por un velero, dado lo adverso de la meteorología y el que la posibilidad de temporal también es la más alta del mundo (8 de cada 12 días en el mes menos malo). Con una temperatura de varios grados bajo cero en cubierta y navegando en plena zona de paso de icebergs, la fama del cabo de Hornos es tal que los marineros que lo han cruzado a vela tienen ciertos privilegios, como lucir un arillo de oro en la oreja izquierda, o poder fumar y beber con gorro puesto y los pies encima de la mesa en presencia de Reyes y jefes de Estado.



Colgado sobre el agua

La tripulación se entrena para la gran aventura

A lo largo de las tres primeras ediciones de esta regata se ha asistido a una tremenda evolución. Desde la primera, los barcos participantes se han especializado hasta el límite que permite la seguridad, y la competición ha alcanzado altura insospechada; de tal manera, que los participantes en la primera edición la recuerdan como un placer cruceo rápido, muy diferente a la dura y desenfrenada carrera que se vivió hace dos años, que por otra parte promete ser un juego de niños comparado con lo que se prepara para dentro de otros dos.

Los promotores del proyecto «Siesta» son Javier Visiers y Luis Trigeros, que han basado todo el plan en el buen funcionamiento de todo un equipo, que además de tripular el barco se responsabiliza de diferentes actividades. El patrón será Luisón Arrarte, marino mercante y sólido regatista santanderino, su responsabilidad será la de

llevar el barco lo más rápidamente por el camino más corto.

Javier Visiers se responsabiliza de todos los temas técnicos y de la puesta a punto del barco, además de aportar su importante experiencia en regatas oceánicas. Aunque su principal misión, junto con el otro promotor, es la de conseguir patrocinadores para financiar la operación.

Los víveres son competencia de Luis Trigeros y se resolverán mediante productos liofilizados y salsas congeladas, el agua proviene de una pequeña planta potabilizadora. Todo esto está pensado así para ahorrar casi dos toneladas de peso.

Las ayudas electrónicas a la navegación son responsabilidad de Gonzalo López Alonso, piloto de primera de la Marina Mercante, y Rafael Alavedra, ingeniero químico. A su cuidado estarán un par de ordenadores, los equipos de radio, y otro complicado equipo electrónico muy difíciles de conservar en un barco.

Javier Torcida, además de ser el «mozo de estoques» del patrón o director de maniobra, es médico traumatólogo, especialidad muy apreciada en estas regatas, con etapas que duran más de cuarenta días.

Los «gorilas», o sufrido personal de maniobra, serán, entre otros, Piti Criado (ya dio la vuelta al mundo en el «Licor 43»), Antonio Piris y Alfredo Rodilla, regatistas con experiencia.

La falta de experiencia que existe en España en estos temas ha aconsejado a los promotores el disponer de al menos dos años, para que tanto el barco como la tripulación alcancen el máximo nivel internacional. Para esto se ha programado la participación en importantes pruebas oceánicas, como la Ruta del Descubrimiento, el SORC, circuito invernal de regatas que se disputa en Florida; la Semana de Caowes, con la famosa regata del Fasnet; la Vuelta a España, y otras.

En un solo día puede recorrerse la ruta por La Rioja que le recomendamos esta semana, pero le advertimos que cualquiera de los rincones que se citan merecen el sosiego del viajero andante

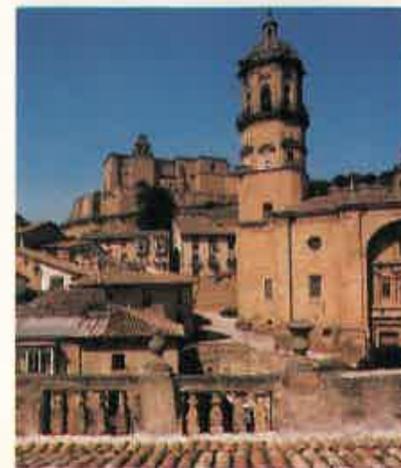
# LA RIOJA, AL CALOR DEL VINO



**C**UANDO el frío del otoño invita a calentar el cuerpo con un buen vino acompañando una sustanciosa comida, es el momento adecuado para visitar La Rioja. Nuestra ruta se centra en esta tierra, donde los viñedos pelados se entremezclan con rojizas colinas y extensas plantaciones de frutales y hortalizas en las fértiles riberas del Ebro. Además, en esta época del año los aficionados a la caza pueden practicar su deporte favorito en casi toda la región.

Partiendo de Logroño por la N-120, que une la capital riojana con Burgos, y poco después de dejar a la derecha la carretera de Vitoria, hay que atravesar Navarrete, donde ya podemos degustar el primer vino de la tierra. Continuando por la misma nacional, una carretera sin problemas para el conductor, a 26 kilómetros de Logroño se encuentra Nájera, antigua residencia de los reyes de Navarra, donde fue coronado Fernando III. En Nájera se recomienda una parada para ver el monasterio de

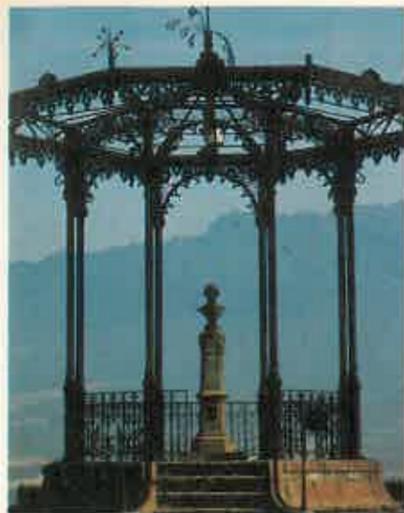
Viajando por La Rioja no se puede dejar de catar sus vinos. Además, en algunos lugares, como La Bastida, se puede comprar vino directamente al cosechero, con la garantía del Consejo Regulador.



Santa María; merecen especial atención sus exuberantes claraboyas, verdadero encaje de piedra sostenido por finas columnillas. El monasterio se puede visitar de 9,30 a 13,30 y de 16 a 20 horas.

Si tenemos ganas de recorrer algunos kilómetros más, desde Nájera podemos desviarnos por la carretera de Salas de los Infantes hacia San Millán de la Cogolla. En este antiguo centro de peregrinación podemos visitar el monasterio de Yuso, llamado El Escorial de la Rioja, y el de Suso, que se encuentra a dos kilómetros del primero. Desde aquí, una comarcal en buen estado nos conduce hasta el pintoresco pueblo de Ezcaray, famoso por sus calles con soportales, desde donde podemos ir, después de este pequeño rodeo, hasta Santo Domingo de la Calzada, en plena ruta del camino de Santiago, o aprovechar para hacer una excursión a la sierra de San Lorenzo.

Pero si no queremos desviarnos de la nacional para llegar a Santo Domingo de la Calzada, atención a la salida de



Monumento a Samaniego  
Un alto en el camino



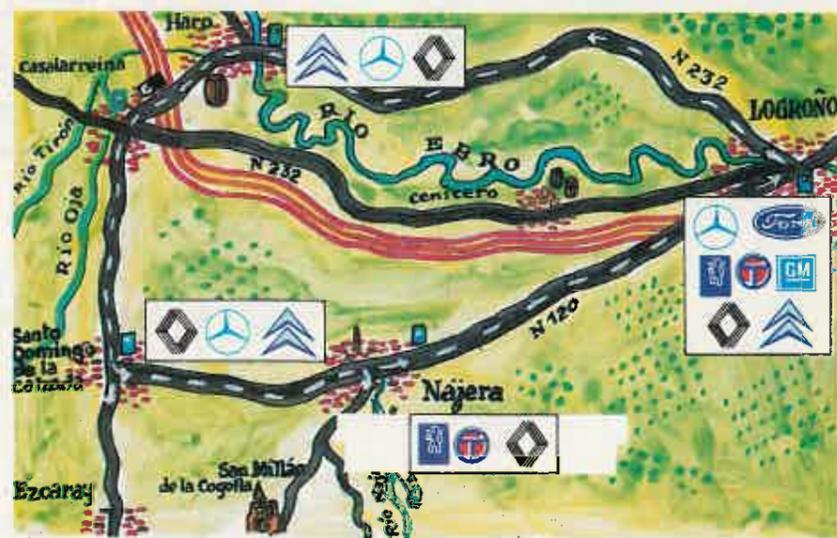
El encanto de una región  
Largas crianzas en roble



Haro, centro neurálgico  
Todo el sabor de la Rioja

Nájera. Existen unos kilómetros de tierra con paso alternativo de vehículos regulado con semáforo. Una vez en Santo Domingo es conveniente seguir la dirección del parador para llegar a la catedral románico-gótica. A la salida del pueblo, por la carretera de Burgos, nos encontramos a la izquierda con el convento de San Francisco, que para los amantes de la historia merece una parada.

Desde Santo Domingo de la Calzada tomaremos la carretera comarcal, casi recta, que nos conduce hasta Casalarreina. Atención a la travesía de este pequeño pueblo, que por ser de trazado estrecho y curvo exige extremar las precauciones. En Casalarreina debemos coger la N-232 hasta Haro, donde su atractivo casco antiguo, sus numerosas casas señoriales y sus importan-



La vendimia  
Un espectáculo único



tes bodegas merecen una parada sin prisas. No en vano, Haro es la capital vinícola de La Rioja. Allí, en La catedral de los vinos, que abre incluso domingos, y en Juan González Muga se pueden comprar vinos de toda la zona e incluso grandes reservas y también conservas de productos riojanos.

Desde Haro regresamos a Logroño por la N-232, sin olvidar hacer una parada en Cenicero para visitar su bodega y degustar sus sabrosos vinos.

Logroño, situado en la orilla derecha del Ebro, vive eminentemente del comercio de los vinos de La Rioja. La circulación rodada por esta capital es lenta y desordenada.

Es interesante visitar la catedral gótica de Santa María de Redonda; San Bartolomé, de fundación románica y muy frecuentada en otros tiempos por los peregrinos del Camino de Santiago; y la iglesia de Santa María del Palacio, reconstruida en estilo romántico con retoques góticos más tardíos.

Esta pequeña ruta, que se puede

recorrer en un solo día, ofrece además muchas otras posibilidades, pues cualquiera de las pequeñas carreteras que encontramos a nuestro paso pueden conducirnos a pueblos casi desconocidos donde comprar sabrosos vinos para llevar de vuelta a casa.

## Autoagenda

**ESTACIONES DE SERVICIO DURANTE VEINTICUATRO HORAS.**—Logroño: Las Gaunas, ctra. Logroño-Burgos, Km. 5. Antonio Benes, ctra. Logroño-Zaragoza, Km. 3. Aret, ctra. Logroño-Pamplona, Km. 2. Dipasa, área de servicio de la autopista (A-68). Haro: Jesús Ruiz Manzanos, ctra. de circunvalación Logroño-Vitoria. Nájera: ctra. Logroño-Burgos, Km. 27. Santo Domingo de la Calzada: ctra. Logroño-Burgos, Km. 44.

**SERVICIO DE GRUA.**—ADA: Talleres Santolaya, Piqueras, 14-16. Tel. 23 70 50 (Logroño). Grúas Villamarín, La Ventilla, 65. Tel.: 31 12 92 (Haro). Chapistería Martínez, Lechares, 5. Tel.: 34 16 00 (Santo Domingo de la Calzada). RACE: Joyse, S. A., Valderuega, 21. Barrio de la Estrella. Tel.: 23 35 70 (Logroño).

**CONCESIONARIOS DE LA ZONA.**—Citroën: Auto Iregua, S. A., Lope de Vega, s/n. (circunvalación). Tel.: 23 11 00. Talleres Modernos, S. L., Santa Lucía, 14. Tel.: 31 07 46. Talleres Aliende, avda. de Obras Públicas, 17. Tel.: 34 01 54 (Santo Domingo de la Calzada). Ford: Autoforma, S. A., avenida de Burgos, 25-33. Tel.: 22 24 90/ 22 23 00 (Logroño). General Motors: Tavesa Turismos, S. A., avda. de Burgos, 36-38. (Logroño). Lelfland: Tavesa Turismos, S. A.; avda. de Burgos, 36-38. Tel.: 22 08 00/ 22 35 35 (Logroño). Tuvesa, Manzanaera, 11. Tel.: 24 32 40 (Logroño). Mercedes: Automóviles Lorini, S. A., pol. de Cascajos, Hermanos Hircio, 1. Tel.: 23 65 33. Y avda. de Madrid, 5. Tel.: 23 75 10/ 23 74 75 (Logroño). Talleres Nogues, Vega, 37. Tel.: 31 06 01 (Haro). Talleres López, Beato Hermosilla, 50. Tel.: 34 15 03 (Santo Domingo de la Calzada). Peugeot-Talbot: Riojana de Automoción, S. A., Vara del Rey, 61. Tel.: 23 52 00 (Logroño). Talleres Ibáñez, ctra. de Logroño, Km. 23,4. Tel.: 36 07 71 (Nájera). Renault: Casimiro A. Fernández, Somosierra, 8-10. Tel.: 23 54 81 (Logroño). Domingo Santolaya, S. A., avda. de Burgos, 58-62. Tel.: 22 40 08. Y Milicias, 7. Tel.: 23 32 11 (Logroño). Emilio Nogués Pérez, ctra. de Logroño, s/n. (variante). Tel.: 31 04 16 (Haro). Eduardo Nogués, avda. de Obras Públicas, 2. Tel.: 34 00 92 (Santo Domingo de la Calzada). Talleres Marín Francia, San Bernardo, 117. Tel.: 36 01 57 (Nájera). Seat-Audi-Wolkswagen: Móvil Rioja, S. A., ctra. de Burgos, 5. Tel.: 22 78 50 (Logroño). Santolaya, Piqueras, 14-16. Tel.: 23 70 50 (Logroño). Talleres Petir, bas. Mena-Navarrete, 10 (Logroño). Autovol, S. A., Vélez de Guevara, 7. Tel.: 22 69 00 (Logroño). Talleres Zabala, ctra. de Logroño, s/n. Tel.: 31 02 38 (Haro). Auto-Movi, avda. de Obras Públicas, 15. Tel.: 34 07 43 (Santo Domingo de la Calzada). Talleres Cañas, José Antonio, 6-8. Tel.: 36 10 22 (Nájera).

## Block del Paparrutas

### Linea de vinos

**A** los vinos de Rioja no se los acaba de conocer nunca. Jóvenes o viejos, siempre deparan sorpresas y, las más de las veces, agradables.

Para recorrer la Rioja, el auto es el vehículo no sólo ideal, sino indispensable. Por ejemplo, de Logroño a Haro y de Haro a Logroño la distancia no es muy larga, pero la carretera general ofrece una cantidad de desviaciones y vericuetos hacia poblaciones cuyo solo nombre hace temblar de veneración al aficionado al vino.

Es un mundo característico y noble. Uno de los paisajes de viña y vino con más personalidad de Europa. El mundo del padre Ebro y de sus afluentes. Colinas rojizas en este momento del año. Cobres, brillantes y ocres pálidos de una elegancia rara. Rutas que tienen que ser hechas lentamente y con saboreo. Paisajes que son como copas de buen vino.

La cocina riojana, espléndida síntesis de lo castellano y de lo navarro, halla en el mesón de la Merced, de Logroño, su catedral, o mejor dicho, su palacio. Se rinde culto en casa de Cañas a la buena morcilla, al chorizo y son celestial delicia las gelatinosas y fundientes manitas de cordero y robusto y sabrosísimo el morcillo de ternera al tomillo y al vino blanco. El restaurante posee una bodega de riojas absolutamente impecable. Hay que caer en la tentación y pedir los vinos viejos, de grandes añadas, los 58 o los 64, para arrojarse ante calidades, buqués y aromas insospechados.

Aunque en las bodegas riojanas no está tan extendida como en Francia la costumbre de vender vino directamente, algunas lo hacen, así como todas las cooperativas. La de Cenicero merece la visita. Luego, para compras de vino en carretera están, sobre todo, los cosecheros, pero en ese punto cada uno debe descubrir por La Bastida y demás localidades del mundo del rioja lo que más le convenga. A partir de ahora, esos vinos de cosechero, o vinos del año, llevarán un sello de garantía del Consejo

Regulador, amarilla para las botellas y gris para las garrafas.

Estos vinos, salvo raras excepciones, deben ser consumidos rápidamente. Para los de más de diez años conviene retener este consejo: después del viaje en coche, déjelos en su bodega y antes de abrir la botella déjela reposar sus buenos quince días, mínimo. Cuanto más viejos sean los vinos, más largo ha de ser el descanso. Por otra parte, no adquiera nunca los vinos de cosechas viejas por unidades. Aunque el dispendio sea mayor, puede siempre salir, a partir de los quince años de embotellado, algún vino que no ha sido capaz de resistir la edad y comienza a ser como esas damas de las cuales hay que apreciar y aun venerar el espíritu y la

historia, pero a las que, a la menor insinuación, conviene recordar con el debido respeto, el *et nec nos inducas in tentationem*, como esos caballeros de las viñetas de Alfonso Abelenda en «Cambio 16» que recurren, ante el menor peligro femenino, al latín eclesiástico.



Si se hace un viaje rápido y se quiere tener una idea de los grandes clásicos, aconsejaría en Logroño la visita de las Bodegas Olarra, por su interés arquitectónico moderno y avanzada tecnología de elaboración, procurando ver y escuchar atentamente las palabras de Ezequiel García, llamado el «brujo» de la Rioja por sus enormes conocimientos de un vino al que mima como si fuera un hijo, similar que además él usa constantemente.

Y en Haro, el gigante CVNE o los tradicionalísimos, severos y casi calvinistas del vino López Heredia o Rioja Alta, en donde se cultivan aún las largas crianzas en roble en donde vienen los taninos que, si todo va bien, a la larga darán a los riojas buqués y aromas de flores.

Yo, que fui tan partidario y promotor de los vinos jóvenes, ahora busco los viejos, cuyo sabor se aleja, cuanto más mejor, de la fruta original. Y así es vino.

Xavier Domingo

No habrá más reportajes durante las carreras de Fórmula 1. La seguridad se ha impuesto al espectáculo. Para la historia de la Fórmula 1 queda el repostaje y cambio de ruedas récord a Nelson Piquet en Kyalami, en poco más de nueve segundos.

## **REPOSTAJES: LA FORMULA 1 PIERDE UN ESPECTACULO**

**H**ACE dos años, el propietario del equipo Brabham decidió probar que si sus coches salían con 80 litros en vez de con 140 que supone el llevar los depósitos llenos, podían sacar una ventaja suficiente a sus rivales como para permitirse el lujo de parar a repostar y seguir en cabeza. Esta táctica ganó adeptos durante la temporada pasada en que casi todos los equipos optaron por repostar a media carrera, dando lugar al bonito espectáculo de ver a los

equipos de mecánicos repostar los coches y cambiarles las cuatro ruedas en menos de diez segundos. Pero el riesgo que se corría en las estrechas pistas de boxes de los circuitos europeos era excesivo, y de común acuerdo con pilotos y constructores, la Federación Internacional ha decidido prohibir los repostajes de ahora en adelante. El peligro residía en la velocidad con que los coches circulaban por la línea de boxes, llena de mecánicos, más preocupados de tener todo preparado

para que los pilotos de su equipo perdieran el mínimo de tiempo detenidos en el *stand* que en vigilar los coches que entraban y salían.

El año 1983, en que tales maniobras se generalizaron, se ha saldado con tan sólo la pierna rota de uno de los componentes del equipo Toleman, atropellado por el Renault de Eddie Cheever cuando éste volvía a pista, después de haber repostado, en Holanda.

Las carreras, sin embargo, han perdido espectacularidad. Esta práctica

se inició en el Gran Premio de Gran Bretaña de 1982. El equipo Brabham se preparó, en medio del escepticismo general, para que sus coches repostaran a media carrera. En su box aparecieron los bidones con gasolina, metidos en una especie de neveras de hielo para evitar que se evaporara por el calor. Sus mecánicos comenzaron a usar monos ignífugos, iguales a los de los pilotos, y casco. Y los coches fueron equipados con tomas anteriores para los depósitos de gasolina y ruedas de un único tornillo central para que fuera más fácil el cambiarlas.

Pero la eficacia de la táctica no se pudo demostrar. Por la época, los motores BMW Turbo que empleaban los Brabham estaban lejos de haber alcanzado un mínimo de fiabilidad y normalmente se rompían apenas habían repostado o incluso antes. Sólo hubo dos ocasiones en que Nelson Piquet pudo haber dado la campanada. Una fue en el Gran Premio de Alemania, en el que el brasileño llegó a tener una ventaja de cuarenta y cinco segundos antes de que le llegara el momento de repostar. Como más o menos ése era el coste total en tiempo que necesitaba la operación, se podía esperar que ganara la carrera. Pero entonces ocurrió el accidente con el chileno Eliseo Salazar que dio lugar al famoso puñetazo de Nelson Piquet ante las cámaras de televisión.



Los repostajes han dado lugar a que los mecánicos de los diferentes equipos hicieran gala de su habilidad. Los más experimentados, los de Brabham, se mostraron los más rápidos, logrando los dos mejores repostajes de la temporada. Los de Williams, en cambio, no lograron una buena organización. Esta operación de repostar ha requerido la aparición de depósitos especiales para contener la gasolina.

JAVIER DEL ARCO





Los mecánicos de Ferrari no pudieron con los de Brabham. Pese a sus esfuerzos, controlados por el mítico ingeniero Mauro Forghieri, no consiguieron superar a los de Brabham. Los de Renault se comportaron bien. En cuanto a Lotus, fueron de los últimos en repostar sus coches.



La segunda ocasión frustrada fue el Gran Premio de Suiza en Dijon, en que Piquet y Patrese mandaron la carrera hasta que los reavituallamientos les hicieron retroceder.

Durante el invierno, cada vez que una marca presentaba su equipo para el año siguiente, una de las preguntas típicas era la de si iban ellos a repostar en carrera o no durante 1983. La respuesta generalizada fue que no. Que los Grandes Premios eran carreras al sprint y que el parar a media carrera era un contrasentido.

Sin embargo, todos ellos iban a cambiar muy pronto de opinión en vista del repaso que Piquet y Rosberg —el equipo Williams fue el único que desde el principio de año optó por imitar a Brabham— les dieron en el Gran Premio de Brasil, primero de la temporada. Ante el asombro general, los dos Brabham y el Williams distanciaron a sus rivales en la primera parte de la carrera, de tal forma que aunque Rosberg perdió mucho tiempo en su box a causa de un conato de incendio al repostar, no tuvo problemas para hacerse con la segunda posición.

A la carrera siguiente en que se pudo repostar —en los circuitos urbanos ha estado siempre prohibido—, Renault

y Ferrari prepararon también sus coches para el repostaje. Y a continuación lo hicieron también lo demás equipos, con la única excepción de los más pobres, como el Theodore, el Ram-March y el Arrows, carentes de recursos económicos y a los que no representaba mucha ventaja el parar a repostar.

#### Sesenta kilos menos

En principio, el parar durante 45 segundos parecía efectivamente un contrasentido. Pero tiene su explicación. Las razones que impulsaron a Bernie Ecclestone a hacer que sus coches pararan a repostar fueron dos: una, que pudieran

correr con menor peso; y otra, que no tuvieran problemas con la duración de los neumáticos.

Este curioso personaje que, además de ser el propietario del equipo Brabham, acaudilla el grupo de constructores artesanos británicos y maneja la gestión económica de la Fórmula 1, pensó que si sus coches salían con la mitad de peso de combustible —unos 60 kilos menos, aproximadamente— podían conseguir una ventaja suficiente como para que después de una parada para repostar, que el calculó que supondría quince segundos de detención (que se convertían en cuarenta y cinco segundos desde el momento de la entrada en boxes hasta el de la salida), siguieron estando en cabeza o muy cerca de ella. Con la ventaja, además, de que si en esa parada se cambiaban las cuatro ruedas, en la fase final de la carrera la ventaja residiría en disponer de unos neumáticos menos desgastados y, por tanto, más eficaces. Además, habiendo llegado las cosas a un punto tan disparatado en el tema de los neumáticos que la influencia de éstos puede suponer entre uno y dos segundos por vuelta, el que el peso total del coche durante la carrera y la distancia a recorrer fuera menor, suponía el poder emplear unos neumáticos de com-

puestos más blandos y por tanto más adherentes y eficaces. Al margen del peligro indudable que han podido representar, lo cierto es que los reavituallamientos daban a las carreras una cierta emoción suplementaria. Estas operaciones son práctica habitual de las carreras americanas en las que los circuitos están preparados para que se puedan realizar los repostajes sin peligro. Para poder mantener tal posibilidad en Europa, hubiera sido necesario ampliar todas las pistas de boxes, lo que en algunos circuitos resulta materialmente imposible. Eso sin contar con que en los circuitos urbanos jamás hubiera podido permitirse por los riesgos que esta operación entraña.

Pero ha sido francamente bonito el ver a los equipos de mecánicos abalanzarse sobre los coches nada más llegaban, cambiarles los neumáticos y repostarlos en apenas unos instantes. Por cierto que durante este año se ha roto el mito de la rapidez de los mecánicos italianos de Ferrari. Los británicos de Brabham consiguieron los dos repostajes más rápidos de toda la temporada. El récord lo tiene el grupo de mecánicos de Nelson Piquet, que en la última carrera, el Gran Premio de Africa del Sur, en la que el brasileño se jugaba el título, consiguieron retenerlo

tan sólo nueve segundos y once centésimas. El segundo repostaje más rápido fue el conseguido por la gente que atendía el coche de Riccardo Patrese, el compañero de equipo de Piquet, que en Alemania sólo estuvo en su box detenido durante nueve segundos y veinticuatro centésimas.

#### La ventaja de Piquet

A continuación han quedado los mecánicos de Ferrari, que en Holanda consiguieron que Tambay arrancara después de sólo diez segundos y seis centésimas. Y después los de Renault, que hicieron el repostaje y el cambio de neumáticos

del coche de Cheever en Austria en diez segundos y once centésimas.

El repostaje más desastroso ha correspondido a Toleman en el Gran Premio de Bélgica: tuvieron retenido a Warwick en el box durante un minuto y veinticinco segundos, que supuso una vuelta perdida.

La posibilidad de parar a media carrera ha permitido el que los pilotos pudieran limitar las consecuencias de una equivocada elección de neumáticos y el que los jefes de equipo pudieran poner en práctica tácticas de equipo, completamente olvidadas en los últimos años en que no se podía pedir a los pilotos otra cosa que no fuera rodar a tope. Por ejemplo, en Africa del Sur, Ecclestone hizo que Piquet saliera con muy poca gasolina, para que pudiera ser más rápido que los demás. Evidentemente fue el primero en repostar, pero había tomado tal ventaja, que cuando volvió a la pista seguía en primera posición. Otros jefes de equipo optaron por retrasar al máximo el repostaje, para poder cargar menos peso y tener mejor los neumáticos en la última fase de la carrera. Pero Piquet no les dio opción a disputar el sprint final.

El primer récord de Brabham tuvo lugar en Alemania, en donde devolvieron a Patrese a la pista tras sólo 9,24 segundos.



JAVIER DEL ARCO



# Esencia y presencia.

*Carta de Oro*<sup>®</sup>  
Ríoja grano a grano.



CON LA GARANTIA DE BERBERANA.

## Motos

Es un 127 con dos ruedas; un coche hecho moto o una moto con motor de coche, como se quiera. Es un híbrido bastante logrado. Intentos anteriores no tuvieron la misma fortuna.

### SHIFTY 900

# UN COCHE QUE CAMBIO DE SEXO



**L**A Shifty 900 cumple el objetivo de cambiar un coche de sexo, es decir, de convertirlo en una moto. Intentos anteriores no han salido tan bien: en 1976, por ejemplo, el alemán W. Heinz fabricó la Münch 4, equipada con un motor NSU de 1.300 centímetros cúbicos, que desarrollaba 88 caballos; pero su potencia y peso excesivos hicieron que los motoristas consideraran peligroso el producto de este travestismo.

El proyecto Shifty es mucho más equilibrado; el motor que la equipa, un

Fiat 127 (Primera Serie), ofrece una gran elasticidad en la conducción y la convierte en un vehículo destinado a satisfacer aquella clientela que busca una moto para uso diario, sin complicaciones mecánicas. La Shifty no ha sido diseñada para competir en el mercado con las demás marcas. El fabricante ha basado este producto en la economía y la funcionalidad. Con esta moto se pueden hacer grandes viajes, con la garantía de tener en cualquier lugar, de España y Europa, un servicio técnico con todos los medios necesarios para la

más complicada reparación. A excepción de la parte ciclística, los componentes de la Shifty se pueden adquirir en las redes de servicios Fiat y Seat. También hay que considerar la ventaja del auxilio en carretera que ofrece el fabricante del motor.

Nosotros hemos probado la Shifty 900 por ser la única entre sus competidoras con la refrigeración líquida. Debido a las altas temperaturas que hay en verano en España, este sistema de refrigeración garantiza una mayor fiabilidad de funcionamiento.



La estética, penalizada  
Los colores son anticuados y poco acertados

## MECANICA



El motor de la Shifty 900 es el mismo que equipa el coche Fiat 127, sin ninguna modificación. Solamente los tubos de escape han sido adaptados a la técnica motociclista, por medio de dos silenciadores de los usados por motos de serie. Esta transformación ha mejorado el rendimiento del motor con un incremento de ocho caballos de potencia a la rueda. También gracias a estos escapes se ha conseguido un sonido totalmente motociclistico y silencioso.

La elasticidad de este motor es sorprendente: su reacción es inmediata en cualquiera de las cuatro marchas que dispone el cambio.

Esta característica es lógica, si se piensa que este motor está estudiado para mover un coche, a plena carga, con un peso aproximado de 1.100 kilos; ubicado en el chasis de motor con un



El motor es el del 127  
El cambio sobresale demasiado

peso total de 350 kilos, el esfuerzo de este motor de coche se reduce a un 30 por 100 y, además, cuenta con la mayor penetración al aire de la moto. La parte del encendido y de la carburación, así como los componentes internos del motor, no han tenido ninguna modificación.

En el cambio ha sido suprimida la marcha atrás. En este último modelo de

Shifty, la selección de las marchas está solucionado por medio de un electroimán que, accionado por un mando manual en el manillar, desplaza la leva que actúa sobre el selector de las marchas.

La refrigeración del motor es líquida, el radiador es de tamaño reducido, y equipado con un electro ventilador muy pequeño; de hecho, en los atascos ciudadanos este sistema no consigue mantener la temperatura a una graduación óptima.

Hemos probado la Shifty en largos recorridos, y a máximas revoluciones, (5.600 revoluciones por minuto) para comprobar su resistencia mecánica. En ningún momento dio síntomas de fatiga y su respuesta en las marchas cortas era homogénea, sin alteraciones.

La disipación térmica de este motor, deja bastante que desear: se enfría demasiado en unas partes y se calienta en exceso en otras. Un carenado semi-integral o unas tapas anatómicas al motor, ayudarían a mantener su temperatura más uniforme.



El travestismo al desnudo  
El depósito de gasolina está bajo el asiento



Mejor de lo que parece  
La estabilidad es superior a la de muchas otras motos

## COMPORTAMIENTO



La Shifty 900 es una moto sorprendente. El aspecto tan voluminoso y su peso elevado, hace surgir serias dudas sobre su fiabilidad; sin embargo, es una moto estable. La postura del conductor es clásica (con el manillar ancho), pero cómoda; un manillar más bajo y más estrecho mejorarían su conducción. El pasajero se encuentra en una posición agradable, incluso en los largos recorridos. La Shifty apenas tiene vibraciones y esta característica es importante en una moto destinada al turismo.

En la prueba en autopista, en su máxima velocidad, es estable y sin ninguna reacción extraña. La mayor sorpresa la tuvimos al conducir esta moto en curvas rápidas y cerradas; su estabilidad es muy buena y superior a muchas otras motos. El reparto de masas está muy conseguido; de hecho, se puede ver cómo el fabricante ha colocado el depósito de la gasolina debajo del asiento, detalle que ayuda a bajar el centro de gravedad y, por tanto, a mejorar la estabilidad.

El conjunto horquilla y frenos delanteros son de gran calidad; concretamente estos últimos, en su funcionamiento, son progresivos y fiables. La parte posterior y las



## FICHA TECNICA

### SHIFTY 900

**MOTOR** Cuatro cilindros en línea frente marcha. Refrigeración por agua con electro-ventilador. Un árbol de leva con válvulas y balancines. Dos válvulas por cilindro.  
Diámetro por carrera: 65 x 68 mm.  
Cilindrada total: 903 c.c.  
Relación de compresión: 9:1.  
Potencia máxima: 53 CV, a 5.600 r.p.m.  
Par máximo: 6,3 Mkg., a 3.700 r.p.m.

**ALIMENTACION** Un carburador de doble cuerpo.

**ENCENDIDO** Distribuidor con un juego de platinos.

**TRANSMISION** Primaria y secundaria por cadena. Embrague monodisco en seco. Caja de cambios con 4 velocidades.

**BASTIDOR** Doble cuna desmontable. Horquilla delantera hidromecánica. Suspensión trasera con dos amortiguadores y basculante. Dos discos de freno delanteros. Tambor con doble leva en la parte posterior.

**DIMENSIONES** Longitud: 2.230 mm. Anchura: 885 mm. Altura del asiento desde el suelo: 830 mm. Peso en vacío: 269 Kg. Capacidad del depósito: 20 litros.



llantas son de calidad, pero algo anticuadas.

El motor de la Shifty debe ser alimentado con gasolina de 96 octanos. Su consumo es sorprendentemente bajo y con un depósito de casi veinte litros se dispone de una autonomía cercana a los doscientos treinta kilómetros.

El aceite mantiene una temperatura constante, muy baja: en días de invierno difícilmente alcanza los setenta grados centígrados. Lo mismo ocurre con la lubricación del cambio; este último está muy saliente del motor, por lo que su refrigeración es excesiva. La adopción de un aceite más fluido mejoraría su funcionamiento.

La manutención de esta moto se reduce a dos puestas a punto anuales, que se pueden llevar a cabo en cualquier taller de coches, con un costo muy inferior al de cualquier otra moto.

### Frente al Fiat 127

### Dos ruedas ganan

	Cilindrada (c.c.)	Potencia (CV)	Pr. máximo (mlg.)	Peso (kg.)	Velocidad máxima (km/h.)	Acceleración 0 a 100 (seg.)
Fiat 127	903	47	6,1	770	140	15 seg.
Shifty 900	903	53	6,3	269	167	8 seg.

### Precio en la calle: 495.000 pesetas

Importador: Lezauto. C/ Julián Camarillo, 7. Madrid-17.

Garantía: Seis meses. Número de talleres oficiales: En España, 48.

Plazo de entrega: Inmediato. Fecha de presentación: 11 de abril de 1980, salón de Colonia.

### VIRTUDES

- Excelente asistencia técnica.
- Consumo muy bajo.
- Recambios baratos.
- Estabilidad.
- Frenada de aptera, buena.
- Ausencia de vibraciones.

### DEFECTOS

- Fea.
- Peso excesivo.
- Mala disipación térmica del motor.
- Manillar demasiado alto y ancho.

Toda la mañana en la SER.



Radio entera y verdadera. Múltiple y variada. Fresca y dinámica. En cadena y local. Actual. Con la solidez y el peso específico de un profesional de la radio como Iñaki Gabilondo.



# "ONDA MEDIA":

"Onda Media." Radio entera. Aquí, en la SER. En la radio que siempre está en la onda. Con la animación constante de Joaquín Prat.



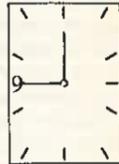
Y el contagioso dinamismo de Pepe Domingo Castaño.



# LA RADIO DE MAÑANA.



Un programa que deja atrás todo lo que estábamos oyendo hasta ahora. Escúchelo hoy. Es la radio de mañana.



SER

la radio de mañana, hoy.

## EQUIPAMIENTO



El equipamiento de la Shifty 900 es francamente espartano. El cuadro de mandos es original del Fiat 127 y se echa en falta un cuentarrevoluciones. Los mandos eléctricos son de buena calidad, así como los intermitentes y el faro.

Un dispositivo eléctrico conectado con el cambio evita poder arrancar la moto con una marcha engranada.

La accesibilidad mecánica es excelente. La sustitución de los aceites y de los filtros, así como la correa del alternador, se puede hacer con rapidez y un ahorro de tiempo en la mano de obra.

## ACABADO



Como hemos explicado anteriormente, el fabricante ha concebido esta moto como un vehículo basado en la economía y la funcionalidad. Es una lástima que estas características no estén acompañadas con un acabado digno y actualizado. El acoplamiento de los colores, en general, es anticuado y poco estético.

Reconocemos la dificultad que representa embellecer el aspecto de esta moto, pero el hecho que el motor no haya sido pintado en ninguna de sus partes externas demuestra la falta de interés por parte del constructor.



De frente es la más rara. A fin de cuentas es un híbrido.



Excesivamente ancha. Los escapes sí son de moto.

## CONSUMO



Muy poco

CIUDAD ..... 6,5 litros

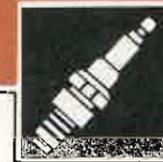
## CARRETERA

En conducción tranquila ..... 5,8 litros  
 En conducción rápida ..... 7 litros

## AUTOPISTA

A 140-165 km/h. .... 6,5 litros

## RECAMBIOS



Los más baratos

	Pesetas
Filtro de aire .....	379
Filtro de aceite .....	547
Cable acelerador completo .....	290
Maneta de freno .....	2.899
Maneta de embrague .....	2.676
Batería .....	8.000
Neumático delantero .....	6.495
Neumático posterior .....	7.840
Intermitente .....	2.788
Retrovisor .....	700
Piloto posterior completo .....	5.263
Pastillas de freno .....	3.680

## RENDIMIENTOS



El más bajo en su categoría

## VELOCIDAD MAXIMA

Piloto en posición normal .167 km/h.  
 Con dos personas .....155 km/h.

## ACELERACION

De 0 a 100 m. .... 8 segundos  
 De 0 a 1 km. ....34 segundos

El chasis, pintado en color negro, da un aspecto fúnebre; esto no sucedería si estuviese níquelado, por ejemplo.

Hay que tener en cuenta que la mayoría de los compradores de motos de carretera es eso lo que quieren, vistiosidad en sus máquinas, brillantes prestaciones e incluso mecánicas sofisticadas. No les preocupa demasiado la economía de consumo o el poder contar con un buen servicio de asistencia técnica en carretera, pues utilizan la moto como esparcimiento los fines de semana, sin meterse jamás en viajes largos.

## VALOR/PRECIO



La Shifty 900 cuesta en España 495.000 pesetas. Si la consideramos desde el punto de vista puramente motorista, este precio es elevado.

Las ventajas que ofrece esta moto son: la economía de carburante y la funcionalidad. El costo del motor no es elevado, por tanto debería estar equipada con más calidad y estética.

Es una moto pensada para hacer kilómetros sin averías, con una manutención barata y unas prestaciones modestas. Todo esto justifica, en parte, el precio. Por la misma cantidad, se puede adquirir una moto nueva de media cilindrada, francamente bonita y con prestaciones elevadas.

Gigi Corbetta

Motor 16/63

# Atrevase a...

Los frenos son parte vital dentro de los elementos de seguridad del automóvil. Las operaciones de mantenimiento más usuales, más al alcance de cualquier automovilista, son las de cambio de pastillas de freno de disco y purga del circuito hidráulico. En los frenos de tambor, que muchos vehículos llevan en el eje trasero, por lo general es necesario utilizar un utillaje especial, por lo cual la realización del cambio de zapatas es preferible que se realice en un taller de confianza.

Los materiales necesarios son: las pastillas de freno adecuadas para su vehículo (4.800 pesetas), un bote de líquido de frenos (550 pesetas), unos alicates de punta fina, un tarro de cristal de unos 250 c.c., un tubo de plástico de unos cuatro mm. de diámetro inte-

rior, un destornillador grande y una llave fija, que normalmente será del 10. Todos estos útiles los tendrá normalmente en el equipo de herramientas del coche, y lo único que tendrá que comprar es el líquido de frenos y las pastillas, con un coste total de 5.350 pts., que variará arriba o abajo según el modelo de coche. En realizar toda la

**Precio de la reparación en taller:** 6.750 pesetas  
**Coste de la reparación en casa:** 5.350 pesetas.  
**Tiempo de realización en taller:** Tendrá que dejar el coche un día.  
**Tiempo de trabajo efectivo:** Dos horas.

operación no tardará más de dos horas. Para purgar el circuito se necesitará un ayudante que pise el freno mientras se abre el purgador.

Si prefiere que se lo hagan en un taller, tendrá que dejar el coche un día entero en el taller y la reparación le costará unas mil cuatrocientas pesetas de mano de obra más el precio del material utilizado.

Esta operación habrá que realizarla cada vez que el grosor de las pastillas sea menor al indicado por cada fabricante o, si su automóvil dispone de un testigo luminoso de desgaste de las pastillas, cuando éste se encienda. También debe revisar el nivel de líquido de frenos por lo menos una vez al mes y si la pérdida es excesiva lleve el coche a que se lo revisen en un taller para arreglar la fuga.

## CAMBIAR LAS PASTILLAS DE LOS FRENOS

**1** A parte de las piezas que tenemos que sustituir, tan sólo necesitaremos: una llave de ruedas, una llave fija, unos alicates de puntas, un destornillador grande y otro pequeño. El purgador lo podemos sustituir por un vaso.



**2** El coche ha de estar sólidamente soportado sobre unas borriquetas u otro soporte de fiar. Antes de quitar la rueda, marque la posición en la que se encuentra puesta para que, cuando la vuelva a montar, quede en la misma posición.



**3** Tras desmontar la rueda, quite el pasador de alambre con los alicates. Este pasador debe de ser sustituido por otro nuevo cada vez que se cambien las pastillas, ya que puede perder su fuerza con el tiempo.



**4** Antes de quitar el pasador metálico que sujeta las pastillas, fíjese bien en qué posición va colocado. A continuación, y con la ayuda del destornillador, saque dicho pasador. Si es necesario ayude con un martillo.



**5** En los coches que tienen avisador del desgaste de las pastillas tiene que desconectar un cablecito eléctrico que llega hasta una de las pastillas. Después, recuerde volverlo a montar.



**6** Con la ayuda de un destornillador grande, comprima el émbolo que empuja las pastillas contra el disco. Utilice el destornillador de forma que éste no raye la superficie de fricción del disco.



**7** Una vez que las pastillas están flojas, extraígalas. Fíjese bien en todos los detalles para cuando tenga que montar las nuevas. Mientras tanto, tenga precaución para que nadie pise el freno.



**8** Coloque las pastillas nuevas. Los muellecitos que llevan sirven para que éstas no hagan ruido, no olvide montarlos. Introduzca el pasador metálico golpeando suavemente por un lado.



**9** Monte el pasador de alambre nuevo, vuelva a conectar el cable del avisador del desgaste de las pastillas y compruebe que todo el conjunto ha quedado correctamente montado.



**10** Antes de proceder al purgado del circuito de frenos, verifique que en el depósito de líquido de frenos el nivel está al máximo. En caso contrario, rellénelo hasta la marca del depósito.



**11** Introduzca el tubo de goma del purgador en la boquilla que hay en la pinza de freno. Con la llave, gire la tuerca un cuarto de vuelta. Pise el pedal del freno hasta que por el tubo sólo salga líquido sin aire.



**12** Vuelva a rellenar el depósito y repita la operación en otra rueda. Es aconsejable comenzar la operación por la rueda más alejada del puesto del conductor y acabar con la más cercana.



**13** Si no dispone de purgador, utilice un vaso con un tubito. Cuando su ayudante pise el pedal, abra la salida del líquido. Cuando levante el pie, cierre el paso. El extremo del tubito debe estar siempre sumergido.



**14** Sea cual sea el método utilizado, repita el proceso hasta que el pedal del freno se muestre duro y la holgura no sea excesiva. En los primeros kilómetros no someta a los frenos a esfuerzos excesivos.



## DIFÍCIL R. QUICLER.

Difícil de pronunciar.  
Difícil de encontrar.  
Pero usted sabe que todo  
lo que merece la pena,  
suele ser difícil.



Camisería masculina.  
de **JOSE MARIA VECINO**  
Tel. (981) 60 09 00 - ARTEIXO (España).

# Mercado

## LIDER DE VENTAS: RENAULT 9



Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-X-83	Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-X-83
1	Renault-9 .....	38.256	6	Seat Fura .....	27.093
2	Renault-5 .....	35.310	7	Ford Fiesta .....	25.561
3	Renault-18 .....	31.934	8	Talbot Horizon.....	25.363
4	Opel Corsa .....	31.103	9	Seat Panda .....	24.783
5	Seat Ronda.....	27.137	10	Ford Escort .....	24.739

Respecto al último «ranking» de ventas publicado, correspondiente a las ventas acumuladas hasta el día 30 de septiembre, se han producido variaciones de interés en los cuatro últimos lugares. El Seat Panda pasa del puesto 7 al 9; en Ford se incrementan las ventas del Fiesta, que pasa del puesto 10 al 7, mientras que el Escort lo hace al contrario, del 7 al 10 y se ve adelantado por el Talbot Horizon, que pasa al puesto 8, ganando un lugar.

## OFERTAS DE LA SEMANA

### COCHES NUEVOS

#### TALBOT 150 Y SOLARA, 60.000 PTAS. MENOS

La red de concesionarios Peugeot-Talbot ofrece un conocido sistema de reducción en el precio de sus modelos Talbot 150, Solara y algunas versiones Horizon hasta el próximo 30 de noviembre.

La empresa ha emitido 250.000 cheques por valor de 60.000 pesetas que, presentados en cualquier concesionario de la red en las distintas provincias, servirán para reducir el precio de los coches anteriormente expuestos en esa cantidad. Los cheques emitidos se han enviado por correo a personas poseedoras de un automóvil del mismo segmento con antigüedad de siete años o a personas de un determinado nivel de ingreso y formación elegidos al azar entre las listas del censo.



### COCHES USADOS

#### MERCADO DE OCASION EN BARCELONA

ES en el recinto de la Feria de Muestras de Barcelona, en el Palacio de la Metalurgia, donde los días 12 al 20 de este mes está teniendo lugar este Mercado del Vehículo de Ocasión. La iniciativa se debe al GANVAM, el gremio que agrupa a los vendedores de este tipo de vehículos. La muestra incluye automóviles, motocicletas, vehículos industriales tanto nacionales como de importación. No sólo serán vendedores particulares, sino que a ellos se suman las grandes marcas, como Citroën, Seat, Renault, Ford, General Motors, Mercedes y BMW, dando así fe de la importancia de este sector y del certamen en particular.

Más de mil doscientos vehículos usados esperan, pues, a su comprador en Barcelona, ¿será usted?



#### Cómo elabora los precios totales y costo por kilómetro MOTOR16

PARA la elaboración del precio total de los automóviles nuevos y motocicletas, MOTOR16 parte en todos los casos del precio franco fábrica o frontera. A este precio f.f. se

le adicionan los Impuestos Generales por Tráfico de Empresas, Impuestos de Lujo y Municipal, Tasas de Matriculación, Transportes y Seguro Obligatorio.

Para la valoración del coste por kilómetros se ha realizado una ponderación de un uso de 15.000 kilómetros al año, sobre un total de cinco años.

## COCHES NUEVOS

### ALFA ROMEO

**Heiderich-Ornilla:** Torrelaguna, 77. Madrid-27. Tel. 416 14 16.  
Puntos de asistencia: 36.  
Garantía: 1 año sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total	
Alfasud 1.5 SP	1.490	95	170	7,8	24,5	1.452.394
Alfasud 1.5 TI	1.490	105	180	8,1	25,1	1.584.788
Sprint V.1.5. Q.Vor	1.490	105	180	8,1	28,4	1.815.859
Spider	1.962	130	190	11,0	40,5	2.737.279
Bizetta 2.0	1.962	130	185	9,7	31,7	1.966.646
Alfetta 2.0	1.962	130	180	8,9	31,4	2.006.614
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	34,1	2.242.675
GTV 2.5-V6	2.492	160	205	9,9	42,5	2.967.095

### ARO

**Remark.** Avda. Barcelona, 137. Molins del Rey (Barcelona). Tel. 668 36 54.  
Puntos de asistencia: 150.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total	
243 D	3.120	65	110	10,1	20,6	1.200.441
244 D	3.120	65	110	10,1	21,1	1.231.215
320 D	3.120	65	115	10,5	21,4	1.242.314

### AUDI

**Seat.** Paseo de la Castellana, 278. Madrid-34. Tel. 215 33 40.  
Puntos de asistencia: 1.000.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total	
80-CL 2P	1.588	85	165	8,3	29,4	1.895.795
80-CL 4P	1.588	85	165	8,1	29,8	1.955.937
80-CD	1.921	115	182	8,1	34,2	2.351.056
100-CC	1.921	100	176	7,7	35,9	2.619.965
100-CD	2.144	136	200	7,8	43,1	3.275.223
100-CC Diesel	1.986	70	155	7,1	35,5	2.823.029
Coupe-GT	2.144	130	196	8,3	40,0	2.922.131
Outback	2.144	200	222	9,1	74,5	6.251.091
Audi 200	2.144	182	230	6,9	61,4	5.165.710

### AUSTIN

**Leyland España, S. A.** Mar Mediterráneo, s/n. Ctra. Madrid-Barcelona, km. 18,6. Tel. 676 82 11.  
Puntos de asistencia: 45.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total	
MG Metro	1.275	71	160	7,2	18,6	917.470
MG Metro Turbo	1.275	93	180	8,1	22,2	1.179.233
Metro 1.3 HLE	1.275	62	158	6,4	16,5	771.039

### AUTOBIANCHI

**Fiat Hispania, S. A.** Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 456 69 32.  
Puntos de Asistencia: 38.  
Garantía: 6 meses, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total	
A 112 Junior	903	42	130	6,5	15,9	716.192
A 112 LX	965	48	137	7,6	17,9	815.931
A 112 Abarth	1.049	70	155	7,7	19,1	915.814

### BMW

**BMW Ibérica, S. A.** Paseo de la Castellana, 149. Madrid-16. Tel. 450 60 01.  
Puntos de asistencia: 37.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total	
315	1.573	75	154	9,0	29,4	1.842.564
316	1.766	90	175	8,7	31,7	2.093.137
318 i	1.766	105	184	8,5	34,9	2.380.407
320 i	1.991	125	196	8,1	37,4	2.656.094
323 i	2.318	150	202	8,2	41,5	3.018.304
518	1.766	90	164	9,5	38,1	2.617.717
520 i	1.990	125	185	10,1	42,8	3.030.794
525 i	2.494	150	197	10,5	47,4	3.430.474
525 E	2.693	125	185	7,6	42,6	3.205.654
528 i	2.788	184	212	10,4	51,1	3.780.194
524 TD	2.443	115	180	7,0	44,6	3.467.037
628 CSI	2.758	184	212	8,8	72,1	6.028.394
635 CSI	3.430	218	229	8,7	83,4	7.153.323
728 i	2.788	184	201	9,9	57,9	4.504.614
732 i	3.210	197	208	9,8	63,0	5.029.194
735 i	3.430	218	217	9,8	73,1	6.029.223
745 i A	3.430	252	228	10,4	83,6	7.028.423

### CITROËN

**Citroën Hispania, S. A.** Avda. Doctor Esquerdo, 62. Madrid-28. Tel. 273 76 00.  
Puntos de asistencia: 866.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total	
2 CV Especial	602	31	100	6,1	12,2	481.219
2 CV6 CT	602	31	100	6,1	12,5	503.628
Dyane 6	602	31	100	6,1	12,8	535.024
Mehari	602	29	100	7,0	14,2	598.704
Visa Especial	652	35	124	6,8	14,2	607.006
Visa Clásic	652	35	124	6,8	14,7	661.698
Visa Super-E	1.124	57	142	6,3	15,2	727.942
Visa GT	1.360	80	170	7,4	17,5	855.885
BSA Especial	1.299	65	158	8,2	17,7	813.494
BSA X1	1.299	65	158	8,2	18	846.002
BSA Palas	1.299	65	158	8,2	18,7	918.371
BSA X3	1.299	65	158	8,2	18,7	918.371
BSA Special Familiar	1.299	65	155	8,3	18,2	855.032
BX 14 E	1.360	72	163	7,1	19,4	1.071.494
BX 14 RE	1.360	72	163	7,1	19,8	1.112.774
BX-16 95	1.580	92	176	7,4	20,9	1.190.707
BX-16 TMS	1.580	92	176	7,4	21,6	1.262.947
BX-16 HD	1.905	65	157	6,2	19,2	1.363.034
BX-16 TRD	1.905	65	157	6,2	20,5	1.442.885
CX 20	1.995	106	176	9,2	27,8	1.626.011
CX GTI	2.500	138	201	10,1	34,3	2.161.234
CX Prestige	2.500	138	200	9,3	42,9	3.091.115
CX 25 D	2.500	75	156	9,6	26,8	1.825.322
CX 25 RD Turbo	2.500	95	174	7,3	29,2	2.217.787
CX 25 TRD Turbo	2.500	95	174	7,3	30,2	2.323.438
CX Diesel Familiar	2.500	75	151	8,2	30,1	2.225.002

### DE TOMASO

**Autobarajas, S. A.** Isis, 1. Madrid-22. Tel. 742 37 12.  
Puntos de asistencia: 1.  
Garantía: 6 meses.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total	
Longchamp	5.769	300	240	17,2	97,0	7.771.536
Paulera GT5	5.769	300	280	16,2	88,4	6.998.829
Desauville Normal	5.769	300	230	17,2	125,8	10.650.523

### FERRARI

**Tayre, S. A.** Príncipe de Vergara, 253. Madrid-16. Tel. 259 94 63.  
Puntos de asistencia: 6.  
Garantía: 8-V, 1 año ó 15.000 kilómetros. 12-V, 1 año ó 25.000 kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total	
308 GTB I	2.927	240	255	10,0	96,2	8.318.640
308 GTS I	2.927	240	255	10,0	101,1	8.813.244
Memória	2.927	240	240	11,1	107,7	9.372.796
400 I Automática	4.823	315	245	17,0	153,8	13.450.781
BB 512 I	4.943	340	280	14,0	158,0	14.151.470

### FIAT

**Fiat Hispania, S. A.** Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 456 69 32.  
Puntos de asistencia: 45.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total	
Uno 45 3P	903	45	140	6,0	16,7	788.981
Uno 55 3P	1.116	55	150	6,8	17,7	864.364
Uno 55 5P	1.116	55	150	6,8	18,1	903.564
Uno 70	1.301	70	165	6,1	17,9	944.527
Argenta 2.0 IE	1.995	122	175	9,9	28,3	1.610.681
Argenta 2.5 Diesel	2.443	72	150	9,5	26,0	1.748.889
Argenta Turbo D	2.445	90	160	8,5	28,0	1.995.715

### FORD

**Ford España, S. A.** Paseo de la Castellana, 135. Madrid-16. Tel. 270 67 00.  
Puntos de Asistencia: 230.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total	
Fiesta Uno	957	45	137	7,2	14,1	603.469
Fiesta 957	957	45	137	7,2	14,5	643.475
Fiesta L	957	45	137	7,2	15,3	705.762
Fiesta S 1.1	1.117	50	145	6,8	15,5	720.574
Fiesta S 1.3	1.296	69	161	7,0	16,3	780.163
Fiesta Ghia 1.1	1.117	50	145	6,8	16,1	788.179
Fiesta Ghia 1.3	1.296	69	161	7,0	17,0	849.049
Fiesta XR3i	1.599	84	170	8,6	19,8	957.924
Escort Laser 1.1	1.117	55	145	7,2	16,9	817.955
Escort Laser 1.3	1.296	69	157	7,5	17,8	881.686
Escort L 1.1	1.117	55	145	7,2	17,1	839.477
Escort L 1.3	1.296	69	157	7,5	18,0	907.507
Escort GL 1.1	1.117	55	145	7,2	17,9	920.754
Escort GL 1.3	1.296	69	157	7,5	18,9	990.325
Escort GL 1.6	1.597	79	167	7,7	19,4	1.021.347
Escort Ghia 1.3	1.296	69	157	7,5	19,4	1.048.354
Escort Ghia 1.6	1.597	79	167	7,7	20,0	1.080.536
Escort XR3i	1.597	105	186	8,1	26,6	1.619.385
Sierra 1.6	1.593	75	165	8,1	23,6	1.333.347
Sierra 1.6 Familiar	1.593	75	165	8,7	24,7	1.396.796
Sierra 2.0 L	1.993	105	185	7,9	25,2	1.478.395
Sierra 2.0L Familiar	1.993	105	185	8,3	26,2	1.542.219
Sierra 1.6 GL Fam.	1.593	75	165	8,1	25,9	1.565.411
Sierra 1.6 GL Fam.	1.593	75	165	8,7	27,0	1.630.234
Sierra 2.0 GL	1.993	105	185	7,9	26,4	1.604.419
Sierra 2.0 GL Fam.	1.993	105	185	8,3	27,4	1.669.243
Sierra 2.3 GL	2.294	114	190	8,7	28,2	1.710.989
Sierra 2.3 GL Fam.	2.294	114	190	9,5	29,5	1.775.812
Sierra 2.0 Ghia	1.993	105	185	7,9	28,8	1.838.691
Sierra 2.0 Ghia Fam.	1.993	105	185	8,3	29,9	1.910.908
Sierra 2.3 Ghia	2.294	114	190	8,7	30,5	1.944.662
Sierra 2.3 Ghia Fam.	2.294	114	190	9,5	32,0	2.017.479
Sierra XR4i	2.792	150	210	9,6	35,3	2.290.886
Sierra 2.3 D	2.304	67	155	6,7	22,3	1.528.567
Sierra L D	2.304	67	155	6,7	23,4	1.634.608
Sierra GL D	2.304	67	155	6,7	24,6	1.754.625
Capri 2.0 S	1.994	101	182	8,5	25,4	1.515.475
Capri 2.8 i	2.792	160	210	10,3	35,5	2.249.669
Granada 2.3 GL	2.294	114	173	10,5	31,5	1.887.052
Granada 2.3 GL Fam.	2.294	114	173	10,5	32,7	2.002.959

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total	
Granada 2.5 D	2.499	69	146	8,8	28,5	2.035.470
Granada 2.5 D Fam.	2.499	69	146	8,8	29,2	2.151.378
Granada 2.8 i GL	2.792	150	190	10,1	34,4	2.191.527
Granada 2.8 i Ghia	2.792	150	190	10,1	37,0	2.446.387
Granada 2.8 i Ghia F	2.792	150				

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

Table with columns: MODELO, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82. Rows include Diesel 4v, Diesel 5v, Diesel 2200.

TALBOT

Table with columns: MODELO, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82. Rows include Simca 900, Simca 1000, Simca 1200 Especial, etc.

VOLKSWAGEN

Table with columns: MODELO, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82. Rows include 1303 S, Passat, Scirocco, Golf Diesel, Golf GTI.

VOLVO

Table with columns: MODELO, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82. Rows include 244 DL, 244 GL, 244 GLE, etc.

SUS QUEJAS

Calidad... Seat

Estamos en una época en la que la propaganda nos invade con slogans para que compremos tal o cual producto. Por ejemplo, en el caso concreto que motiva la presente, Seat ha dicho a menudo: «Cuidamos su coche, cuidamos de usted.»

Ello viene a cuento de una peripecia mecánica que me ha pasado con el motor de un Ritmo CLX 82, bien cuidado por mi parte, pero que a los 23.000 kilómetros recorridos el eje de levas se «fatigó» y se desgastó prematuramente.

Seat se hizo cargo de la reposición de la pieza defectuosa reconociendo su culpa, pero me hizo pagar la mano de obra, penalizándome así por una pieza mal construida y mal verificada por ellos.

Miguel Usero Ridao Barcelona

Segovia sin Ford

Tengo un Fiesta que, con sólo 22.000 kilómetros, nos dejó tirados el domingo en Segovia por rotura del palier, y, aunque eso sería motivo de queja por sí solo, lo asombroso viene después: volvimos a Madrid en otro coche y a la mañana siguiente llamé a Sarauto, único concesionario Ford en Segovia, pero me dijeron que ya no trabajaban para esa marca.

palier me supuso visitar cuatro concesionarios de Madrid: en Majauto me dijeron que tardarían un mes; en Intasa, que recambios cerraba a las tres; en Madison, que no lo tenían y, finalmente, lo compré en Equimóvil, pagando unas diecinueve mil pesetas.

Súmense dos paseos más a Segovia y se explicarán mi decisión de no volver a comprar nunca un Ford en España: voy a probar si Lada o Subaru tienen mejor servicio.

Joaquín López Blanco Madrid

N. de la R.: Efectivamente, consultado su tema en Ford, no abrirán nuevo concesionario en Segovia hasta el 15 de diciembre.

Los concesionarios Talbot a debate

Quiero denunciar públicamente dos hechos que me ocurrieron en dos concesionarios Talbot:

En Madrid llevé mi coche, porque me daba tirones al acelerar— a SATE —avenida de la Paz, número 4—, que estaba de guardia ese sábado. Allí me limpiaron el carburador y salí para Burgos. En Villafria tuve que ir de nuevo al concesionario Talbot, porque a los pocos kilómetros de Madrid el coche seguía igual que antes.

Francisco Javier Castañeda Burgos

EN EL PRINCIPIO FUE LA RUEDA

Vera



ANUNCIOS POR PALABRAS

COCHES

PORSCHE 924, CE-B, perfecto estado, acepto coche como parte de pago. 1.500.000 pesetas. Tel. (91) 433 09 15. VW JETTA GLI 5 marchas, extras, muy cuidado, 50.000 km. Particular. Tel. (93) 229 39 86.

SE vende Bultaco Streaker, buen estado. Tel. (952) 31 87 36. OPORTUNIDAD se vende Fiat Sport 124, motor 1.600 cc. rojo, motor nuevo, revisión total, 3.000 kilómetros en rodaje, llantas anchas aluminio. Tel. (952) 22 65 45.

RADIO AUTOMOVIL C/. Conde de Aranda, 14 (semiesquina a Claudio Coello, 10) Tel. 431 83 15 - Madrid-1. Instalaciones. Reparaciones. Alarmas DISTRIBUIDOR PIONEER-BLAUPUNKT

PARTICULAR Ford Fiesta M-BW, impecable; 310.000 ptas. Tel. (91) 447 26 67. PARTICULAR, ocasión, vende Ford Granada, 2,3 GL, precio completamente nuevo, 60.000 km., color ocre; M-DP. Año 80. Tel. (91) 461 80 90.



EN ESPAÑA HAY 1.600.000 COMPRADORES DE VEHICULOS AL AÑO. Motor 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra.

Grid for word advertisement with 10 columns and 5 rows.

Motor 16 ANUNCIOS POR PALABRAS Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17

Form with fields: Nombre y apellidos, Domicilio, Teléfono, Firma.

# Caprichos

**1**  
Mascota sobre la figura del famoso corredor de coches italiano Nuvolari. Su precio es de 9.600 ptas. Está fabricado en latón con baño de plata.

**2**  
Réplica de Mercedes, uno de los símbolos más populares y que se ofrece en distintos tamaños con precios entre 3.300 y 5.400 ptas. Este modelo puede adquirirse como tapón de radiador.

**3**  
Una de las mascotas más populares y admiradas en la historia del automóvil es la «dama alada» de Rolls Royce. Se puede adquirir entre 5.700 y 9.600, según tamaño.

**4**  
La cabeza de un guerrero sirvió a Minerva para el diseño de su mascota. Está cubierta por un baño de plata, por lo que su precio sube a 12.700 ptas.

**5**  
La inicial del modelo Bentley sirve de soporte para las alas de la mascota. Su precio es de 4.600 ptas.

**6**  
El símbolo utilizado por una escuadrilla francesa durante la primera guerra mundial sirvió para crear la mascota del Hispano Suiza. Puede adquirirse plana (4.200 ptas.) y normal (8.400 a 9.600 ptas.).

**7**  
Un modelo bonito, sencillo y de pequeñas dimensiones son las alas del automóvil americano Chrysler; su precio es de 4.500 ptas.

**8**  
Un guerrero alado sirvió de mascota para el modelo Buick del año 1928; su precio es de 6.600 ptas.

**9**  
Este modelo con la inconfundible figura del Jaguar sirve como soporte para material de escritorio. Su precio es de 5.500 ptas.

\* Observación: Todas las réplicas de mascotas se pueden adquirir dirigiéndose a Francisco Pueche, Avda. de Valladolid, 45 (apartado postal 45119), Madrid-8. De adquirirlas con las bases, su precio aumenta entre 600 y 1.400 pesetas.



# Cuéntenos su caso

## ASI COMPARAMOS

He leído vuestra revista y me parece muy buena, pero en la comparación de los tres coches diesel no estoy de acuerdo. Pienso que no es justo comparar la versión más alta del Horizon EXD con una más baja del Ronda. Además, el precio del Ronda que pone en la información es de 1.069.624 pesetas y no corresponde con la versión DCL. La información sobre las prestaciones de los motores me parece correcta.

José María Fernández Amador  
León

**Respuesta:** Efectivamente, el precio que señalábamos para el Ronda no es de la versión DCL, pues a la hora de exponer los precios, hemos procurado equiparar las versiones enfrentadas. Por ese motivo, a los precios del R-9 GTD y el Talbot Horizon EXD, hemos opuesto el del Ronda CLX Diesel, mecánicamente igual al DCL.

Este cuidado lo hemos mantenido durante toda la prueba especificando, al hablar de la dirección, que el Horizon EXD la lleva, excepcionalmente, asistida, mientras que las versiones más baratas la tienen sin asistencia y excesivamente desmultiplicada. Esta

precisión se mantiene en el cuadro de «Balance final», con dos llamadas al pie del mismo, referentes precisamente a la dirección —para la puntuación se juzga al Horizon con la dirección sin asistencia— y el equipamiento, en que se considera mejor el del Ronda comparando versiones equivalentes a la del Horizon.

## PINTURAS DE CALIDAD

La carta publicada en nuestra sección de quejas sobre la pérdida prematura del brillo de la pintura ha suscitado numerosas consultas de los lectores sobre el tema.

Cuando una pintura pierde el brillo prematuramente la causa más probable es una falta de calidad de la propia pintura, traducida en falta de dureza superficial y escasa resistencia a la intemperie. Los túneles de lavado desde luego no ayudan a mantener el brillo, pero no por utilizar productos altamente abrasivos, sino más bien por el enérgico frotamiento que efectúan sobre la carrocería los potentes cepillos de nilón. Naturalmente, siempre existe el riesgo de que en algún túnel se utilice detergente en exceso alcali-

no, y que ese túnel sea precisamente donde suele llevar su coche. Pero, sinceramente, creemos que hay más posibilidades de que la pérdida de brillo del coche esté en la calidad de la pintura.

## LICENCIA PARA CORRER

EN el número dos de MOTOR16 he leído un artículo sobre un muchacho de dieciocho años que participa en carreras de circuito y no tiene carnet de conducir. A mí me han dicho que para participar en rallyes se necesita tener dos años el carnet, y como me parece que correr en fórmula es más peligroso que correr en rallyes, me pregunto cómo puede ser esto.

Además, quisiera saber qué es lo que se necesita para sacarse el carnet de piloto de rallyes, y qué es lo que tengo que hacer para poder competir. Además, desconozco si existe algún libro que explique todo esto. Si lo hay, me gustaría que me informaran de dónde poder conseguirlo.

Si lo hay, me gustaría que me informaran en dónde poder conseguirlo.

José María Medina  
Madrid

## GRATIS: Motor16 le regala la mejor asistencia de Europa, con MONDIAL ASSISTANCE

Suscríbase ya. No permita que se le averíe el contacto con su revista favorita. No deje que se le agote antes de que usted llegue al quiosco. Controle su puntualidad. Reciba MOTOR 16 en casa, con un potente descuento de 3.120 pesetas sobre el precio de portada y, además, viaje bien asistido.

Le regalamos una tarjeta personal de Mondial Assistance que cubrirá su vehículo y ocupantes de los riesgos detallados al dorso de este boletín. Una oferta única y exclusiva de MOTOR 16, válida hasta el 30 de noviembre de 1984.



Si desea alguna información complementaria o, simplemente, quiera suscribirse ahora mismo, llámenos.

91-268 04 02-03

## BOLETIN DE SUSCRIPCION

**Sí,** deseo suscribirme a **Motor 16** durante un año, 52 números, al precio especial de 4.680 pesetas.

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

- Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.
- Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-17

N.º \_\_\_\_\_ impuesto en \_\_\_\_\_ con fecha \_\_\_\_\_  
Nombre \_\_\_\_\_ Apellidos \_\_\_\_\_  
Dirección (domicilio u oficina) \_\_\_\_\_  
Población \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_  
Marca del vehículo \_\_\_\_\_  
Matrícula \_\_\_\_\_

Firma

Precios EXTRANJERO (1 año): Europa: 9.400 ptas. Resto países: 16.000 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.

**Respuesta:** En primer lugar, debe saber que no existe ningún carnet especial de piloto. Para correr cualquier tipo de prueba es necesario estar en posición de la licencia federativa, y esta licencia se consigue en la federación territorial correspondiente con: la presentación del carnet de conducir o la autorización paterna, si se es menor de edad y se quiere correr en circuitos o karts; el grupo sanguíneo; y 4.000 pesetas por ser debutante. Además, los rallies no son menos peligrosos que los circuitos; simplemente se trata de dos modalidades distintas del automovilismo deportivo.

Existe en castellano muy poca bibliografía sobre este tema. Hay un libro de Antonio Zanini que se llama «Rallyes» y quizá le pueda servir para tener un primer contacto con las carreras, pero le aconsejamos que vaya a la Federación Centro de Automovilismo, en el paseo de la Castellana, n.º 60, donde le darán toda la información que precise.

**SOLUCION AL VELOGRAMA**

1: Reutemann. 2: Pironi. 3: Francia. 4: Asala. 5: Mirabeau. 6: Rosberg. 7: Objetó. 8: Lemanita. 9: Liaras. 10: McLaren. 11: Iscarriote. 12: Alerón. 13: Carlos.

**La foto premiada**



**MUSEO AL AIRE LIBRE**

Este camión Chevrolet de 1928 merecería estar en un museo, pero habitualmente se encuentra aparcado en la madrileña calle de Palos de la Frontera, a la puerta de una tienda de muebles. Su propietario, nostálgico él, conserva con cariño su primer camión de mudanzas. Fotografía enviada por Pilar Alonso Soubrié, de Madrid, que recibirá como premio una suscripción a MOTOR16 durante seis meses.

Su primer amor no fue su gran amor. Jorge Verstrynge, secretario general de Alianza Popular (AP), tuvo que esperar muchos años hasta encontrar su coche, un Citroën GS, azul, con el que viajó por España en «P.M.», en perpetua multa.

**JORGE VERSTRYNGE**

**AP EXISTE GRACIAS A LOS COCHES**

**E**N el año 1976 era ya secretario general adjunto de Organización Territorial. «Había que recorrer el país —dice— y aquel coche resultó ser el perfecto: frenado perfecto, estabilidad perfecta, rapidez —alcanzaba más de 170 kilómetros por hora— y magnífica suspensión. Sólo tenía un defecto, que no tenía aire acondicionado. Por eso, exclusivamente por eso, lo vendí.»

Antes había conducido otros coches. Jorge Verstrynge aprendió a conducir muy joven, a la edad de doce años, y fue su profesor de Física y Química el que le enseñó en Marruecos, donde vivía con sus padres. En aquel país el código era menos estricto y él pudo permitirse el lujo de conducir siendo casi un niño. A los catorce años tuvo su primer accidente —volcó en una curva—, pero no se hizo nada. El último fue el pasado día 10 en Madrid, cuando un 131 se saltó un ceda el paso y alcanzó al coche del secretario general, que resultó ileso.

Con carnet pero sin coche, Jorge Verstrynge se trasladó a Madrid a estudiar en la Universidad y fue en cuarto de carrera cuando consiguió tener su primer automóvil un Mini verde. «Mi padre me dio el dinero de la entrada y yo tuve que pagar las veinticuatro letras con algún dinero que sacaba haciendo encuestas.»

Las primeras elecciones generales coinciden con el cambio del querido GS azul por un CX 2400 Pallas, con aire acondicionado naturalmente. Con él hace la campaña gallega, la andaluza y alguna más y descubre que tampoco este coche enfria lo suficiente como para viajar por Andalucía en pleno verano.

«Citronista» empedernido y amante de la velocidad, Jorge Verstrynge se

compra un nuevo modelo, el CX GTI que tiene ahora. «Corro sistemáticamente, pero sólo cuando tengo visibilidad.» Y el secretario general de AP asegura que todas sus multas, que son muchas y caras —algunas de 18.000 pe-

al volante. Cuando llegaron al sitio donde tenía que hablar el coche iba a 180 por hora y del frenazo salió humo por las cuatro ruedas. «Alguien se lo comentó a Fraga y éste, enfadado, me dijo que me olvidara de conducir, que se había acabado.»

Pero todavía intenta sentarse al volante, aunque sólo sea para ir de la sede de AP a su casa, al final de la jornada. «Me relaja, hace que me olvide de los problemas», dice. Pero en los viajes largos va con chófer y no comete las imprudencias de antaño: Conducir, por ejemplo, Madrid-Córdoba, ir a un mitin, luego a una comida y volver en el mismo día a Madrid.

«En una ocasión —cuenta—, en plena campaña, alquilamos dos coches en dos días y los dos quedaron para el arrastre. Con el primero, el chófer se salió de la carretera, el morro se clavó en la tierra y se deformó la caja. Al día siguiente, conduciendo yo de Cádiz a Sevilla, se fundió una biela del segundo.»

Quizá algún día pueda volver a conducir. Quizá si la política quedara en segundo plano. «Si ganara AP las elecciones mi retirada sería más sencilla porque mi compromiso termina cuando Fraga llegue a la Moncloa.»

Mientras tanto los coches no podrán ser su «hobby», aunque su deporte favorito sea el «karting» y aunque los siga queriendo. «AP —dice— debe más a los coches que ningún partido.»

Los altos cargos de UCD nacieron en el poder y podían ir en Mystere. El PSOE era un partido de tradición histórica, con cuadros formados. Pero AP partió de cero y fue reclutando a sus gentes a base de viajes, a base de carretera.»



setas— son por exceso de velocidad, por ir por una autopista a 200 kilómetros por hora. «Yo las pago siempre, porque creo que el que vulnera una norma debe responder.»

Correr para Verstrynge es un placer, pero también una necesidad. «Lo que ocurre —dice— es que cada vez conduzco menos. Fraga me lo tiene prohibido.» Fue hace algún tiempo, Jorge Verstrynge tenía que dar un mitin en Huelva en una escuela politécnica. Venía de Cádiz y conducía un chófer. Al llegar a Huelva, con casi una hora de retraso, el secretario general se puso

**¿Qué hará...**



**MONDIAL ASSISTANCE  
si usted lo necesita?**

- Mandar una grúa para remolcar el vehículo averiado al taller más cercano
- Buscar hotel y participar en los gastos si el vehículo no fuera reparable en el mismo día.
- Organizar y tomar a cargo el regreso de los ocupantes en tren o en avión hasta su domicilio habitual si el vehículo estuviera inmovilizado más de dos días
- Enviar piezas de recambio en caso de no encontrarlas «in situ»
- Facilitar al abonado un billete de tren o de avión para que vaya a recoger su vehículo reparado. En caso de imposibilidad, mandar un conductor
- Repatriar el vehículo averiado a ESPAÑA si fuera imposible repararlo en el extranjero

CON UNA SIMPLE LLAMADA A COBRO REVERTIDO LAS 24 HORAS DEL DIA, LOS 365 DIAS DEL AÑO, EN ESPAÑA Y EN LOS PAISES DE LA CARTA VERDE

**Motor 16**

Apartado Nº 330 F.D.  
MADRID

ESTA SEMANA  
EN SU QUIOSCO

ESPECIAL  
INFORMATICA

## Cuatro horas con Ruiz Mateos YO NO PAGO GOLPES DE ESTADO

### La guerra de las galaxias III

**Palino: con Almirón  
fundé la Triple A**



Salvador H. Palino

## Agenda personal

### CARRERAS DE COCHES

**E**L Rallye de Gerona, puntuable para el Campeonato de España con coeficiente 4, saldrá el sábado día 20, a las 20,00 horas, de Llafranc, un pueblo cercano a la frontera francesa, para finalizar el domingo día 21 a las 9,26 horas en la misma localidad. Además, los aficionados de Tarragona tienen otras dos pruebas programadas para el día 20: La subida a Les Ventoses, en Vendrell, y el Rallye Clasic Baix Camps, en Reus.

El sábado día 19 se correrá por tierras aragonesas el penúltimo rallye de tierra del campeonato organizado este año por el Real Automóvil Club de España.



### MOTOS EN CINE Y TEATRO

**E**N el Palacio del Cinema, de Barcelona, y en la sala del cine Torre de Madrid, dan la película de origen americano «Superhombres». Este documental, que utiliza imágenes reales, nos acerca al mundo de la competición motociclista en todas sus facetas y ha sido rodado por los grandes campeones de cada una de las modalidades.

También en la comedia musical «Un reino para Tania», que se representa en el teatro Monumental, de Madrid, intervienen las motos.



## Carmen se saca el carnet

### Los test, un reto a su alcance

**E**L sistema de tests que utiliza la Dirección General de Tráfico para examinar a los aspirantes al carnet de conducir —perdón, permiso de conducción— hay a personas que les va muy bien y a otras que les va fatal. Y yo soy de estas últimas. A mí me va enrollarme con una pregunta, contestándola sí o no y explicarla. Pero si me ponen tres respuestas de las cuales sólo una es la buena, la perplejidad me invade porque o bien las tres me parecen falsas, o las tres posibles, o depende de la situación.

Y los tests de las clases de teórica, elaborados por las autoescuelas según las preguntas que Tráfico propone en los exámenes, son tests con mala uva, con multitud de trampas, caza-despistados, y hechos de tal manera que si uno no está seguro de lo que sabe cae en la trampa como una mosca en un tarro de miel.

No éramos muchos en las clases prácticas de don Francisco, en la Siglo XXI. Una belleza joven, Julia, que trabajaba de secretaria en una empresa; Beatriz, una punki lista como ella sola que llevaba la cabeza rapada excepto por un mechón desde la frente a la nuca; un joven serio, estudiante de ingeniero industrial; una chinita que acaba de abrir un restaurante especializado en chowmeins en la misma calle Santa Teresa, y servidora, que, a pesar de la corta edad media del alumnado, llevaba el complejo de carroza con bastante dignidad.

En los tests, las preguntas van acompañadas de fotos, lo que, aunque parezca lo contrario, confunde más todavía en algunos casos. Por ejemplo, se ve en la foto

un semáforo en rojo con una flecha que indica dirección a la derecha en verde. La pregunta es: «No puede seguir de frente, pero sí a la derecha. ¿Qué debe hacer si sigue la dirección de la flecha?» Las tres opciones son: (a) ceder el paso a los que circulan por la vía transversal, (b) pasar por tener preferencia, y (c) esperar a que cambie el semáforo principal.

Todos los de la clase dimos por buena la respuesta (b). Los ojillos del profe don Francisco se iluminaron. Cielos, habíamos caído todos en la misma trampa saducea.

Aunque teóricamente se puede pasar, hay primero que dejar pasar al personal de a pie, si los hubiera, o sea la (a). Beatriz, la punki, era la alumna que peor llevaba lo de las trampas, preguntas con segundas se la llevaban los demonios.

—¿Pero por qué no ponen las preguntas bien? ¡Qué rebuscamiento! —decía la infeliz tirándose del mechón.

A base de buscarle los tres pies al gato, a veces caíamos en errores imperdonables. Por ejemplo, en una carretera normal desierta, una señal de fin de prohibición de adelantamiento.

La pregunta es: «¿Hay algún automóvil que no puede adelantar?». (a) Sí, los camiones solamente, (b) no, y (c) sí, todos aquellos que no sean turismos. Unos contestamos que la (a) y otros que la (c), cuando la respuesta correcta era la obvia, la (b).

—Esto deforma la mente —gemía la punki.

Más de una tarde volví a mi casa y mientras preparaba la cena mi familia me pilló dándome la cabeza contra la pared de la cocina.



Carmen Rico Godoy



Velograma

Por DAV

Circuito de Montecarlo

MODO DE RESOLVERLO

Partiendo de la casilla de salida, seguir la dirección de las flechas hasta completar los 16 tramos de que se compone el circuito, cada uno de ellos separado por un trazo más grueso.

Puede ayudarse en «Boxes» y en «Tribunas», además de los «Colores». Las dos primeras ayudas se producen por verticales, mientras que en las zonas de «color» se producen en forma correlativa, como la resolución de los tramos normales. Las casillas punteadas que figuran a la salida de algunas curvas peligrosas pueden contener un significado similar al verdadero, con lo

que se puede producir un «despiste» intencionado. Los «colores» ayudan a entrar nuevamente en la pista.

RECORRIDO

1: Vencedor de este gran premio en 1980 y récord de la vuelta en 1'27" 418 en esta misma prueba. 2: Ganador del Gran Premio de San Marino en 1982. 3: País al que pertenece el piloto citado en el apartado anterior. 4: Tuéstala, ponla al fuego. 5: Nombre que los monegascos dan a la curva donde va acoplada esta pregunta en el circuito. 6: Piloto del equipo Williams-Ford que fue penalizado en Monza, durante la prueba de este año, por

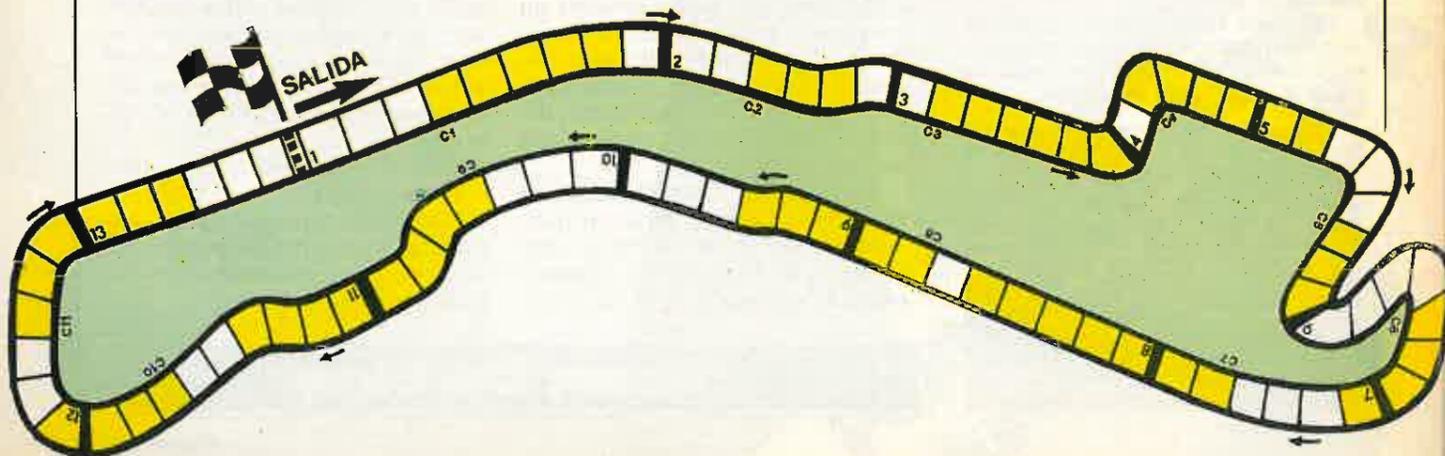
pisar una raya de balizamiento. 7: Puso reparo a una opinión, la impugnó. 8: Mineral muy duro, conocido por otro nombre como el jade. 9: Ataras o aseguraras con cuerdas. 10: Equipo de constructores de Fórmula 1. 11: Figurado y familiarmente, traidor alevoso que vendió a su Maestro por 30 dineros. 12: Admículo que se coloca en el exterior de los bólidos y que ayuda a la estabilidad del vehículo. 13: Nombre de pila del emperador español padre del Rey Prudente.

AYUDA «COLOR»

C1: Frase o motivo musical que sirve de base a una composición.

C2: Licor alcohólico destilado de melazas y zumo de caña de azúcar. C3: Dícese a las cosas antiguas y, en especial, a las personas apegadas a ellas (en singular). C4: Salchicón. C5: En el idioma francés, «agua». C6: Conjunción latina que expresa «por tanto», «luego», «pues». C7: Nombre de un famoso equipo de constructores de Fórmula 1. C8: Musa de la comedia. C9: Roca formada con granillos de cuarzo, unidos por un cemento silíceo, arcilloso o calizo. C10: Mira, divisa desde un lugar alto. C11: Hacer ruido bronco con la respiración cuando se duerme.

Solución en pág. 78



Cartier  
El reloj desde 1904\*

VENDÔME LOUIS CARTIER 3 OROS

\* 1904. Louis Cartier inventa el primer reloj de pulsera para el aviador Santos Dumont.

les must de Cartier  
Paris

# CUESTION DE EXPERTOS

Desde hace Siglos WHITE HORSE se produce de forma artesanal con elementos de la propia tierra escocesa.

El agradable sabor de WHITE HORSE es fruto de la combinación casi mágica de ingredientes naturales: de la cebada recibe su carácter, su pureza, de las aguas del Loch Katrine, y el aroma, del calor desprendido al quemar la turba vegetal que sólo se da en Escocia. Después reposará durante años en viejas barricas de roble, hasta adquirir su madurez y sabor único. Este es el método tradicional, el que hace de WHITE HORSE el whisky más apreciado por los expertos.

# WHITE HORSE

EL ESCOCES  
DE LOS ESCOCES



© Suc de Fco QUINTANA

# Motor 16

SEMANAL

GRUPO

19 de noviembre de 1983

Núm. 4 • 150 ptas.

# TRAFICO OCULTA MUERTOS

**NORMA DUVAL:**

**'LOS COCHES QUE AMO'**



**SEGURO DE OCUPANTES: APENAS ASEGURA**

**PRUEBA DEL MERCEDES 190 E**

**RONDA CONTRA RITMO:  
& ES MEJOR SEAT QUE FIAT?**

**SORTEAMOS ESTE PORSCHE**

