

ANTICONGELANTES: ALGUNOS SE CONGELAN

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

10 de diciembre de 1983

Núm. 7 • 150 ptas.



**PORSCHE 928 S:
PROBADO A 250 Km./h**

GASOLINA: UNA, CARA Y MALA

**COSTES POR KILOMETRO ACTUALIZADOS
EL R-9 DIESEL A LOS 15.000 KILOMETROS
MERCEDES SGS: UN COCHE PARA JEQUES**

Un, dos, tres

Le hemos prometido un gran interés y la máxima desgravación.

Y aquí están. En la nueva Emisión de Deuda Pública.

Esta vez con un gran interés, el 13,75%, la máxima desgravación fiscal autorizada, el 15% y a sólo 3 ó 5 años de amortización.

Lo que supone una rentabilidad efectiva total a tres años del 20,67%.

Excelentes condiciones a las que tiene que añadir toda la seguridad y garantía del Estado.

Invierta en Deuda Pública, puede suscribir desde 10.000 Ptas. en Bancos, Cajas de Ahorros, Caja Postal e Intermediarios financieros.

El último día es el 23 de Diciembre. Y no tendrá otra oportunidad.

DEL 12 AL 23 DE DICIEMBRE

CARACTERÍSTICAS DE LA EMISIÓN	
Interés:	13,75%
Desgravación:	15%, deducible de la Cuota del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas. Además, según Real Decreto-Ley 24/1982 y la Ley 5/1983, Vd. podrá vender sus títulos cuando lo desee sin perder las ventajas desgravatorias.
Amortización:	3 ó 5 años. Voluntaria para el inversor al tercer año y definitiva al quinto año.
Liquidación:	Títulos de cotización calificada en Bolsa
Piaseo de suscripción:	Del 12 al 23 de Diciembre de 1983
Pago de intereses:	Semestral. Primer vencimiento 23 de Junio de 1984
Precio de emisión:	A la par, libre de gastos para el suscriptor
Título:	10.000 pesetas
Garantía:	La del Estado
Lugar de suscripción:	Bancos, Cajas de Ahorros, Caja Postal e Intermediarios financieros
Rentabilidad efectiva total, con desgravación a los 3 años:	20,67%

LO PROMETIDO ES DEUDA.

A 3 ó 5 AÑOS. **13,75%** de Interés. **15%** de Desgravación.

EMISION DE DEUDA PUBLICA DEL ESTADO.



MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA.

UNO Nos subieron la gasolina para aumentar la recaudación del Estado, y justo es, por tanto, que como automovilistas protestemos. Una, mala y cara es la gasolina aplomada que consumimos, para tristeza de los motores y dolencia pulmonar segura. Aún queda mucho por andar hasta que el mundo de la gasolina en España alcance niveles de calidad y diversidad semejantes a los europeos. *Campsa*, el monopolio sempiterno, está tomando medidas para dejar de serlo tan pronto como entremos en el Mercado Común. Pero el listísimo Claudio Boada va a defender las posiciones de *Campsa* en el mercado español con uñas y dientes.

Lo que no está nada claro es que la defensa de *Campsa* coincida con los mejores intereses del ciudadano hispano sobre cuatro ruedas. Nada claro, porque queremos menos plomo, más gasolineras y más competencia. Todo lo que *Campsa* nos negó hasta ahora.

Luego, descendidos del trono mecánico con cuatro ruedas, en cuanto ciudadanos de a pie y no sólo automovilistas, no queda otro remedio que comprender las razones a corto plazo que han movido al Gobierno a subir los precios de los productos petrolíferos. Con el monumental déficit que carga el Estado, natural es que Hacienda trate de disminuirlo de cara a 1984.

Claro que los déficit se disminuyen de dos maneras: aumentando ingresos o disminuyendo gastos. No estaría nada mal, por ello, que

el Gobierno, además de subirnos gasolineras, diera en reducir los faraónicos déficit de la Renfe y otras empresas públicas.

No hay precio de gasolina, por muy astronómico que sea, capaz de financiar los centenares de miles de millones de pesetas dilapidados por ferrocarriles, astilleros, siderurgias y demás monstruos sagrados que están sangrando al país.

DOS Para gran sorpresa de quien esto firma, renovar el carnet de conducir, al menos en Madrid, es tarea burocrática tan eficaz, tan eficaz, que esa oficina no parece España. Le miran a uno ojos, oídos y demás reflejos en gabinetes médicos bastante numerosos, bien equipados y con nulas colas. Posteriormente, en minutos le cambian a uno el carnet viejo por el nuevo. Sin colas. Milagroso. Esa burocracia parece de importación. Ojalá otras oficinas estatales sigan su ejemplo.

TRES Picardía hispana de nuevo. En este número demostramos que hay anticongelantes en el mercado que se congelan a tres grados bajo cero. Es decir, que más vale echarle vino peleón a nuestro radiador que alguno de los anticongelantes fulleros. Hay que ser implacables con productos que tan descaradamente ponen en peligro nuestros automóviles.



Juan-Tomás de Salas

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	59 MOTOS	BMW R 65 LS: vestida de carreras:
6 ACTUALIDAD	CAMPASA: una, cara y mala	64 ATREVASE A...
10	Un punto negro cada 150 kilómetros	67 MERCADO
14	Anticongelantes: no se fie de las ofertas	68
17 LO ULTIMO	Exclusiva: el futuro MG deportivo	72
21 A FONDO	Prueba del Porsche 928 S	76 CAPRICHOS
40 GENTE SOBRE RUEDAS	Un mecánico llamado Gila	77 MI PRIMER AMOR
46 OCIO	Jugar con la arena	78 AGENDA PERSONAL
51 VIAJES	Huesca, con las primeras nieves	79 CUENTENOS SU CASO
53 XAVIER DOMINGO	Los de Aragón	81 CARMEN RICO-GODOY
54 DEPORTE	El rallye de las galletas	82 JUAN BALLESTA Y VELOGRAMA

Pág.
28

Un jeque árabe ha comprado 40 Mercedes SGS Gull-Wing y ha pagado quince millones de pesetas por cada uno de ellos. Es el fuera de serie de esta semana



Pág.
32

El Renault 9 Diesel, bajo la lupa. Tras 15.000 kilómetros hemos analizado este nuevo modelo recién lanzado y hemos llegado a interesantes conclusiones





La CEE regaña a Ford

La Comisión Europea, órgano ejecutivo de la CEE, ha fallado recientemente en contra de la compañía Ford por un acuerdo con su principal concesionario alemán. En efecto, Ford había acordado el pasado año con sus distribuidores germanos no vender fuera de Gran Bretaña a menor precio los automóviles con volante a la derecha, para que los pedidos de esos coches fueran remitidos a las filiales de Londres. Ahora la Comisión ha declarado ilegal esa recomendación y ha abierto al público inglés el mercado germano de vehículos con el volante a la derecha, donde se venden más baratos que en la propia Gran Bretaña.



Con espíritu deportivo

La gama de los Opel Ascona se amplía en España con la aparición de la versión denominada Sport. Se trata de una carrocería de tres volúmenes y dos puertas, equipada del motor 1.800 centímetros cúbicos, con inyección, que desarrolla 115 caballos. El cambio es de cinco marchas. El coche lleva otros aditamentos que lo distinguen de sus hermanos de gama, como son las llantas de aleación y un pequeño deflector en el borde del maletero. El precio de esta nueva versión es de 1.590.530 pesetas.

MAS JAPONESES EN USA

La firma japonesa Honda va a instalar nueva planta de montaje de automóviles en Estados Unidos. La planta tendrá una capacidad para producir doscientas mil unidades anuales y supondrá una inversión de trescientos millones de dólares. La producción, que se pondrá en marcha como muy tarde en 1986, supondrá una ayuda importante para la factoría de Marysville, de la que ahora mismo salen ciento cincuenta mil unidades al año. Esta operación de Honda coincide con el incremento de las ventas de coches pequeños en Estados Unidos.

ALFA ROMEO ESPAÑOLA SIGUE

La suspensión de pagos de la empresa Heiderich-Ornilla, importadora de los Alfa Romeo, ha hecho que Alfa Romeo Española, filial de la marca italiana, que había estado en los últimos años en estado latente, reanude su actividad, importando ella los coches de la marca.

Dado que no parece haber viabilidad para Heiderich-Ornilla es prácticamente seguro que Alfa Romeo tomará a su cargo, de ahora en adelante, la importación y representación de la marca italiana en España. Los primeros coches directamente importados por Alfa Romeo comenzarán a llegar en breve a los concesionarios.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidentes: Alejandro Muñoz Alonso.
Director: Tomás Cavazza.

Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesores de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor-Jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); Angel Carhenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: Enriqueta Antolín, María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. País Vasco: Ander y Gorka Landaburu y Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Italia); Pedro Antonio Chocano (Francia); Peru Egurbide (Reino Unido); Alfonso Rojo (Estados Unidos); Miguel Segura (Alemania). Diseño: Olegario Torralba, Juan González. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Martling, María Isabel Valcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbeta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Garib (Pruebas); Angel González (Video); Antonio González (Tira de humor); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Rafael Lombar (Motos); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Más (Pruebas); 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: José Luis Virumbrales.
Director de Publicidad: Miguel Angel Martínez. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Anuncios por palabras: José Carlos de Santiago. 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.
Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-17. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 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

MOTOR 16, AL DIA

GRACIAS a nuestro avanzado servicio de informática, esta misma semana, los lectores de MOTOR16 pueden estar al día del coste por kilómetros de todos los modelos de automóviles a la venta en España, adaptado a los nuevos precios de los carburantes. Al mismo tiempo que se ha hecho el cálculo se han introducido nuevos parámetros sobre la depreciación real de cada modelo, por lo que, en ocasiones, se observará una disminución del coste por kilómetros, a pesar del sobreprecio del carburante.

También hemos comenzado a introducir los valores reales de prestaciones y consumo, obtenidos por nuestros probadores. En todos los casos, la relación de modelos de cada marca está realizado sobre las versiones base, con el equipo de serie básico, por lo que en ocasiones pueden producirse diferencias, si el vendedor no dispone de coches sin opciones.

Vía Cartagena

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo invertirá 1.180 millones de pesetas en la construcción del ramal este de circunvalación de Cartagena y la variante de Alumbres, dentro del proyecto de la autovía Murcia-Cartagena, cuyo trazado es el previsto para el eje entre ambas ciudades.



El proyecto de construcción del ramal cartagenero prevé la realización de quince obras concretas para salvar carreteras y caminos, evitar cruces a nivel con el ferrocarril y servir a tres enlaces con otras tantas localidades. En cuanto a la variante de Alumbres, de una longitud de 2.500 metros, servirá para eliminar un tramo que registra una gran intensidad de tráfico pesado, en su mayor parte de mercancías peligrosas, y que supondrá un nuevo acceso al complejo industrial de Escombreras.

CIEN OCTANOS

● En contra de los rumores que aseguran que la línea de modelos Talbot dentro de la gama Peugeot desaparecerá en breve, fuentes de la marca han anunciado que hay ya planes concretos sobre modelos Talbot hasta 1988, planes que no tardarán en dar a conocer los dirigentes de la Talbot.

● En 1986 habrá un nuevo modelo Peugeot que actualmente tiene el nombre de código C.28. Deberá ser el sucesor del Peugeot 604 y la réplica al Renault 25, vendrá a cubrir un importante puesto en la gama alta de la marca.

● Mientras Fiat sigue guardando un absoluto silencio sobre la resolución del tribunal de París favorable



PRIORIDAD A LA IZQUIERDA

La posibilidad de cambiar la norma de prioridad a la derecha en las intersecciones, cobra cada vez más fuerza. Una comisión estudia desde hace tiempo la implantación de la prioridad a la izquierda en Europa, pero de momento los franceses ya han llevado a cabo algunas experiencias piloto en glorietas de importantes ciudades con favorables resultados. Se ha registrado una mayor fluidez en el tráfico y menos accidentes.

En definitiva, es el mismo planteamiento que en Inglaterra, donde siempre tienen prioridad el coche que está en la glorieta y los coches que acceden a ella deben cederle el paso. Sin necesidad de semáforos, los resultados son mucho mejores de los que es habitual en las ciudades españolas.

Un conservador para Mercedes

El profesor Werner Breitschwerd, de cincuenta y seis años, ha sido elegido como nuevo jefe de Mercedes. Breitschwerd se



incorporó a Mercedes en 1953. Después de ascender hasta jefe de investigación fue incorporado a la de directivo en 1977, cargo que ha ocupado hasta la actualidad en combinación con una cátedra de la Universidad Técnica de Karlsruhe.

Una gasolina sola, la de Campsa, al precio inamovible que quiera la Administración y con la mayor cantidad de plomo de Europa es lo que el futuro reserva a los automovilistas españoles, aun cuando entremos en el Mercado Común.

GASOLINA: UNA, CARA Y MALA

ALGUNAS de las diez pesetas más que hay que pagar por el litro de gasolina desde el pasado 1 de diciembre irán a financiar una operación destinada a destruir uno de los sueños del automovilista español: el de circular por carreteras flanqueadas de gasolineras de distintas marcas que se disputan los clientes abaratando precios —como en Alemania federal—, cambiando gratis el aceite o regalando vajillas y cubertorias —como en Gran Bretaña—, con tal



ropeos fue el desmantelamiento del monopolio de los carburantes. La CEE se comprometía a abrir sus puertas a los productos petrolíferos españoles en igualdad de condiciones con los de sus restantes miembros, pero exigía idéntico trato en el mercado español para las gasolinas y lubricantes procedentes de los países asociados.

Pedía la CEE que el monopolio de

de que les dejen enchufar la manguera al depósito.

Porque la subida no servirá para remediar ninguno de los males que gravan la gasolina española: la de Campsa va a seguir siendo la única que se venda aquí, incluso después de que entremos en el Mercado Común; sus precios, fijados por el Gobierno e inalterables, alcanzan ya la media europea, y nuestros carburantes seguirán siendo de los peores y más contaminantes de Europa.

Las posibilidades de que aquí se vendan otras gasolinas son bien remotas, desde que el pasado mes de junio el Instituto Nacional de Hidrocarburos (INH) se hizo con la casi totalidad de las acciones de Campsa para repartir-

las después entre las refinerías españolas. Se inició así una maniobra, previa a nuestra entrada en la Comunidad Económica Europea (CEE), encaminada a perpetuar en lo posible el monopolio de esta empresa, a la que se va a dotar de medios y atributos tales que, llegado el caso, podrían disuadir a otras gasolinas europeas, mejores y más baratas, de entrar en el mercado español.

En 1977, cuando se solicitó el ingreso de España en la CEE, una de las primeras exigencias que expresaron los eu-

Campsa quedara totalmente desmontado en seis años a partir del ingreso y que desde el primero se diera entrada a los productos europeos, aunque gradualmente: el primer año, el 4,5 por 100 del promedio de lo vendido por Campsa en los tres años anteriores, y en los cinco restantes, el 20 por 100 hasta llegar al régimen de libertad total. Y pedía también que, puesto que la red primaria es estatal —factorías, oleoductos, flota, camiones, gasolineras y edificios—, la pusiera a disposición de las compañías europeas.

Al Gobierno de UCD le parecía una empresa demasiado grande y candente desmantelar un monopolio con cincuenta años de historia, así que dio largas al asunto y se lo traspasó a los socialistas que, por lo que se ve, aguantan mejor el calor. Mientras llega la fecha del ingreso en el Mercado Común, el Gobierno de Felipe González ha intentado un cambio que deja todo igual que antes para que Campsa sea aceptada por la CEE sin perder su posición de privilegio.

La primera operación ha sido «pri-

Campsa. Técnicamente el monopolio dejará de existir y los carburantes españoles se podrán vender en el resto de Europa desde el día en que nos acepte el Mercado Común.

«Esta es una medida patriótica, indispensable cara a la integración española en la Comunidad Europea», dijo entonces Carlos Solchaga, ministro de Industria y Energía. «Esto es un salto de gigante de cara a la integración en el sistema comunitario», afirmó José Luis Díaz, presidente conjunto de las refinerías de Enpetrol y Petrolíber.

oleoductos, que es patrimonio nacional en su mayoría, es decir, de todos los españoles, va a ser entregada a esta empresa privada que es ahora Campsa.

Para la compañía holandesa Shell, que tiene una filial en España desde antes de que el dictador Miguel Primo de Rivera creara Campsa en 1927, sería «un abuso de poder la falta de igualdad de oportunidades que sería el obligarnos a la construcción de una nueva red de distribución», según declaró un portavoz de esta empresa a MOTOR16.



Una sola red, la de Campsa, y precios únicos. No hay rebajas posibles, ni servicios gratuitos.

vatizar» la empresa. Para ello, el pasado 27 de junio se suspendió en la Bolsa la cotización de las acciones de Campsa que, con un valor nominal de 500 pesetas, se cotizaban a 800 en ese momento. El INH, que ya controlaba el 53,41 por 100 de las acciones, compró a 1.250 pesetas cada acción hasta hacerse con el 97 por 100. A continuación, el INH se quedará con sólo el 16 por 100 de las acciones de Campsa y venderá las restantes a las seis refinerías españolas. Pero de estas refinerías, dos —Enpetrol y Petrolíber— son estatales y unidas sus acciones a las del INH resulta que el Estado controlará el 56,36 de

Sin embargo, con el nuevo esquema de Campsa es difícil que vengan empresas de hidrocarburos a vender sus productos en España si Campsa no quiere. El principal obstáculo es que la red de

Para los dirigentes del Instituto Nacional de Hidrocarburos, por el contrario, poner la red básica de distribución en manos de las multinacionales europeas sería un error. «¿Por qué tenemos que regalarles algo que hemos construido entre todos los españoles durante estos años?», dijo a esta revista Claudio Boada, presidente del INH.

No obstante, los de Shell-España argumentan que ellos llevan pagando sus impuestos al Estado español desde 1920 y que tienen derecho a participar del patrimonio como cualquier otra empresa privada, Campsa en este caso.

Los dirigentes actuales de Campsa no se oponen, en

PRECIOS DE EUROPA, EN PESETAS

	Super (litro)	Normal (litro)
Alemania federal	84,0	80,5
Bélgica	93,2	90,3
Francia	94,7	88,8
Italia	111,8	109,1
Reino Unido	91,9	89,9
Holanda	94,5	92,1
España	93,0	87,0



LOS EUROPEOS Y LA GASOLINA

País	Precio	Gasolinas	Servicio	Gasolineras
España	Lo fija el Gobierno	Una sola, distribuida por Campsa, controlada por el Estado	Malo y escaso. No hay competencia que lo estimule	3.500 (una por cada 144 kilómetros cuadrados)
Italia	Lo fija el Gobierno	No hay monopolio. Se puede elegir entre una veintena de marcas. El Estado controla dos marcas: Agip, que es la más grande, e Italiana Petroli	Sorteos, cupones y regalos se usan para bajar el precio. Servicios gratuitos, como cambio de aceite, lavados, etcétera, se ofrecen para atraer clientes	38.000 (una por cada ocho kilómetros cuadrados)
República Federal de Alemania	Precio libre	Hay 12 marcas diferentes de gasolina. El Estado tiene participación en la cadena Aral	Las grandes marcas tienen servicios abundantes y de gran calidad. Las más modestas tienen menos servicios, pero venden la gasolina más barata	23.219 (una por cada 10 kilómetros cuadrados)
Portugal	Lo fija el Gobierno	No hay monopolio. Hay cuatro marcas de gasolina, de ellas, una pública.	Buenos en todas las marcas	2.000 (una por cada 46 kilómetros cuadrados)

principio, a que otros usen esta red de oleoductos que les va a entregar el Estado, pero se reservan el derecho de imponer sus condiciones: «Cualquier empresa extranjera podrá utilizar la red —afirmó un alto cargo del Ministerio de Industria y Energía a MOTOR16— mediante convenios con Campsa. No hay ninguna norma en el protocolo que impida que esta red sea utilizada por los extranjeros. Lo que ocurre, como es natural y lógico, es que la propiedad de la red será de una empresa y quien quiera utilizarla tendrá que negociar con esa empresa.»

No se tiene en cuenta, al parecer, que esa red es de todos los españoles. «Lo que se pretende hacer —sostiene un directivo de una multinacional extranjera que está estudiando su introducción en España— es como si, a la vez que los trenes españoles pueden circular por las vías europeas, las vías férreas españolas se entregan a una compañía privada para que decida quiénes pueden rodar por ellas y quiénes no.»

Lo que los automovilistas pueden esperar del monopolio de Campsa ya es conocido ampliamente: creada por un general dictador, Primo de Rivera, y sostenida por otro, Francisco Franco, durante medio siglo largo esta empresa ha sometido a los automovilistas españoles a una dictadura que ha afectado a los puntos de distribución, a los precios y a la calidad de los carburantes.

«¿Es que alguna multinacional del Mercado Común que venga a España va a estar dispuesta a poner una gasolinera que venda menos de un millón de litros al año en una carretera entre Cáceres y Badajoz?», se pregunta un alto cargo del INH para justificar el monopolio. Pero la verdad es que en España hay sólo 3.500 gasolineras, diez veces menos que en Italia y, proporcionalmente, la mitad menos que en Portugal (ver recuadro).

Los precios de la gasolina no son responsabilidad de Campsa; los fija el Gobierno y es Hacienda la que se lleva la parte del león (ver recuadro). No obstante, la falta de competencia impide que los automovilistas españoles disfruten de rebajas indirectas en los precios, como las que tienen los de Italia, por ejemplo. Allí el Gobierno italiano marca el precio de cada carburante, pero en las gasolineras italianas le dan a uno puntos de descuento para todo lo imaginable: sorteos, servicios gratis, descuentos en accesorios, etcétera. A falta de organizaciones ciudadanas que se opongan con firmeza a las decisiones arbitrarias de la Administración, el ciudadano español está obligado a pagar por la gasolina unos precios de nivel europeo, aunque su salario esté en el borde del subdesarrollo.

Y además, por una gasolina que está entre la peores de Europa. Cada vez que un fabricante español de automó-

viles quiere hacer una prueba de sus coches tiene que mandar que se la envíen de Francia o Alemania. Sólo las de Turquía y Yugoslavia alcanzan los 0,7 gramos de plomo por litro que tiene la de Campsa, lo que es un atentado doble contra los motores de los vehículos y los pulmones de los peatones.

Ciertamente, Campsa cumple con las normas españolas que fijan esa cantidad de plomo por litro como máximo. Pero al menos en eso podría seguir el ejemplo de las demás marcas europeas: la legislación de la CEE tolera hasta un

LA SUBIDA, PARA HACIENDA

La subida de precios de los carburantes aprobada por el Gobierno supondrá para los consumidores un desembolso adicional de 142.000 millones de pesetas, de los que 89.000 millones pasarán a engrasar las arcas del Estado. Sirva como ejemplo el desglose de un litro de gasolina super que, tras el alza, queda así:

	Pesetas
Coste en refinería	36,50
Coste distribución	6,57
Impuestos	37,14
Renta de petróleo	12,79
Total	93,00

Antes de la subida el desglose era el siguiente:

	Pesetas
Al Coste en refinería	36,07
Coste distribución	6,07
Impuestos	26,01
Renta de petróleo	17,85
Total	86,00

Ello viene a demostrar que el motivo del alza de los combustibles es meramente fiscal y no achacable al «aumento de los gastos de transporte, refinado y comercialización» como se apunta en el preámbulo de la orden ministerial que recoge la nueva tabla de precios en el «Boletín Oficial del Estado» del pasado día 1 de diciembre. De acuerdo con los datos recogidos más arriba, el coste en refinería refleja un aumento de 0,43 pesetas por litro, y el de distribución, 50 céntimos, mientras que el Estado se lleva ahora limpiamente 11,13 pesetas más con el nuevo precio que con el anterior.

máximo de 0,4 gramos de plomo por litro en las gasolinas, pero la gran mayoría refinan de forma que apenas dan 0,1 gramos.

«Si mañana sale una reglamentación que dice que el contenido de plomo debe ser el de Alemania, se hace y punto», dice Claudio Boada. Pero a falta de otros alicientes, el mañana de los automovilistas españoles parece claro: están condenados a consumir una sola gasolina, cara y mala.

120.000 CARTAS PARA EL SORTEO DEL PORSCHE

HASTA el momento se han recibido en la redacción de MOTOR16 aproximadamente unas 120.000 cartas para el sorteo del Porsche 924 y no otros tantos cupones, pues son muchas las que contienen varios, diez, veinte y hasta cincuenta. Para hacerse una idea de lo que supone este volumen de correspondencia hemos calculado que puestas todas las cartas una detrás de otra podríamos dar siete vueltas al carril del Jarama y se formaría un carril por el que podría circular un coche.

Como saben nuestros lectores, especialmente aquellos que quieren llevarse nuestro Porsche 924, la fecha de celebración del sorteo estaba prevista para el día 7 de diciembre, pero como la afluencia de cartas no cesa y no queremos que nadie se quede sin la oportunidad de participar en el sorteo, hemos retrasado una semana la fecha. Es decir, para el próximo día 14 de diciembre.

El sorteo, que será abierto al público y que están invitados todos nuestros lectores, se celebrará definitivamente a las once de la mañana del día antes señalado en el chalet del Real Automóvil Club de España, junto al circuito del Jarama.

Cada uno de los cupones recibidos se ha numerado por riguroso orden de recepción. Con esta numeración se ha elaborado un listado, utilizando nuestro servicio de informática, en el que junto a cada número figura el nombre y domicilio de la persona que remite el cupón. Por el sistema de bombos se extraerán las cifras que compongan el número agraciado. El notario de San Sebastián de los Reyes don Manuel Tamayo Clares certificará y dará fe del sorteo y comprobará que cada número que figura en nuestra lista corresponde exactamente a la persona



Todos quieren el Porsche La correspondencia inunda nuestra redacción

que nos remitió el cupón. El día 27 de octubre se recibió la primera carta para el sorteo y desde entonces llegan a nuestra redacción tres sacas llenas todos los días. Algunos que no se fían del correo han venido personalmente a depositar los cupones, otros han escrito recomendaciones para el cartero en el sobre, implorando la prontitud del envío. En algunos sobres hemos encontrado tarjetas con la entrañable Botilde, envases de los productos Gallina Blanca, etiquetas de Danone, cupones para el sorteo de un abrigo de marmota y hasta fotos personales.



Colas en las gasolineras Hay diez veces menos surtidores que en Italia

CARRETERAS: UN PUNTO NEGRO CADA 150 KMS.

CADA veinticuatro horas se registran en España 305 víctimas y 17 muertos en accidentes de tráfico. La inmensa mayoría de esos accidentes se producen en los más de dos mil puntos negros que se reparten por nuestras carreteras: esos tramos —curvas, travesías, intersecciones, cambios de rasante, etc.— que, pese a estar perfectamente localizados en los mapas, no se están erradicando con la agilidad necesaria para evitar la inútil sangría de nuestra red viaria.

En un estudio sobre los accidentes ocurridos en 1981 en la red estatal de carreteras, realizado por la Dirección General de Carreteras del MOPU, se analizaron 1.397 tramos de un kilómetro en los que se produjeron un total de 5.806 accidentes con víctimas, con una media de 4,16 accidentes por kilómetro, mientras que el valor medio de la red general es de 1,06.

A estos tramos hay que unir las in-

tersecciones, todas ellas un peligro potencial en principio. De los seis mil 266 que ostentan por méritos propios el título de punto negro. También en 1981, se produjeron en ellas tres o más accidentes con víctimas.

Del mismo estudio se pueden sacar conclusiones jugosas. Por ejemplo, que once provincias superan con creces la media en cuanto al número de accidentes con víctimas (La Coruña, Santander, Palencia, Tarragona, Jaén, Almería, León, Málaga, Asturias, Pontevedra y Castellón), y que cuatro de ellas están también entre las diez primeras en relación al número de accidentes mortales: viajar por Palencia, La Coruña, Tarragona o Asturias es, de acuerdo con esos mismos datos, casi tan arriesgado como ir de excursión al frente de batalla.

Curiosamente estas provincias no son las que figuran al frente de los

«ranking» de puntos negros, lo que viene a confirmar la aleatoriedad del manejo de estos datos. Es por ello que hemos elegido los diez tramos e intersecciones más peligrosas cuyo índice de peligrosidad supera en quince veces el valor medio. (Ver cuadros adjuntos).

El primer puesto en cuanto a peligrosidad en tramos de carretera lo ocupa la comarcal que une Las Palmas con Maspalomas, trayecto que además cuenta en su haber con el segundo cruce más peligroso: su intersección con una carretera local que lleva a Fataga. Sin embargo, la mayor concentración de puntos negros muy peligrosos se da en la provincia de León, con tres intersecciones de las que ponen los pelos de punta. Burgos, por su parte, cuenta con dos tramos a tener muy en cuenta, uno de ellos en un paso a nivel.

Los puntos negros en tramo coinciden básicamente con la presencia de curvas muy peligrosas, mientras que las



LOS VEINTE PUNTOS MAS PELIGROSOS

INTERSECCIONES



1. LEÓN: N-630, de Benavente a León, en el p. k. 32,2, en el cruce con la C-621.
2. LAS PALMAS: Cruce de la C-812 con la carretera local a Fataga.
3. LEÓN: N-VI, Madrid-La Coruña, en el p. k. 303, en su intersección con la C-622.
4. OVIEDO: N-630, León-Oviedo, en el p. k. 423,3.
5. BADAJOZ: N-430, de Villanueva de la Serena a la N-V. Cruce con la C-520.
6. ORENSE: N-525, de Orense a Santiago de Compostela, en su intersección con la N-540.
7. SEVILLA: N-334, de Antequera a Sevilla, en el cruce con la N-333.
8. SALAMANCA: N-630, de Salamanca a Zamora, en el cruce con la N-620, a Tordesillas, en el p. k. 0,2.
9. LEÓN: N-VI, Madrid-La Coruña, p. k. 304,8, en el cruce con la carretera vecinal a Santa Colomba.
10. CADIZ: N-IV, Madrid-Cádiz, en su intersección con la C-440.

TRAMOS



1. C-812, de Las Palmas a Maspalomas, entre los puntos kilométricos 61 al 83.
2. N-342, Granada-Guadix, en el p. k. 257. Curvas cerca de Guadix.
3. N-322, Albacete-Requena, en el p. k. 125. Curvas a la altura de Casas Ibáñez.
4. N-340, Almuñécar-Motril, en el p. k. 350. Curvas próximas a Motril.
5. N-240, Monzón-Barbastro, en el p. k. 152. Curvas en las proximidades de Catejón del Puente.
6. N-II, Madrid-La Junquera, en el p. k. 379. Curvas a la altura de Bujaraloz (Zaragoza).
7. N-120, de Burgos a Sahagún, del p. k. 142 al 164, entre Sasamón y Melgar.
8. N-620, Burgos-Palencia, en el p. k. 12. Paso a nivel de Buniel.
9. N-623, de Burgos a Santander, en el p. k. 352. En la zona de Alceda.
10. N-240, de Tolosa a Pamplona en el p. k. 37. Curvas a la altura de Urriza.

intersecciones corresponden a aquellas que confluyen vías con gran volumen de tráfico con carreteras locales o vecinales, y en las salidas de capitales.

MOTOR16 se ha puesto en contacto con las Jefaturas Provinciales de Carreteras para conocer las medidas adoptadas a fin de atajar los defectos de in-

fraestructura en esos puntos, ya que —insistimos— la recopilación de datos se efectuó en 1981. El resultado de la consulta es el siguiente:

—En Orense se han finalizado las obras de señalización del cruce y existe un estudio para su remodelación completa de aquí a 1986.

—En la intersección citada del Principado de Asturias no se ha hecho ninguna modificación, ya que existen discusiones sobre si el gasto debe corresponder al Estado o al municipio afectado. El caso es que hay un proyecto aprobado hace tiempo.

—En Badajoz, la intersección no se



En el norte de España, al mal trazado de las carreteras suelen unirse unas adversas condiciones climatológicas. Este punto tiene un índice de peligrosidad superior en nueve veces al valor medio nacional



Firmes en mal estado, arcones inexistentes y curvas de pequeño radio son características comunes a gran parte de los puntos negros



La travesía de Buniel y un cruce a nivel del ferrocarril convierten a ese pueblo burgalés en el octavo tramo más peligroso de la red básica española

¿QUE ES UN PUNTO NEGRO?

PARA una red de carreteras de 317.000 kilómetros existen en España un total de 2.138 puntos negros. O lo que es lo mismo, uno de esos puntos por cada 148 kilómetros.

Pero, ¿qué se considera punto negro? Según los datos manejados tanto por el MOPU como por la Dirección General de Tráfico, son aquellos tramos o intersecciones en los que se registran tres o más accidentes con víctimas al año. Lógicamente, no todos esos puntos tienen el mismo grado de peligrosidad, ya que no es lo mismo que se produzcan tres accidentes anuales en un tramo por el que circulan 10.000 vehículos al día que en otro por el que solamente pasan 50. Por ello, los técnicos se basan en el denominado índice de peligrosidad, que se obtiene dividiendo el número de accidentes con víctimas que se producen en un tramo determinado entre el número de coches que pasan por él.

Para definir los índices de peligrosidad media, la Dirección General de Carreteras cuenta tan sólo con el parte de accidentes de la Guardia Civil, instrumento incompleto, ya que el MOPU dispone del 10 por 100 de los partes y éstos sólo se levantan cuando en el accidente hay víctimas.

Con esos datos en la mano, el Departamento de Seguridad Vial del MOPU elabora un informe en el que se recogen los accidentes en intersecciones y en tramos de carretera, para que sobre él las Jefaturas de Obras Públicas adopten las medidas necesarias a fin de atajar las deficiencias de la red viaria bajo su control.

considera punto negro. Se afirma que es un cruce «de lo más normal y corriente».

—En el tramo de Albacete-Requena se espera finalizar la mejora del trazado a finales del próximo año.

—En Burgos, los tramos ni se han tocado, mientras que el paso a nivel será suprimido el próximo año.

—Respecto a León, se han instalado raquetas y nueva señalización en el cruce más peligroso (en Valencia de Don Juan), mientras que el los otros dos no se ha hecho nada. La intersección a la altura de La Bañeza no se considera ahora punto negro pues «fue calificado así sólo en 1980 y a causa de un accidente muy escandaloso».

—La curva peligrosa detectada en la provincia de Huesca ya ha sido eliminada y la intersección en la provincia

de Cádiz tiene nueva señalización, junto a un proyecto para construir un paso a distinto nivel.

—En las Jefaturas de Zaragoza, Granada y Salamanca pusieron una y mil pegas para facilitar información, y al final no la dieron.

Desde que en 1980 se pusiera en marcha el primer plan de seguridad vial se ha asistido a una disminución del número de accidentes en los tramos más peligrosos. «Y eso que hasta ahora venía invirtiéndose por este concepto una cantidad completamente ridícula, como son 700 millones de pesetas», afirma a esta revista Paulino Villegas, subdirector de Seguridad Vial del MOPU. Este Ministerio ha decidido ahora invertir 8.000 millones de pesetas en el próximo trienio y corregir 114 de los 400 puntos negros más peligro-

sos. Esta política abriría una puerta al optimismo si no fuera porque el mismo funcionario de Seguridad Vial se queja de que «antes éramos cuatro para hacer éste trabajo y ahora me he quedado solo» y de que «hay que estar en la Administración para saber la cantidad de trabas burocráticas con que se tropieza para llevar a cabo cualquier proyecto».

Lo que sí es cierto es que estas cifras vienen a demostrar que es verdad que en nuestra red viaria hay muchos —demasiados— puntos negros, cuya peligrosidad está en función del estado o el trazado de la carretera por más que a la hora de levantar el atestado, los agentes, siguiendo las normas de Tráfico, afirmen que el accidente se produjo por un adelantamiento indebido, una distracción o un exceso de velocidad.

Mantenga su nivel sin más latas.



MULTIGRADO CEPESA 750 c.c.

El perfecto estado de su motor depende de una buena lubricación. Por eso es necesario mantener el aceite en su nivel óptimo, revisándolo periódicamente.

Ahora, con el nuevo Cepsa «Usar y Tirar», se acabaron las complicaciones. No más latas que se vuelcan en el maletero, ensuciándolo todo. El envase Cepsa

«Usar y Tirar»

«Usar y Tirar» contiene la medida justa del mejor lubricante. Para reponer el aceite limpiamente. Sin perder una gota.

Usted mismo puede hacerlo mientras le echan gasolina. Después tira el bote a la papelera y listo. Se acaba la lata.

Pida el nuevo «Usar y Tirar» de Cepsa en su Estación de Servicio.



El Superaceite.

Atención: No todos los anticongelantes que hay en el mercado cumplen su cometido. Un error en la elección puede dañar el bloque del motor de su coche y la avería le puede costar alrededor de 75.000 pesetas.

ANTICONGELANTES: NO SE FIE DE LAS OFERTAS

TODOS los talleres de Madrid recuerdan la helada de mediados de enero de este año. Cayó por sorpresa durante la noche y a la mañana siguiente miles de automovilistas vieron con alarma cómo, tras recorrer unos metros, la aguja de la temperatura del motor se disparaba hacia la zona roja y, de pronto, comenzaba a salir humo por debajo del capó. Esa mañana los arcones de las autopistas y carreteras de acceso y las calles de la capital se llenaron de coches seriamente dañados por una causa bien sencilla: la temperatura descendió hasta los trece grados bajo cero, algo insólito en Madrid —aunque ya se ha dado en otras ocasiones—, pero más frecuente en otras localidades españolas durante el invierno.

El desastre de Madrid se produjo porque más de la mitad de los anticongelantes más vendidos en España se congelan a partir de los doce grados bajo cero, según ha podido comprobar MOTOR16, tras comparar doce marcas.

De los doce, tres no son recomendables, cinco dan un grado de protección



N.º de orden	Marca	Precio (ptas.)	Precio por litro	% de concentración	Grado de protección según fabricante	Punto real de congelación	Marca que lo recomienda	Envase (litros)	Forma de presentación	Calificación	Observaciones
1.º	Motorcraft	990	198	45 %	-20º	-20,8º	Ford	5	Diluido	Muy bueno	Buen precio y muy buen grado de protección
2.º	Opel	448	448	33 %	-20º	-21º	Opel	1	Concentr.	Muy bueno	Muy buena protección, pero un poco caro.
3.º	Talbot	720	144	No dice	-20º	-18º	Talbot	5	Diluido	Bueno	Protección suficiente y buen precio.
4.º	Kraft tipo «B»	750	150	No dice	-20º	-17,8º	Renault	5	Diluido	Bueno	Protección suficiente y buen precio.
5.º	Frekendall	315	63	20 %	-12º	-12,6º	—	5	Diluido	Aceptable	Grado de protección superior al anunciado; muy buen precio.
6.º	Kraft Rojo	150	150	30 %	-18º	-14,8º	—	1 y 5	Diluido	Aceptable	Diferencia entre la temperatura anunciada y la real.
7.º	Kraft Verde	150	150	30 %	-18º	-14,8º	—	1 y 5	Diluido	Aceptable	Diferencia entre la temperatura anunciada y la real.
8.º	Dynamic	185	185	20 %	-12º	-11,5º	Seat	1 y 5	Diluido	Aceptable	Protección muy próxima a la anunciada.
9.º	Citroën	396	396	20 %	-11º	-10º	Citroën	1 y 5	Diluido	Aceptable	Se ha de aumentar la concentración para obtener buena protección.
10.º	Torvic	135	135	20 %	-12º	-9,5º	—	1 y 5	Diluido	Malo	Poca protección; envase de un litro malo.
11.º	Sopral	400	80	20 %	-20º	-11º	—	5	Diluido	Malo	Mucha diferencia entre la temperatura anunciada y la real.
12.º	Liv	229	46	20 %	No dice	-3,7º	—	5	Diluido	Muy malo	No protege.

sólo aceptable, y cuatro son eficaces. De estos cuatro últimos, hay dos, en particular, que superaron con sobrasaliente la prueba a la que fueron sometidos: Motorcraft y Opel.

El usuario español debe ser precavido y no fiarse de las superofertas de anticongelantes, que aparecen en los grandes almacenes cuando se aproxima el invierno. El caso más evidente es el del anticongelante LIV, anunciado a bombo y platillo en un hipermercado a un precio de oferta; una garrafa de cinco litros, 229 pesetas. Sometido a nuestra prueba, el punto de congelación obtenido fue también de oferta: 3,7 grados bajo cero, protección claramente insuficiente incluso para las regiones españolas con temperaturas más moderadas.

El anticongelante Sopral tampoco superó la prueba. En esta ocasión es la gran diferencia existente entre la temperatura declarada en el envase y la real, lo que no hace aconsejable su uso. El fabricante anuncia una protección de veinte grados bajo cero, mientras que el valor real comprobado es de once grados bajo cero. Esta diferencia es inaceptable, ya que un usuario que confíe en que su coche, con dicho congelante, está preparado para resistir fuertes heladas, puede llevarse la desagradable y costosa sorpresa que se llevaron muchos automovilistas madrileños el pasado mes de enero.

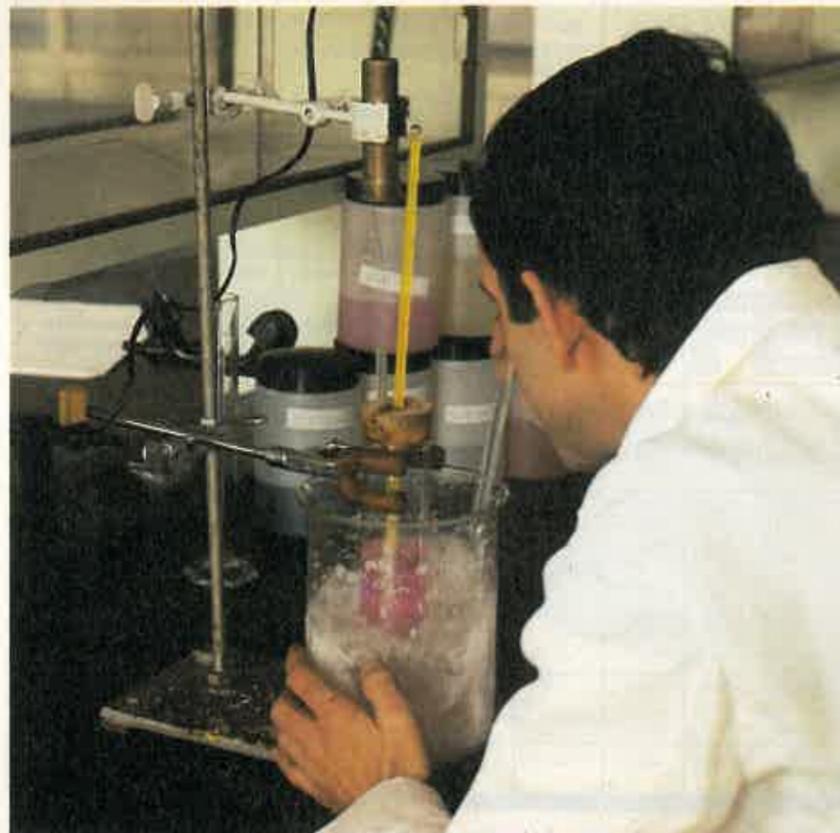
El anticongelante Torvic también se aleja de la temperatura declarada en el envase, y deja el coche desprotegido a partir de los 9,5 grados bajo cero, en

vez de los doce que anuncia el fabricante. La presentación también deja bastante que desear, ya que el envase es de plástico blando, similar a los de algunos productos de limpieza, con un tapón muy estrecho que hay que perforar y sólo deja salir un chorrito del líquido.

Estos tres anticongelantes no son recomendables. La diferencia de precio con los anticongelantes de calidad es mínima (ver recuadro), y el posible ahorro que le produzca su compra puede traerle como consecuencia una reparación que ronda las 75.000 pesetas, como sería el caso de que la helada rajara el bloque del motor.

Los anticongelantes que superaron con creces nuestra prueba fueron Motorcraft, recomendado por Ford, y el





En las pruebas realizadas en laboratorio se demostró que no hay que confiarse a la hora de poner anticongelante a su coche. Preste especial atención a la marca que elige.

anunciada, mientras que al segundo hubo que aumentarle ligeramente la concentración para que alcanzase los doce grados bajo cero que anuncia el fabricante. Un punto a favor de este anticongelante es que, al igual que el Opel, se presenta puro, con lo cual, variando su concentración, se puede variar el grado de protección.

Para realizar esta prueba MOTOR16 se ha basado en la norma del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) número 150.271. Tal y como indica dicha norma, se utilizó como refrigerante una disolución de nieve carbónica en alcohol. Las temperaturas así obtenidas pueden ser de hasta 45 grados bajo cero, aunque para el ensayo se mantuvo la temperatura del refrigerante entre 25 y 28 grados bajo cero. De cada muestra se realizaron tres medidas: la temperatura tomada es la media de las tres, aunque las diferencias en cada medida no superaron en ningún caso las tres décimas de grado.

Consideramos que el grado de protección mínimo que debe de dar un anticongelante es de 12 grados bajo cero, por esto todos los anticongelantes que llegan a dicha temperatura no son recomendables. En el caso del Citroën, al ser concentrado le permite alcanzar dicha temperatura, pero siempre y cuando se diluya en una proporción mayor a la recomendada por el fabricante.

Hay una serie de anticongelantes intermedios cuyo grado de protección es bueno en condiciones normales, pero que no aguantarían en condiciones extremas. En este grado están las marcas Frekendall y Kraft (verde y rojo). Si vive o va a viajar a regiones muy frías, no se confíe con los 12 ó 14 grados bajo cero de protección que le da uno de estos anticongelantes. Asegúrese y recurra a un anticongelante reconocido, y no se deje influenciar por un vendedor que puede estar pensando en la comisión en vez de en su buen consejo.

El cuadro que hemos confeccionado a partir de los datos obtenidos le servirá de guía para decidir qué anticongelante le conviene más. Aunque el coche esté en una plaza de garaje necesita anticongelante; basta que esté sometido durante un cuarto de hora a una temperatura extrema para que se pueda congelar el radiador.

Cambie el anticongelante por lo menos cada dos años, si ha de rellenar el nivel del vaso de expansión, rellénelo con anticongelante, porque en caso contrario la mezcla se irá diluyendo y con ello bajará el grado de protección.

Como último consejo recuerde que entre un anticongelante bueno y uno malo puede haber trescientas pesetas de diferencia, que se pagarán con gusto por no pagar las 10.000 que puede costar cambiar el radiador tras una helada... en el mejor de los casos.

Victor Piccione

Opel. Ambos aguantan temperaturas incluso más bajas que las anunciadas en sus envases. El anticongelante Motorcraft es sin duda el que mejor relación calidad/precio tiene de cuantos probamos. Por su parte, el Opel tiene la ventaja de que, al ser concentrado, sólo hay que variar su concentración para obtener el grado de protección necesario para cada usuario.

Todos los anticongelantes recomendados por los fabricantes nacionales superaron la prueba, de ahí que los cuatro primeros puestos de nuestra conclusión final estén ocupados por anticongelantes recomendados por fabricantes. Tan sólo el Dynamic, recomendado por Seat, y el Citroën, rondaron el suspenso. El primero se quedó ligeramente por debajo de la temperatura

Mientras Ford se apresta a comercializar en España el Orion y el Escort cabriolet, MG quiere renacer de sus cenizas con un prototipo inédito. El Audi 100 Treser, el Lonsdale, el TVR 350i y el Nissan V-6 son las otras novedades.

TVR 350i: OTRO SUEÑO INGLÉS

TVR es una empresa británica que se dedica desde hace muchos años a la construcción de coches deportivos. Ha cambiado varias veces de dueño, ha quebrado y resurgido sucesivamente, y actualmente está en condiciones de encarnar ese famoso sueño inglés: diseñar y construir los deportivos más ligeros, manejables y potentes de su categoría. Los TVR montan carrocerías de plástico, atornilladas a unos chasis tubulares. Los motores suelen ser de procedencia Ford y Rover.

El modelo Tasmin 350i es el último exponente de la producción de esta firma. Dispone de un voluminoso motor Rover (prestado por el Vitesse) de 3.500 centímetros cúbicos, que da una potencia de 190 caballos, gracias a la cual se pueden obtener velocidades de casi 250 kilómetros por hora y acelerar de cero a cien kilómetros por hora en sólo seis segundos.



MG, A LA RECONQUISTA DE AMERICA

El éxito que Jaguar, una de las marcas del antiguo grupo British Leyland, está teniendo en Estados Unidos, ha animado a Austin-Rover, otra de las marcas del grupo, a volver a intentar la aventura del mercado americano. Y lo va a hacer, además de con el modelo XX, con un deportivo, que es un tipo de coche con buenas posibilidades de venta en aquellas tierras, en las que marcas como MG siguen teniendo una

buen imagen.

El nuevo coche será un coupé dos plazas, del que posteriormente se hará una versión cabriolet. El motor, delantero y longitudinal, será un cuatro cilindros de 2

litros, el mismo que equipaba el último deportivo de la marca, el Triumph TR 7, y que actualmente lleva el Rover 2000. Este motor desarrollará unos 110 caballos de potencia, que darán al coche unas excelentes prestaciones.

La suspensión será a cuatro ruedas independien-

tes, para evitar los problemas de estabilidad del TR 7, que resultó difícil de conducir para la media de los usuarios.

Para la transmisión se emplearán cajas de cambio propias, algo más pesadas que las Volkswagen, pero más económicas. La fecha prevista para el lanzamiento de este coche es la primavera de 1985.





**AUDI 100 TRESER :
CORREGIDO Y MEJORADO**



WALTER Treser, el antiguo jefe de competición de Audi, que tuvo que dimitir a causa de una serie de fallos del equipo, ha encontrado la forma de ganarse la vida mejorando por su cuenta los vehículos de esta marca.

Su más importante realización ha sido la versión convertible del Audi Quattro que presentábamos hace unas semanas. Pero también tiene otros interesantes trabajos sobre otros modelos de la gama, como éstos, realizados sobre el modelo 100, tanto en la versión berlina como en la Variant de cinco puertas.

Para empezar, Treser ofrece un aumento de la potencia del motor de 136 a 160 caballos, a base de elevar la capacidad del motor de 2,1 a 2,3 litros. Gracias a este aumento de la potencia, el coche puede alcanzar los 210 kilómetros por hora y se pone a 100 kilómetros por hora, partiendo de parado, en sólo ocho segundos y medio. Esta preparación del motor se completa con toda una serie de apéndices aerodinámicos sobre la carrocería —faldones, derivas, etcétera—, con llantas especiales y neumáticos de perfil bajo, asientos anatómicos, tubos de escape, amortiguadores y muelles de un tarado más duro, etcétera. Todos los coches de esta serie limitada van numerados con una chapa de acero en el salpicadero.



**FORD GOLPEA: ORION
Y CABRIO A POR TODAS**

FORD tiene ya a punto su nueva gama de automóviles medios, la gama denominada Orión. Estos coches se producen ya en Almussafes (Valencia) y se pondrán a la venta el próximo día 14 de diciembre.

Los técnicos de Ford han creado el Orión a partir del Escort, y salvo algunos detalles, se puede decir que este coche es un Escort con maletero independiente. La longitud del nuevo Orión es superior a la del Escort en 22,4 centímetros, lo que permite aumentar la capacidad de carga en un 25 por 100 con respecto al modelo ya conocido. A medio camino entre Escort y Sierra, el Orión se dirige a los usuarios amantes del estilo clásico que no están convencidos de la funcionalidad de la quinta puerta. La aerodinámica no se ha descuidado en el último Ford y su coeficiente de resistencia a la penetración en el aire (CX), igual a 0,37, es el más bajo de todos los vehículos de tipo medio con una forma de carrocería similar.

El Orión se lanza al mercado con dos motores dife-

rentes: 1,3 litros y 1,6 litros. Con los 69 caballos del primero, el Orión logra una velocidad máxima de 157 kilómetros por hora, con consumos de 5,3 litros a los 100 kilómetros, a una velocidad constante de 90 kilómetros/hora; 7 litros a 120, y 8,5 litros en ciclo urbano. Con los 79 caballos del grupo de 1,6 litros, la velocidad máxima sube hasta los 167 kilómetros/hora y los consumos se establecen en 6,5, 8,3 y 10,2 litros, respec-

tivamente. Para un futuro próximo está previsto el lanzamiento de una versión Diesel con 54 caballos, cuyo consumo debe romper todas las marcas: 3,9 litros a los cien a 90 kilómetros/hora. Entre las peculiaridades del Orión, destacan la adopción de: paragolpes en policarbonato —no en metal, como los del Escort—, respaldo abatible para el asiento trasero —dos secciones asimétricas, al 60 y al 40 por 100, permiten el transporte de elementos más

grandes de lo normal— y de una antena de radio incorporada a la luneta posterior que ejerce, además, como elemento de desempañado. Al mismo tiempo que el Orión, llega al mercado español el Escort Cabrio, un Escort descapotable de sólo dos puertas, producido en las factorías alemanas de Ford. El Cabrio estará disponible en la versión 1,6 litros, con inyección electrónica y 105 caballos, idéntica en todos sus detalles, salvo la capota, claro, al XR 3i.

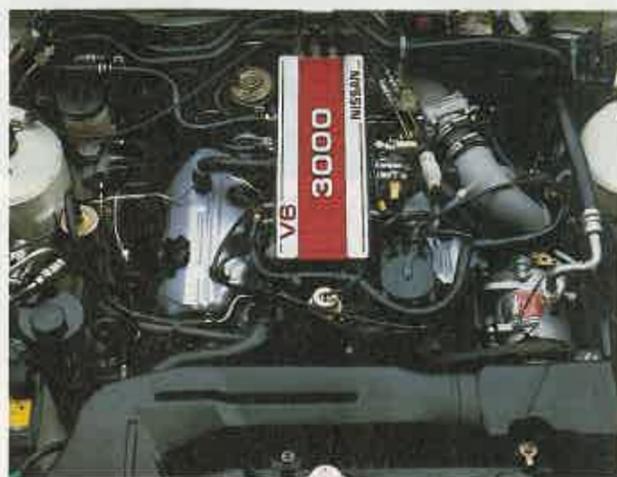




El V-3.0 E es la versión más cara y potente. Línea americana y cinco metros de largo en los Cedric/Gloria

ESTA reedición de dos de los modelos más lujosos de Nissan, los Cedric/Gloria, consiste en un incremento de su habitabilidad, una mejora sustancial en el campo de la aerodinámica y la apariencia de la carrocería y, lo más importante, la introducción de nuevos motores. Los Cedric/Gloria montan ahora, en todas sus versiones, nuevos motores de seis cilindros en V, que están disponibles en tres cilindradas, a partir de 1998 centímetros cúbicos y 130 caballos de potencia, hasta casi tres litros y 180 caballos. Lo más destacable de esta aportación es que se trata del primer motor V-6 japonés destinado a automóviles de producción masiva. Se aprovechará este motor, sin duda, del creciente prestigio que en Fó-

LOS NISSAN GRANDES ESTRENAN CORAZON



Nissan se apunta al V-6 en sus grandes berlinas. Inyección electrónica y tantos caballos como uno de carreras

mula-1 se está forjando otro V-6, el que han construido y desarrollado para el deporte sus colegas de Honda.

La carrocería acoge un buen número de modificaciones. La distancia entre ejes es mayor, mientras que el incremento de las dimensiones generales permite que los pasajeros dispongan de 65 milímetros más en longitud total del habitáculo, 30 en anchura y 40 milímetros más en cuanto a la altura libre hasta el techo. El equipo está también renovado, para que nada falte a los ocupantes en materia de confort; el uso de la electrónica es intensivo, con volante y asientos multi-regulables, tablero de instrumentos muy avanzado, climatización automática y todo ello a base de microprocesadores electrónicos.

LONSDALE MADE IN AUSTRALIA

LONSDALE es el nombre de un nuevo constructor aparecido ya en el mercado inglés y que muy pronto se

introducirá en el resto de mercados europeos; la marca proviene de Australia, e identifica a los coches

construidos en aquellas tierras por una filial de Mitsubishi.

La gama Lonsdale tiene,

por el momento, dos atractivos principales: un equipamiento de excepción, tanto en las berlinas como en las familiares, y una garantía sumamente completa que cubre durante tres años los posibles desperfectos del coche, sin límite de kilómetros.

Los Lonsdale son coches de tamaño considerable —4,47 metros de longitud por 1,66 metros de anchura— que se comercializan en dos versiones de carrocería: la primera, llamada Saloon, una berlina clásica de cuatro puertas y tres volúmenes, y el Estate, una ranchera familiar con un amplio portón posterior. Las motorizaciones son tres, todas de cuatro cilindros, y pueden ir equipadas con cambio automático o cajas de 5 marchas.



A FONDO

PORSCHE 928 S

LA FIERA DOMADA



VIRTUDES DEFECTOS

Prestaciones muy brillantes
Comportamiento dócil
Presentación y acabado

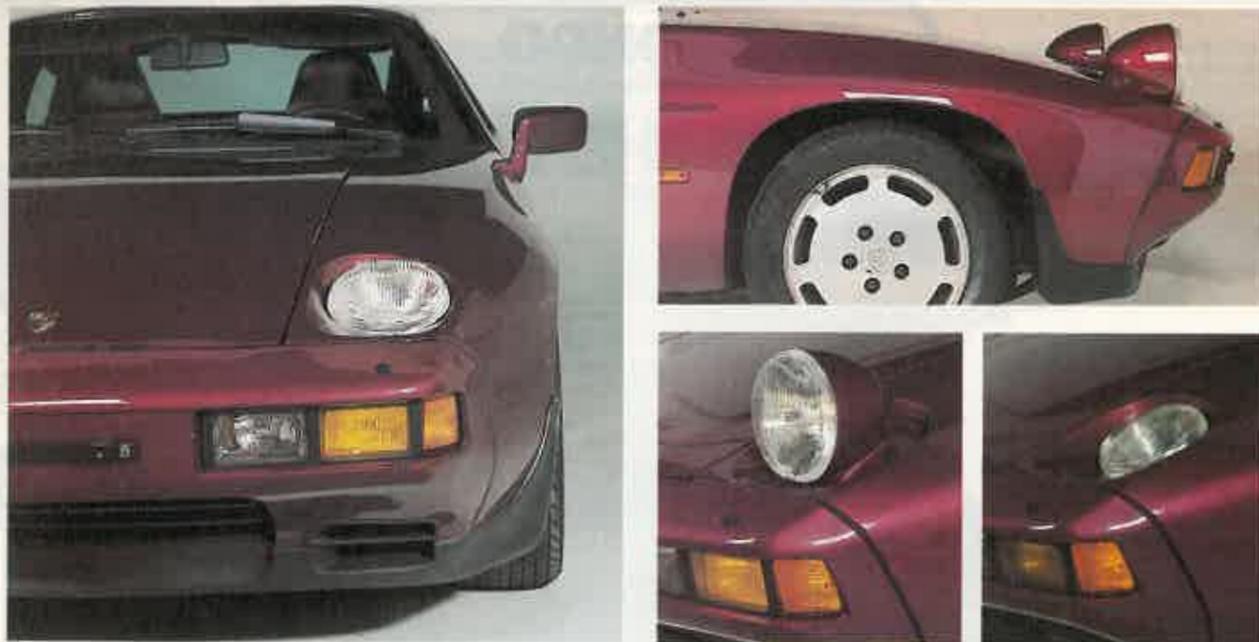
Techo demasiado bajo
Palanca de cambio
Plazas posteriores mínimas

NACIDO en 1977, el coupé 928 no puede ocultar que en su diseño se pensó casi conscientemente en las exigencias del mercado americano. Para afirmarse en él había que olvidarse de modelos como el 911 y buscar un coche más cómodo, más dócil y fácil de conducir. El resultado de esa búsqueda ha sido precisamente este coupé 928. O mejor dicho, el antecesor de este coche, puesto que desde su aparición ha evolucionado bastante. Si no en su concepción general, sí en su comportamiento. El 928 es un coupé dos puertas, de

líneas suaves y muy aerodinámicas, que trata de asemejarse a una gota de agua inclinada. El motor es un V-8 que inicialmente tenía 4,5 litros de cubitaje, pero con el tiempo ha pasado a los 4,7 litros, y la potencia ha crecido desde 240 a 300 caballos, que es un aumento notable. Todo esto sin que sus reacciones se hayan hecho más violentas, algo que siempre han querido evitar los fabricantes de Porsche para que no se lleven sustos sus ricos y no siempre jóvenes compradores. El interior, para dos plazas y dos pasajeros que vayan a viajar por un corto espacio, es bastan-

te cómodo y lujosamente presentado, a base de interiores casi totalmente guardados en cuero. Por todo esto se le llama el Rolls Royce de los deportivos, apodo que indica que Porsche ha dado en el clavo al aunar el confort y las prestaciones que se habían marcado al ponerse a diseñar el coche.

Sin embargo, los más fieles «fans» de la marca no aprecian este modelo y sólo tienen ojos para el 911, el único que consideran portador del espíritu del ingeniero Ferdinand Porsche y que, afortunadamente para ellos, parece que tiene cuerda para rato.



Los faros son retráctiles. El alumbrado lo completan dos faros de larga distancia para ráfagas y dos antinieblas. La boca del depósito de gasolina tiene tapa y va cerrada con llave.

MECANICA



Buena parte del éxito de este coche reside en el funcionamiento de su motor, de gran cilindrada, que le permite disponer de un considerable margen de potencia a cualquier régimen. Se podría decir que es un motor eléctrico por la progresividad y suavidad con que responde en cada momento. Esto hace que la conducción, sobre todo en ciudad, resulte particularmente cómoda y relajada, pues se recupera en quinta desde casi parado sin la más mínima protesta. Además, sus reacciones son siempre progresivas y rápidas a la vez, pues cuando se decide pisar con fuerza el acelerador, los 300 caballos se dejan sentir.

Porsche ha conseguido, además, una bonita sonoridad de este motor, cosa que también tiene su importancia en un coche deportivo. El «roncar» de los ocho cilindros, bien filtrado por una dosis considerable de elementos aislantes, llega a poner los pelos de punta a los devotos de la mecánica. El cambio, de



cinco marchas, está bien ajustado al concepto general del coche. Sus relaciones son igualmente apropiadas para una conducción deportiva o una más relajada, que no tiene por qué ser necesariamente lenta. Como tiran a un poco largas, se puede viajar en autopista por encima de los 200 km/h sin castigar excesivamente la mecánica. Pero esa capacidad de recuperación del motor que ya hemos ponderado hace que los amantes de la conducción deportiva no sufran decepciones ni se encuentren con saltos demasiado importantes entre marcha y marcha (por más que lo haya entre la segunda y la tercera), en los que el coche se queda muerto.

Lo que sí resulta criticable es el manejo del cambio. La palanca, situada en la consola, resulta demasiado próxima al cuerpo del conductor, salvo que éste sea alemán y tenga metro y medio de piernas. Además, los recorridos entre la posición de cada una de las marchas son excesivamente largos y la palanca carece de la precisión suficiente. En cambio, se la maneja sin esfuerzo alguno.

La tecnología empleada al a hora de construir el motor y la caja de cambios es de lo más vanguardista; el aluminio se utiliza con profusión y ello posibilita el logro de un peso final bastante ajustado, habida cuenta del importante tamaño del coche.

FICHA TECNICA



Porsche 928 S

MOTOR Disposición: Delantero, longitudinal. Número de cilindros: 8, en V. Cilindrada: 4.664 c.c. (97x78,9 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica de combustible Bosch K-Jetronic. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 98 no. Capacidad del depósito: 86 litros. Potencia máxima: 300 CV a 5.900 rpm. Par máximo: 39,2 mkg. a 4.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 11,49 km/h.; 2.ª, 17,22 km/h.; 3.ª, 24,17 km/h.; 4.ª, 31,95 km/h.; 5.ª, 43,26 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas del volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 11,5 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independientes en las cuatro ruedas. **RUEDAS** Llantas: De aleación ligera, de 7 Jx16 pulgadas. Neumáticos: 225/50 VR 16.

PESOS En orden de marcha: 1.450 kg.



No hay paragolpes en el 928. La parte del morro y la trasera son deformables. Impresionante el motor de ocho cilindros en V y 300 caballos de potencia.

RENDIMIENTO



El Porsche 928 S roza los 250 km/h de velocidad punta, cifra que alcanzan sólo un reducido número de vehículos, aunque en las últimas semanas ese selecto club se haya ampliado con la llegada de «advenedizos», como el Mercedes 190 Sport 2,3-16 y el BMW 635

M. Por otro lado, reprises y aceleraciones son fulgurantes en este coche, de forma que se pueden conseguir medias de velocidad asombrosas con la mayor facilidad y sin riesgos excesivos.

En el terreno del consumo, el 928 S hace pagar los excesos de velocidad. Si a velocidades normales las cifras de consumo resultan incluso bajas para un motor de casi 5 litros de desplazamiento, en cuanto se le da un poco de gusto al pie derecho y se aprieta con ganas el

acelerador, el consumo se dispara y se sitúa entre los 25 y los 30 litros de gasolina —extra, por supuesto— a los 100 kilómetros. Y esas son las medidas que se obtienen también en ciudad, aunque se conduzca pasando de primera a tercera y de tercera a quinta, que es tanto una forma de economizar combustible —en estos coches superpotentes que pueden aguantarlo— como evitar accionamientos innecesarios del cambio.



COLORES

Verde oscuro metalizado		
Negro	Blanco Grand Prix	Rojo ladrillo metalizado
Rojo	Beige metalizado	Marrón metalizado
Azul glacial	Beige platino metalizado	Azul metalizado
Bianco Crema	Gris metalizado	Rojo rubí metalizado

Precio en la calle:
9.546.407 ptas.

Importador: Turbomotor, S. A.
Garantía: 1 año sin límite de kilómetros y 7 años sobre carrocería y pintura.
Número de talleres: 14.
Plazo de entrega: Inmediata o tres meses bajo especificación especial.



Salpicadero guarnecido a tono con la carrocería. El cuadro de instrumentos se regula en altura solidariamente con el volante

COMPORTAMIENTO



Otro de los objetivos conseguidos por Porsche ha sido la estabilidad asombrosa y sin problemas que hace que a su volante un conductor mediano pueda hacer un promedio interesante en cualquier carretera. En condiciones normales, el coche va como sobre carriles, sin derrapajes ni ningún tipo de reacción extraña. Este comporta-

miento es el que da la seguridad para poder viajar, aunque sea en autopista, a velocidades por encima de los doscientos kilómetros por hora, relajado y sin temores.

En terreno virado, sólo al límite, acelerando fuerte a la salida de curvas cerradas, se llega a producir una deriva del eje trasero. No obstante, gracias al diferencial autoblocante la recuperación se puede hacer algo más rápida de la cuenta.

Las reacciones de los frenos son correctas en todo momento, aunque sería deseable disponer del sistema antibloqueo ABS para evitar arrastrar las ruedas.

En lo que se refiere a la dirección, es suave, precisa y de reacciones algo lentas, muy apropiadas a la hora de rodar en autopista a alta velocidad y acordes con el tipo de conductor al que va dirigido el coche.

En carreteras secundarias, sobre todo en zonas de montaña, si se quiere ir rápido, hay que manotear en exceso sobre el volante.



CARROCERÍA



El Porsche 928 S tiene una carrocería de aspecto más impresionante que agresivo, quizá por la suavidad de sus líneas. La apariencia es la de un coche extraordinariamente aerodinámico, pero lo cierto es que su coeficiente de penetración en el aire es inferior al de otros vehículos de línea menos deportiva. En cambio, hay que decir que los

PRESTACIONES



Brutal con dulzura

VELOCIDAD MÁXIMA 247,8 km/h.

ACELERACION

400 m. salida parada 15,4 seg.
1.000 m. salida parada 27,4 seg.
De 0 a 100 km/h. 7,2 seg.

RECUPERACION

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 19,3 seg.
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 22,5 seg.
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 28,7 seg.
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 30,9 seg.
De 80 a 120 km/h. en 4.ª 8,7 seg.
De 80 a 120 km/h. en 5.ª 12,7 seg.



Los asientos se regulan eléctricamente. El respaldo se abate para dar paso al asiento trasero. Lo que no se consigue evitar es que se roce con la cabeza en el techo

técnicos alemanes han realizado un sensacional estudio de formas, hasta lograr que no se oiga el más mínimo silbido del aire al deslizarse sobre la carrocería, algo muy importante en un coche que es capaz de rodar en forma sostenida a más de doscientos kilómetros por hora.

Se ha prescindido voluntariamente de todo tipo de paragolpes, que hubiera roto la estética del coche. Esto evidentemente expone bastante la conservación del buen aspecto del coche, sobre todo si se utiliza a menudo en ciudad, donde los golpes de aparcamiento resultan inevitables. De todas formas, hay que decir que tanto la parte delantera como la trasera son deformables y hacen las veces de paragolpes, con una alta capacidad de absorción, aunque en la versión S le han añadido al coche un faldón delantero y un pequeño alerón trasero, que, según parece, son muy efectivos. El problema es que el faldón delantero baja demasiado y cuando se circula por carreteras secundarias, en ciertos momentos llega a rozar el suelo.

INTERIOR



La prestación interior es francamente buena. Los estilistas de Porsche, marca que se dedica al diseño de cualquier tipo de objeto, han acertado a la hora de darle continuidad en el interior a las suaves líneas de la carrocería, con lo que han conseguido un aspecto bastante impresionante. Todo va tapizado

y guarnecido en piel y moqueta, del mismo tono que la pintura de la carrocería.

La accesibilidad es buena a las plazas delanteras, a través de las dos amplísimas puertas, pero no es tan buena la de las traseras, dado que los asientos delanteros sólo abaten el respaldo. De todas formas, las plazas traseras están pensadas para ser utilizadas sólo esporádicamente: su estrechez y el escaso espacio de que disponen para las piernas de sus ocupantes las hacen insoportables a mayores de doce años en un viaje largo.

Los asientos delanteros son francamente confortables, con posibilidades de reglaje —por mando electrónico— en longitud, inclinación del respaldo y altura del asiento. Además han sido diseñados para que puedan ser una protección lo más completa posible del cuerpo de sus ocupantes en caso de accidente.

FRENOS



Tendencia a bloquear

DISTANCIA DE FRENADO
(A 100 km/h.)

En frío 30,0 metros
En caliente 49,8 metros

DURACION

En frío 2,2 segundos
En caliente 3,2 segundos

El maletero es bastante reducido, porque el depósito de gasolina y la rueda de repuesto le impiden tener una profundidad suficiente. Dispone de una especie de bolsa de lona que sirve tanto para poder ocultar los bultos y maletas grandes a la vista de los peatones, como para introducir en ella pequeños objetos y evitar que vayan rodando de un lado a otro del maletero.

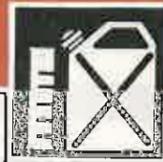
PUESTO DE CONDUCCION



Una objeción al puesto de conducción: la escasa altura del techo, que además en la unidad probada estaba menguada por el techo corredizo, que siempre roba unos centímetros.

Para un español medio, que necesita ir relativamente cerca del volante para poder llegar a los pedales, es casi inevitable ir rozando con el pelo en el techo y tocar con él —afortunadamente bien recubierto— en cuanto hay un cambio de rasante un poco pronunciado. La solución puede ser la de ir algo recostado, posición que puede ser aceptable en recorridos de autopista, pero que resulta muy cansada en tramos de muchas curvas; además resta visibilidad. Se agradece que el volante sea regulable en altura, lo que ayuda a conseguir una buena posición. Hay que criticar también la ya mencionada posición demasiado atrasada de la palanca del cambio, que obliga a un manejo forzado de la misma.

CONSUMO



Ocho a beber

CIUDAD

A 21,2 km/h. 30,7 l/100 km.

CARRETERA

A 90 km/h. de cruceo 8,9 l/100 km.
En conducción rápida 25,3 l/100 km.

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruceo 11,1 l/100 km.
En conducción rápida 30,7 l/100 km.

AUTONOMIA MEDIA

Cons. medio ponderado 22,2 l/100 km.
Recorrido 337,4 kilómetros.

EQUIPAMIENTO



Porsche 928 S

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

Opciones de serie: Diferencial autoblocante, 115.560 ptas.; cambio automático de 4 velocidades, 311.715 ptas.; llantas de aleación 7 Jx16 con neumáticos 225/50 VR 16, 108.460 ptas.; sistema antibloqueo ABS, 307.935 ptas.; control automático de velocidad, 61.560 ptas.; butaca delantera con mando eléctrico, 119.340 ptas.; techo practicable eléctricamente, 213.365 ptas.; pintura metalizada, 141.910 ptas.; pintura especial con color elegido personalmente, 251.100 ptas.; interior en cuero, 425.385 ptas.; interior en cuero en tono elegido personalmente, 453.365 ptas.; kit sonido Hi-Fi, 65.340 ptas.; amplificador especial, 45.900 ptas.

CONFORT



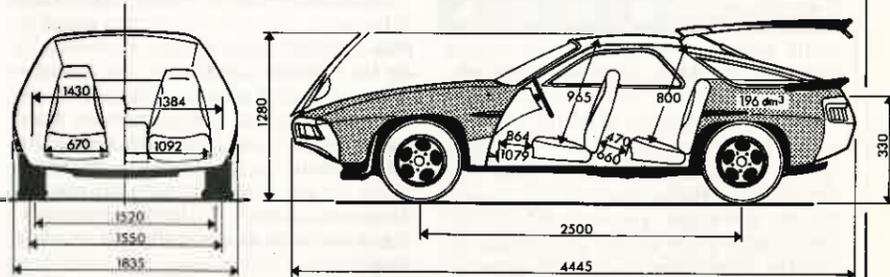
En este terreno, Porsche ha conseguido un perfecto equilibrio entre el confort y la estabilidad. La suspensión realiza un soberbio trabajo, tanto a la hora de absorber las irregularidades de la ruta como a la de mantener las cuatro ruedas pegadas al suelo en todo momento.

Si añadimos que la climatización, por medio de un sistema automático de aire acondicionado, es casi irreprochable, que los asientos en si son cómodos, que el motor suena lo justo y que no hay ningún ruido aerodinámico, se circule a la velocidad que se circule, la conclusión es que el confort de marcha del Porsche 928 S es bueno.

EQUIPAMIENTO



El equipo del Porsche 928 S es super-completo. No podía ser de otra manera en un coche de este precio. En la instrumentación no falta nada. Y en el resto del equipo no hay ninguna laguna que reseñar.



ACABADO



Si en todo el coche alemán una de las características es la calidad del acabado, en un coche de este precio, el cuidado ha sido todavía mayor para que tal fama se mantuviera.

Plástico, piel, moquetas, y muchos detalles, encajan y se ajustan a la perfección. En este capítulo, el Porsche 928 S merece un sobresaliente sin duda alguna.

VALOR/PRECIO



Hemos dicho ya que es un coche de calidad, que los materiales son buenos, que el rendimiento se ajusta a lo que cabe esperar de él, que la tecnología, sin ser de vanguardia en este modelo, es moderna, etcétera.

Pero para poder justificar los nueve millones y medio que cuesta este coche hace falta invocar el nombre de la marca: Porsche. La exclusividad y lo que puede representar llevar un Porsche deben ser la justificación de una inversión de este tipo.

FRENTE A SUS RIVALES

Un espectacular elenco de competidores opone con energía sus cualidades al Porsche 928 S. El enemigo más «fiero» surge precisamente de Porsche, en la persona del impresionante 930 Turbo, con idéntica potencia a la del 928 S, pero con un carácter indómito, no apto para simples aficionados. Ferrari, Jaguar y BMW tienen también sus respuestas a esta ecuación de élite.

Velocidad máxima (*)	Km/h.
1.º Porsche 930 Turbo	260
2.º PORSCHE 928 S	250
3.º Jaguar XJS HE	245
4.º Ferrari Mondial	240
5.º BMW 635 CSi	229

Aceleración, de 0 a 100 km/h. (*)	Segundos
1.º Porsche 930 Turbo	5,4
2.º PORSCHE 928 S	6,6
3.º BMW 635 CSi	7,4
4.º Ferrari Mondial	7,5
5.º Jaguar XJS HE	7,5

Consumo medio ponderado (*)	l/100 km.
1.º BMW 635 CSi	13,4
2.º Porsche 930 Turbo	13,4
3.º Jaguar XJS HE	15
4.º PORSCHE 928 S	16
5.º Ferrari Mondial	17

(*) NOTA: Estos valores corresponden exclusivamente a los indicados por cada fábrica.

Comportamiento

Entre los modelos de su competencia directa, el Porsche 928S juega un papel de gran turismo de lujo. Los Jaguar y BMW, pese a sus cualidades mecánicas distantes, comparten una personalidad deportiva moderada. Para el amante de la velocidad pura, el 930 Turbo es la respuesta ideal.

Habitabilidad

El Porsche 928 S comparte con el 930 y el Mondial un interior con disposición 2 + 2. Ya con cuatro plazas auténticas, los BMW y Jaguar ofrecen habitáculos donde lo deportivo no está reñido con lo utilitario.

Conclusión

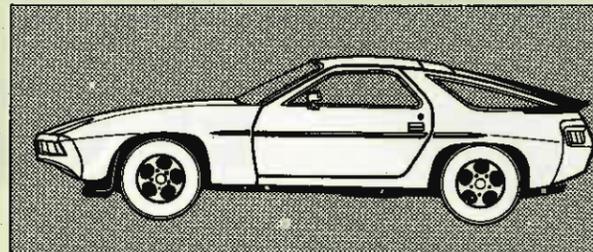
El conductor que prefiera compatibilizar la brutalidad de una potencia elevada con lujo y refinamiento encontrará en el 928 S un compañero de fatigas muy leal.

El Ferrari puede representar el equilibrio entre lujo y prestaciones, mientras que los amantes de la velocidad limitada por el confort deberán encaminar sus preferencias entre el Jaguar y el BMW.

PORSCHE 928 S

9.546.407 ptas.

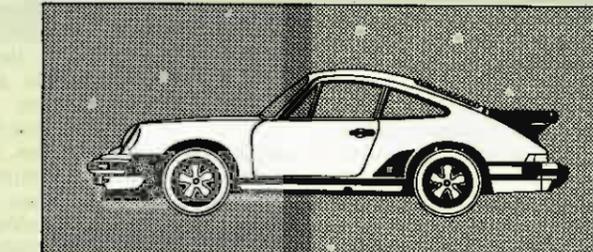
Motor delantero longitudinal.
 Tracción trasera.
 Cilindrada: 4.664 c.c.
 Potencia: 300 CV a 5.900 rpm. Peso en vacío: 1.450 kg.



PORSCHE 930 TURBO

11.592.269 ptas.

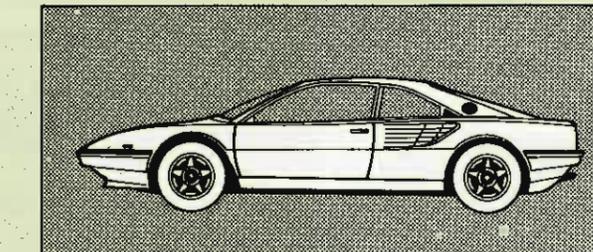
Motor trasero longitudinal.
 Tracción trasera.
 Cilindrada: 3.299 c.c.
 Potencia: 300 CV a 5.500 rpm. Peso en vacío: 1.300 kg.



FERRARI MONDIAL

9.372.796 ptas.

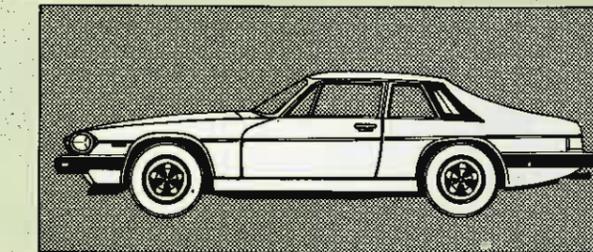
Motor central transversal.
 Tracción trasera.
 Cilindrada: 2.927 c.c.
 Potencia: 240 CV a 7.000 rpm. Peso en vacío: 1.490 kg.



JAGUAR XJS HE

7.227.394 ptas.

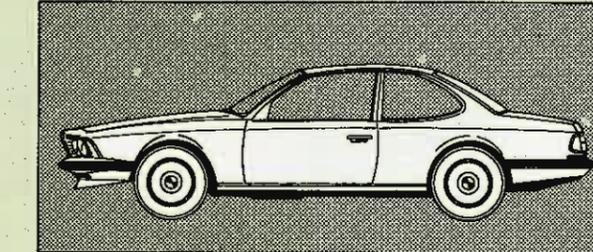
Motor delantero longitudinal.
 Tracción trasera.
 Cilindrada: 5.343 c.c.
 Potencia: 295 CV a 5.500 rpm. Peso en vacío: 1.770 kg.



BMW 635 CSI

7.153.323 ptas.

Motor delantero longitudinal.
 Tracción trasera.
 Cilindrada: 3.453 c.c.
 Potencia: 218 CV a 5.200 rpm. Peso en vacío: 1.460 kg.



Fuera de serie

MERCEDES 500 SGS GULL WING

EL COCHE DE LOS JEQUES

Si un Mercedes 500 SEC es llamativo, la versión especial realizada en Alemania por Styling Garage es seguramente el Mercedes más impresionante que pueda tener mortal alguno. Es la razón por la cual ha sido elegido por más de un jeque árabe como coche ideal de sus mil y una noches. Lo más característico son sus puertas que abren hacia arriba, pero a partir de ahí la conversión puede alcanzar los más refinados tratamientos con la inclusión en su interior de todo tipo de metales preciosos.

Un Mercedes 500 SEC cuesta en Alemania 4.800.000 pesetas. La transformación básica de Styling Garage con las puertas tipo ala de gaviota (traducción literal de gull wing) supone 3.700.000 pesetas.

Si se quiere una elaboración un poco más especial con aletas y neumáticos más anchos, la minuta se incrementa en 2.100.000 pesetas, pero si se pretende ampliar la inversión, Styling Garage no da más que facilidades: equipos de sonido de 130 vatios de potencia, nevera que enfría hasta a treinta grados bajo

cero, acondicionadores de aire, etcétera.

Pese a los desorbitados precios, hasta el momento se han fabricado un total de 48 unidades. De ellas, 40 se han hecho con un mismo objetivo: servir de escolta a las tres carrozas nupciales que un príncipe árabe utilizó el día de su boda. Fue en Abu Dhabi, y el afortunado jeque se llama Hamad Bin Hamdan Al-Nahyan.

En el interior de estos coches todas las piezas están bañadas en oro de 24 quilates, incluso el pomo de la palanca del cambio, que simula la cabeza de un

«Hacemos realidad el coche de sus sueños», es el lema de los artesanos alemanes de Styling Garage, fabricantes del SGS Gull Wing

Lo más característico de este exótico modelo es la forma en que abren las puertas: estilo ala de gaviota como los Mercedes 300 SL de los años cincuenta



halcón, el ave de la bandera de Abu Dhabi.

Tapicería en piel de color dorado y un especial equipo de alta fidelidad de 300 vatios completan las características de estos 40 coches que, todos pintados del mismo color granate metalizado, se vendieron a un precio de 15 millones de pesetas unidad.

Con este coche y sus originales puertas, Styling Garage ha evocado al legendario Mercedes 300 SL de los años cincuenta. Aquel modelo fue conocido como «gaviota», precisamente por la forma en que se abrían sus puertas. Pilotos míticos como Caracciola, Fangio o Stirling Moss lo llevaron en competición, y hoy es un depor-





Como en un avión
Numerosos mandos van acoplados en el techo



A quince millones de pesetas la pieza
Interior de uno de los 40 coches comprados por el jeque árabe

tivo clásico altamente cotizado. Mercedes nunca volvió a fabricar un coche de ese tipo y el relevo lo ha cogido este fabricante artesano de Hamburgo.

La mecánica permanece invariable. Su motor de ocho cilindros en V y 231 caballos de potencia le permite alcanzar 230 kilómetros por hora, velocidad que, según Styling Garage, se puede mantener incluso con las puertas abiertas, sin que surjan problemas, en virtud de las modificaciones aportadas a la estructura. De todas formas, no creemos que sea muy recomendable hacer la prueba. Estas mismas puertas pueden abrirse manual o automáticamente con un sistema electro-hidráulico.

Chris Hahn, patrón de Styling Garage, ofrece otras creaciones igualmente espectaculares sobre base Mercedes. Frank Sinatra acaba de recibir un 500 SEL, con un chasis 90 centímetros



Versión estándar
Interior de «semi-lujo»

más largo que el de serie, lujoso interior de terciopelo, instalación de video-televisor y complicado equipo estereofónico con posibilidad de hacer grabaciones. Es muy similar al que se entregó a la familia real holandesa hace seis meses, aunque sin corona sobre el radiador.

Tampoco suelen llevar la famosa estrella de tres puntas de Mercedes (el de estas páginas es una excepción por tratarse de uno de los primeros modelos). Al conocer las modificaciones que Chris Hahn hacía sobre sus coches, los directivos de Mercedes decidieron que los SGS no gozarían de su garantía.

A pesar de todo, al aeropuerto de Hamburgo siguen llegando frecuentemente conocidos personajes de la «jet-set», emires, etcétera, que giran una visita por Styling Garage para hacer encargos especiales. Chris Hahn está dispuesto a convertir los coches de sus sueños en realidad. Así lo anuncia en sus catálogos, explicándolo en alemán, inglés y... árabe.

Miguel Segura
(Stuttgart)

cambió

12-19 de diciembre de 1983

N.º 628 • 150 ptas.

**ESTA SEMANA
EN SU QUIOSCO**

**RUIZ MATEOS
¡Se van
a enterar!**

GUERRA NUCLEAR

**Guía para
salvarse**



CASO SCALA

GAMBIN DENUNCIA

Jefe antiterrorista paga a terroristas

BAJO LA LUPA



EL RENAULT 9 DIESEL A LOS 15.000 KILOMETROS

El R-9 Diesel es el último paso de Renault en el campo de los coches alimentados por gas-oil. Fiable, sobrio en consumo y con prestaciones muy respetables para un diesel; el R-9 GTD puso de relieve, a lo largo de los 15.000 kilómetros de uso intensivo, sólo dos inconvenientes de tipo mecánico: el consumo de aceite, superior al normal, y el envejecimiento de los inyectores, cuyo resultado fue un espectacular crecimiento de las emanaciones de humo negro.

La prueba de un diesel sobre una distancia tan relativamente corta, como son 15.000 kilómetros, puede parecer, a primera vista, poco demostrativa, pues los motores de gas-oil nacen con una robustez superior a la de sus equivalentes de gasolina, y su periodo de vida útil es más amplio. MOTOR16 se ha mantenido, sin embargo, en ese límite de kilómetros para la prueba del R-9 GTD con un claro objetivo: descubrir los posibles defectos de juventud en esta mecánica, descubrir los males

que podrían afectar a cualquier usuario en su primer año de vida con el coche. Los resultados han sido buenos, si se exceptúan los problemas antes apuntados no se encontraron otros inconvenientes de relieve. El conjunto brilla por su categoría de «maratoniano» eficaz; el R-9 GTD ofrece los alicientes necesarios para convertirse en el coche favorito de aquellas personas obligadas a recorrer más de veinte mil kilómetros al año.

El jueves 1 de septiembre, iniciaba su

andadura por las carreteras españolas un R-9 GTD de color blanco, con interior en tonos rojos, y matrícula MA-8290-U; su objetivo era hacer 15.000 kilómetros; cuarenta y seis días después, el domingo 16 de octubre, a las siete de la tarde, se concluía la marcha sin el menor incidente. Los diversos probadores de fiabilidad de MOTOR16 unieron sus experiencias a las recogidas por nuestros redactores para ofrecer así la más completa radiografía del coche. Tras este proceso inicial, el coche pasó al taller de MOTOR16, situado en los bajos del edificio central, en Hermanos García Noblejas, donde Angel Robledo, el mecánico de la casa, realizó la «autopsia» del coche: un examen a conciencia con los medios más avanzados. Pese a la mayor complicación de todo diesel, el R-9 GTD ha mostrado una mecánica muy accesible, no sólo a la hora del mantenimiento —en la prueba sólo fue necesario añadir o cambiar aceite—, sino también en el momento de realizar operaciones de mayor envergadura, como las realizadas en el examen final, después de los 15.000 kilómetros.

El equipo de fiabilidad que tuvo a su cargo el R-9 GTD acogió en esta ocasión a siete personas de diferente edad y sexo, y con ellos se pretendió abarcar el más amplio ramillete de posibles usuarios; desde las dos amas de casa que viven en los alrededores de una gran ciudad y necesitan desplazarse hasta el centro todos los días, hasta el jubilado que dedica su tiempo a los viajes y el turismo, pasando por el estudiante siempre inquieto por los problemas económicos y el conductor amante de la velocidad; sus opiniones, por un lado, y las de un mecánico profesional por otro —opiniones siempre libres e independientes— representan la voz de aquellas personas que hacen, por término medio, un recorrido de 15.000 kilómetros con el R-9 GTD en su primer año de vida.

INCIDENCIAS

Hasta 5.000 kilómetros

El único problema de cierto relieve puesto en evidencia por el coche fue el consumo de aceite; consumo que centró la atención de nuestro mecánico y de los conductores a lo largo de los 15.000 kilómetros del recorrido.

En este primer tercio, el coche consumió dos litros de lubricante, cantidad que fue repuesta 4.356 kilómetros después de iniciarse la prueba. La comprobación del nivel, —tarea que se llevó a cabo, por término medio, cada 1.000 kilómetros— permitió detectar el inconveniente.

El coche intervino, antes de finalizar la etapa inicial, en la prueba comparativa de los diesel medios que

MOTOR16 publicó en su primer número. El R-9 GTD, un Seat Ronda y un Talbot Horizon tuvieron que someterse, por exigencias del equipo fotográfico, a un largo paseo por unas minas de sepiolita, cubiertas por un polvo muy fino y penetrante. En esa atmósfera perniciosa el coche hizo gala de una magnífica estanqueidad —con las ventanas cerradas no penetró ni una mota de polvo— y los filtros del motor cumplieron también su papel con dignidad.

Desde 5.000 hasta 10.000 kilómetros

Cuando se llevaban recorridos doscientos kilómetros de esta segunda parte de la prueba se le cambió el aceite; se utilizaron para ello cinco litros de lubricante Cepsa Multigrado Diesel. A partir de ese momento, el consumo se estabilizó. Tras realizar ensayos de prestaciones máximas, el coche se condujo de una forma mucho más tranquila y el motor, so-



Los cuatro inyectores estaban para tirar. Responsables del consumo elevado y el humo negro.



Sobre este chasis auxiliar descansa el motor. Dos de los cuatro tornillos estaban flojos.

metido a esfuerzos, rebajó su apetito de lubricante.

Cuando ya se iban a cumplir los 10.000 kilómetros comenzó a manifestarse un ligero retemblo mecánico, más patente cuando el coche funcionaba al ralentí. En el desmontaje posterior se descubriría que los tornillos que unen la carrocería con la «cuna» donde se apoya el motor, se habían aflojado un poco. Esa fue la causa del retemblo.

De 10.000 a 15.000 kilómetros

Los frenos comenzaron a chirriar en la última parte del recorrido y ésta fue la única variación de interés mostrada por el coche con respecto a los primeros 10.000 kilómetros. Cuando se llegó a los 11.000 kilómetros hubo que añadirle aceite de nuevo; en este caso la cantidad empleada fueron dos litros.

También aumentó la intensidad del retemblo proveniente de la mecánica, pero en ningún momento llegó a ser



El comprobador electrónico dio su veredicto. El peso del motor, se dejó notar.



Comprobando los inyectores. No pulverizaban el gasóleo.



Los frenos a examen científico. Algo justos en marcha, pero sin desgastes.



Un momento de la comprobación de geometrías. Las cotas de dirección cedieron algo con el peso.



Prueba en el banco para la bomba de inyección. Presión adecuada y bien repartida.

algo preocupante. En cuanto a carrocería e interior, el coche se mantuvo intacto en todo momento. El cambio continuo de conductores no se apreció ni en las tapicerías ni en los recubrimientos del piso.

COMPORTAMIENTO

Renault ha puesto en juego en el motor del R-9 Diesel una técnica nueva y ha dejado de lado el carácter tradicional del motor de gasóleo —un grupo muy elástico que se recupera siempre bien, sea cual sea la velocidad y la marcha en que se circula—, un

carácter comparable, en última instancia, con el de un caballo «percherón» que tira siempre de forma eficaz, pero sin ninguna vena deportiva. Este concepto ha sido reemplazado por un carácter próximo al de un motor de gasolina, un estilo más «pura sangre».

El motor del R-9 GTD es así: indolente, casi vago, cuando marcha a bajo régimen, y brillante cuando se le exige al máximo.

La caja de cambios del R-9 GTD es suave y precisa en su accionamiento. Su personalidad sintoniza bastante bien con la del motor, y permite no sólo aceleraciones briosas en las tres primeras marchas, sino también una buena velocidad punta —casi 147 kilómetros por hora—. Las recuperacio-

nes son bastante flojas, pero el problema no radica en la caja, sino en la poca elasticidad del motor.

El comportamiento del R-9 GTD es noble y no plantea inconvenientes al conductor medio; sin embargo, cuando se rueda deprisa en curvas las cosas se complican un poco. La tendencia a seguir por la tangente, a irse de morro, en el momento de entrar en la curva, es la más notable; después, si el coche todavía circula muy rápido por esa misma curva, tiende a «colear», pero, eso sí, de forma leve. La suspensión es cómoda para los pasajeros que, además, disfrutan de la buena filtración llevada a cabo por los asientos, muy anatómicos y con buen mullido.



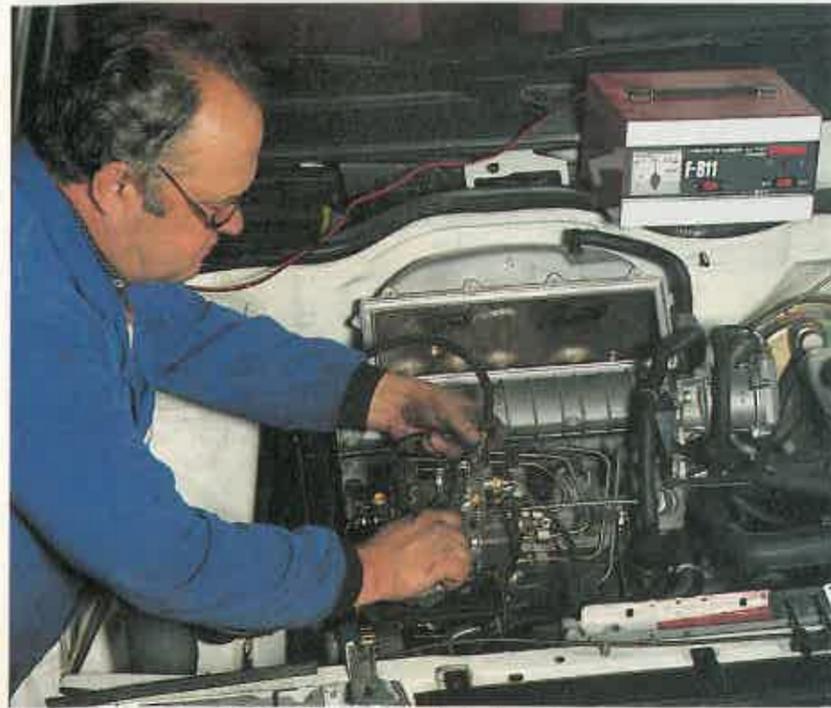
Algunos miembros del equipo de pruebas cambiando impresiones. Todos estuvieron de acuerdo en las cualidades y defectos del coche.

Cuando el R-9 GTD está en movimiento, el conductor queda favorablemente sorprendido por la suavidad de la dirección; si se tiene en cuenta que el peso sobre el tren delantero es bastante alto y que no hay servoasistencia, el resultado es óptimo. El esfuerzo que hay que hacer para girar el volante con el coche parado es también muy pequeño. La suavidad tiene su contrapartida en el excesivo número de vueltas de volante necesario para pasar de un extremo a otro —cuatro vueltas—, lentitud excesiva para el usuario que circula mucho por ciudad, donde los «volantazos» y los aparcamientos son moneadas frecuentes.

Los frenos no están a la altura del resto del conjunto. Quedan demasiado justos para las buenas prestaciones del coche y en cuanto se usan de forma intensiva pierden eficacia de forma bastante rápida.

Opiniones del equipo de pruebas

MOTOR16 ha seleccionado siete personas muy diferentes para conducir el R-9 GTD durante los 15.000 kilómetros de la prueba de fiabilidad. Tanto amas de casa como estudiantes, pasando por un periodista jubilado y un piloto de carreras, los siete probadores, componentes del grupo, coincidieron en



Nuestro mecánico, Angel Robledo, ajusta la bomba de inyección. Defendió la calidad de los inyectores pese a su deterioro.

varios aspectos claves del modelo Renault. Por el lado positivo, lo más destacable es, sin duda, la facilidad de manejo del coche: dirección suave, mandos precisos, que no requieren esfuerzo para su accionamiento, y unos asientos de gran comodidad, permiten cubrir largas distancias sin el menor rastro de cansancio.

El equipo de pruebas de MOTOR16 fue unánime en una apreciación: «El R-9 GTD no parece un diesel.» El cuidadoso acabado del conjunto y sus buenas prestaciones en carretera son la clave de este juicio. Consumos mínimos y comportamiento noble son las otras notas favorables en la calificación del R-9 GTD. No fueron del gusto del equipo de pruebas: el molesto ruido de funcionamiento del motor; la poca eficaz climatización, defecto que obliga a bajar las ventanillas, y se hizo más notable a lo largo de estos 15.000 kilómetros, cubiertos en su mayoría bajo temperaturas altas. Finalmente, los siete probadores criticaron la potencia justa de los frenos.

Simonetta Garith (1,70 metros de estatura, 60 kilogramos de peso, treinta y un años), ama de casa, tuvo palabras de elogio para la terminación —«El acabado es casi inmejorable»— y para el juego de colores de las tapicerías con los plásticos del espacio habitable: «Se siente un ambiente familiar y acogedor.» Como persona que compra habitualmente en supermercados, se fijó también en la capacidad del maletero: «Es muy amplio y no tiene nada que envidiar al de coches de más categoría.» Con una última frase: «El coche es cómodo de conducir, pero el ruido es bastante molesto», Simonetta resumió su experiencia con el R-9 GTD.

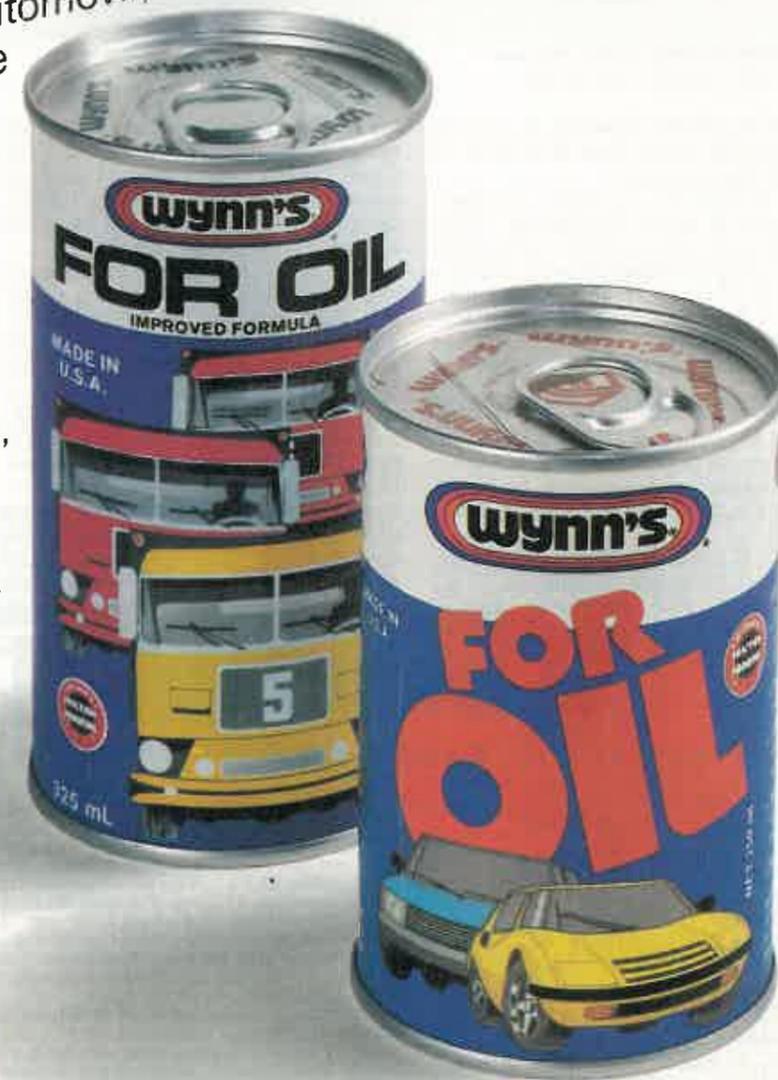
Para *Laura Vázquez*, ama de casa (1,71 metros de altura, 49 kilogramos de peso, treinta años), que utiliza mucho el coche por ciudad, lo más agradable del R-9 GTD es, sin duda, la suavidad de manejo: «Casi podrías olvidar que conduces un diesel por lo manejable del coche —dice—; es una lástima que el ruido te lo recuerde constantemente.» También le gustó mucho el maletero por su capacidad. «El coche consume poco y, además, el carburante es gas-oil; se trata de una buena economía.» Y el confort de los asientos: «Sujetan bien y tienen muchas posibilidades de regulación.»

Andrés Mas (1,86 metros de estatura, 70 kilogramos de peso, veinticinco años) condujo el coche tanto por carretera como por ciudad, siempre a un ritmo muy alegre. Después de tres mil kilómetros al volante del R-9 GTD su conclusión es tajante: «Me ha parecido un coche con prestaciones muy buenas para ser un diesel, mantiene una media bastante alta con facilidad y el gasto es bajo.» De sus trayectos por carretera obtuvo como resultado «un comportamiento rutero excelente y un confort que muchos grandes quisieran». Esta frase tiene un significado especial si se tiene en

Larga vida, marcha suave

para el motor de su automóvil,
añadiendo un bote de
Wynn's FOR OIL
cada vez que cambie
el aceite del cárter.

- Reduce la fricción y el desgaste.
- Lo protege cuando se le exigen prestaciones extraordinarias (acelerones, altas velocidades, recalentamientos propios de embotellamientos en ciudad, o marcha en caravana por carretera), evitando costosas averías.
- Revaloriza su automóvil, porque alarga su vida en perfecto funcionamiento.



Vida, poder y nervio

para el motor de su automóvil



El corazón del motor estaba como nuevo
Resistencia y calidad a toda prueba

cuenta su elevada estatura, lo que demuestra, de forma clara, la eficacia de los asientos monoguía.

El periodista jubilado *Enrique Blanco* (1,68 metros de estatura, 105 kilogramos de peso, sesenta y ocho años) cubrió 3.250 kilómetros a los mandos del R-9 GTD; su voluminosa humanidad no tuvo problema alguno en acomodarse a los asientos del coche: «Tiene una banqueta profunda, dan apoyo al cuerpo, no producen fatiga en las piernas y la espalda queda perfectamente encajada.» Enrique mostró, sin embargo, su desacuerdo con el equipo climatizador: «La aireación es insuficiente y el calor se hace, a veces, abrumador.»

Para el joven estudiante *Jaime Hernández* (1,84 metros de estatura, 72 kilogramos de peso, diecinueve años), el aspecto mecánico del R-9 GTD fue lo más destacable: «Es un conjunto eficaz que permite obtener consumos bajos a la vez que se logran velocidades de cruceo altas»; no le convenció la falta de elasticidad de este diesel, porque «las recuperaciones son lentas», dice.

Las opiniones del piloto de competición *José Ángel Siambarrena* (1,75 metros de altura, 65 kilogramos de peso, treinta y cuatro años), se centraron en las reacciones del coche conducido en unas condiciones límite. Para José Ángel, el motor tiene unas prestaciones brillantes, pero no le convencieron las recuperaciones: «Son malas, lo que obliga a jugar en exceso con la palanca de cambios.» De

los frenos comentó que son «un tanto escasos». El R-9 GTD tiene, para Siambarrena, un comportamiento «sano, aunque con una cierta tendencia a irse de adelante, que se hace más acusada en las curvas cerradas».

Para *Victor Piccione* (1,76 metros de altura, 70 kilogramos de peso y veintitrés años), estudiante de Ingeniería Industrial, el R-9 GTD es un coche con «buena dirección, buen cambio, un motor potente, pero muy ruidoso, y unos frenos sólo aceptables». El confort de suspensión, los asientos y la postura frente al volante también merecieron el calificativo de «buenos». Como persona muy interesada en los diversos aspectos del diseño, centró también sus apreciaciones en el estilo de la carrocería: «Se le podría haber

dado una forma algo más aerodinámica.»

ANÁLISIS

El lunes 17 de octubre, Angel Robledo, nuestro mecánico, treinta y cinco años de experiencia, procedió a desmontar por completo el R-9 GTD. La tarea resultó fácil para nuestro especialista y esto permite hacer una previsión alentadora para los usuarios: todo está muy accesible y el coche necesita pocas horas en mano de obra en cualquier reparación; esto garantiza un bajo coste de mantenimiento.

Pegas sólo en el motor

El R-9 GTD ha satisfecho todas las previsiones de fiabilidad y sólo el motor, que es nuevo y ha nacido a la vez que la versión diesel de este popular modelo, ha presentado problemas.

Para empezar, el mayor peso y vibraciones que este motor presenta pusieron a prueba el subchasis de soporte. Se trata de una «cuna» metálica, a la que va sujeto el motor y que sirve de puente entre éste y el chasis principal del coche; éste es de tipo «monocasco», es decir, forma parte integrante de la carrocería. El subchasis va fijado al coche por cuatro tornillos, y el montaje es elástico, esto es, con piezas intermedias de goma, que se encargan de filtrar ruido, vibraciones y esfuerzos. Dos de los cuatro tornillos de fijación estaban flojos en el momento de desmontarlo, y esto originaba vibraciones y ruidos. Este fallo hizo, incluso, temer por la seguridad de numerosas piezas mecánicas, como la transmisión, por ejemplo.

El corazón del motor estaba intacto después de 15.000 kilómetros de prueba a fondo. Los cilindros estaban tan enteros que parecían haber salido segundos

antes de la cadena de fabricación. La bomba de inyección, que puede considerarse la madre del cordero en un motor diesel, estaba en perfectas condiciones. Los aprietes del motor eran correctos y en la prueba de compresión los cuatro cilindros mostraron los valores máximos, dentro de los márgenes señalados por el fabricante. Por tanto, la estructura esencial del motor superaba el examen más severo.

Los inyectores, junto con la bomba —y ésta estaba en perfectas condiciones—, fueron probados en unas instalaciones de precisión especiales, para comprobar su rendimiento. De ellos depende la buena dosificación del combustible, su pulverización dentro de los cilindros y de-



Agil en cualquier terreno y muy fácil de conducir
El R-9 GTD asocia confort y economía de uso

terminan, por tanto, factores como el consumo, las prestaciones y la emisión de humos. Ahí es nada. Probados en el banco, los inyectores mostraron un estado deplorable: en lugar de pulverizar el combustible, lo dejaban caer en forma de chorro o goteo. Los familiarizados con el modo de funcionar de un motor diesel comprenderán lo que esto representa; y los no familiarizados deben entender que sólo con el gasoil perfectamente atomizado es posible una combustión gradual y completa. Tal y como lo depositaban los inyectores de este R-9, sólo parte de él se quemaba en perfectas condiciones; el resultado de esto era una combustión incompleta, un gasto superior al normal, una notable emisión de humo negro y vibraciones anormales en el motor. Todos ellos han sido inconvenientes anotados durante la prueba y es presumible que estas vibraciones suplementarias, asociadas a las ya normales en un motor diesel, fueran la causa de que el chasis de soporte del motor se aflojara, como se ha explicado antes.

Los cuatro inyectores del motor estaban para tirar, irreversibles para el funcionamiento normal.

Este problema no es imputable al coche, al montaje o la calidad de los inyectores utilizados por Renault; se trata simplemente de un mal rodaje, ya que el coche se sometió desde el primer momento, aún sin kilómetros suficientes a sus espaldas, a un uso más exigente de lo normal.

Por otro lado, las guías de las válvulas presentaban una excesiva holgura, lo que explica el consumo de aceite superior a lo normal registrado en la prueba.

La correa dentada que arrastra todo el sistema de distribución estaba algo

floja, según constató Angel Robledo. Se hacía recomendable el tensado de la misma, lo que es normal hacer en una revisión de 15.000 kilómetros. El filtro de aire, elemento esencial en un motor diesel —más incluso que en uno de gasolina— estaba muy sucio; lejos de ser un defecto, esto demuestra que su funcionamiento fue muy bueno a lo largo de toda la prueba, ya que libró al motor de toda partícula de suciedad. Esto quedó también de manifiesto en el desmontaje del motor, que presentaba una pulcritud fuera de lo normal.

En materia de chasis, nos encontra-

mos con un leve fallo a la altura de las cotas de la dirección, que eran ligeramente distintas a las indicadas por el fabricante. El mayor peso de este motor, asociado a un uso ciertamente exigente a lo largo de nuestra prueba, fueron modificando los valores originales.

CONCLUSIONES

Del R-9 GTD, el primer diesel medio de Renault, no nos ha gustado ni el consumo de aceite, bastante alto para un coche moderno, ni la justa potencia de los frenos. No se tiene en cuenta aquí el deterioro de los inyectores porque nuestro mecánico Angel Robledo sostiene que con un rodaje normal no se hubiera producido.

En este modelo Renault nos ha convencido el alto grado de calidad de la terminación y el empleo, en cualquier caso, de materiales de primera clase; al final de los 15.000 kilómetros, cubiertos a un ritmo trepidante —se hicieron en cuarenta y seis jornadas— el coche tenía la misma apariencia del primer día y no era posible encontrar el menor síntoma de envejecimiento. El coche ha superado sin problema alguno los ambientes salinos, el sol más violento, e incluso, el polvo de una mina de sepiolita.

El R-9 GTD es un coche fácil de conducir, económico en su mantenimiento y que se defiende con igual gallardía tanto en ciudad como en carretera. El espacio habitable es bastante amplio, y el maletero es de primera categoría. El ruido de la mecánica y la poca elasticidad del motor, son los puntos negativos.

GASTOS

LO QUE CUESTA UN R-9 GTD EN 15.000 KILOMETROS

	Ptas.
Gasóleo (1.080 l.)	56.160
Aceite (14 l. Cepsa Mult. Diesel) ..	3.119
Limpieza (4 lavados carro.)	1.100
Averías y recambios	0
TOTAL	60.379

El costo real por kilómetro al año, teniendo en cuenta el consumo medio registrado durante la prueba, es:

	Ptas.
Para 10.000 km al año	19,5
Para 15.000 km al año	14,9
Para 20.000 km al año	12,6
Para 25.000 km al año	11,3
Para 30.000 km al año	10,3

Contando con la depreciación durante la vida media de cinco años.

FICHA TÉCNICA

Renault 9 GTD

MOTOR Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.595 c.c. (78x83,5 milímetros). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 22,5 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad de depósito: 47 litros. Potencia máxima: 55 CV a 4.800 rpm. Par máximo: 10,4 mkg a 2.250 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambios: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 6,90 km/h; 2.ª, 11,87 km/h; 3.ª, 18,55 km/h; 4.ª, 27,12 km/h; 5.ª, 33,59 km/h.

DIRECCIÓN Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 9,80 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante, tambores atrás, con servo.

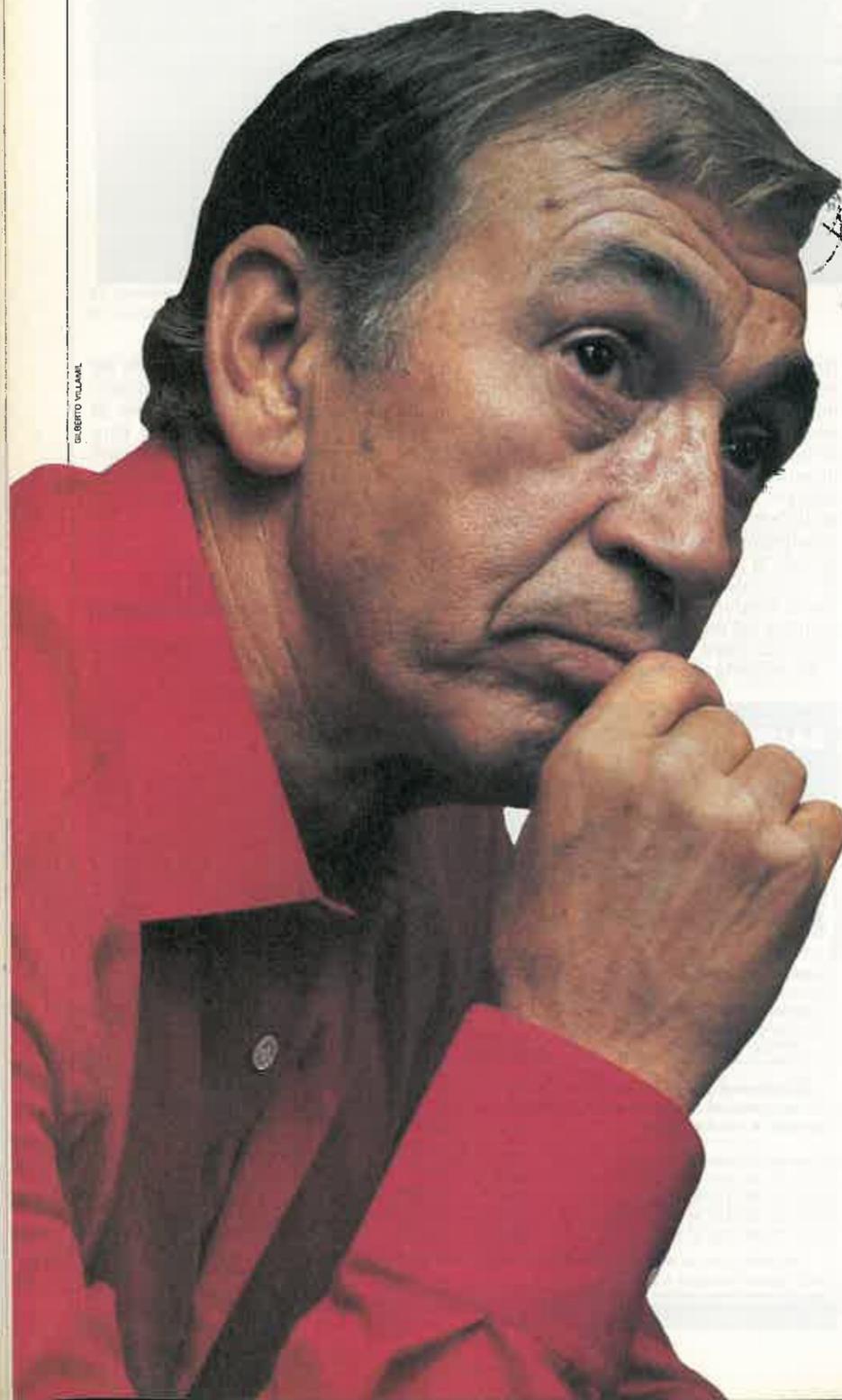
SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa estampada, de 5 1/2x13 pulgadas. Neumáticos: 165/70x330.

PESO En orden de marcha: 930 kg.



UN CHAPISTA LLAMADO GILA



ESTABA difícil Gila. Difícil para los periodistas, a sólo una semana de marcharse de nuevo de España. Tenía que hacer maletas, arreglar papeles, despedir amigos. Pero, dijo que sí a la entrevista con MOTOR16. Porque da la bendita casualidad que Miguel Gila ha sido mecánico y que una de las cosas que más le gustan en este mundo a este humorista son, precisamente, los motores.

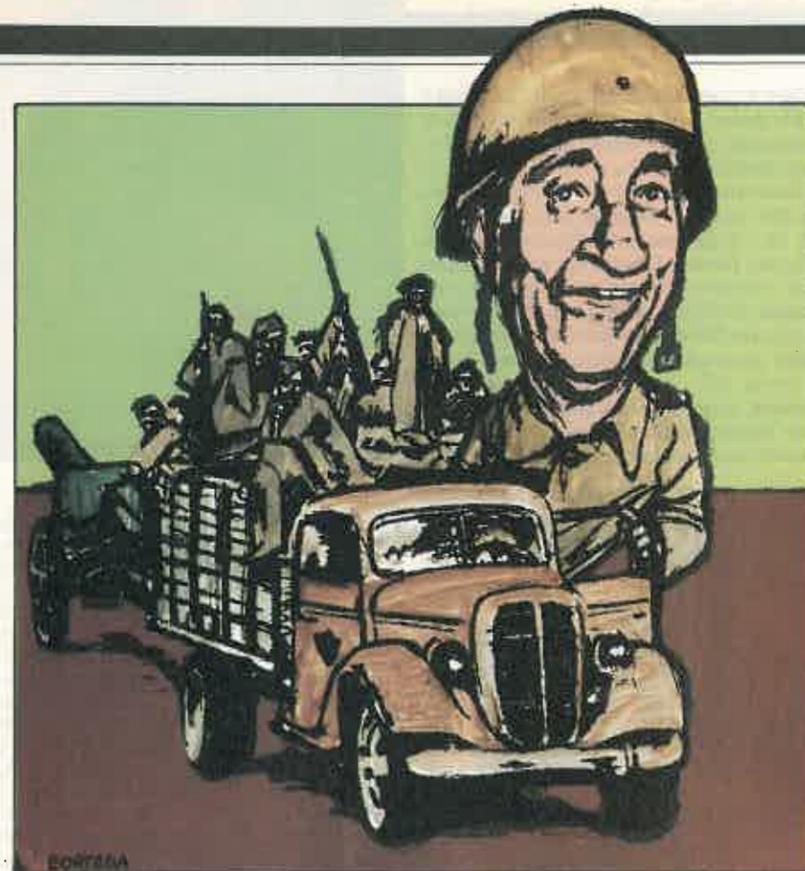
«Yo recuerdo mi época de Carrocerías MEL, donde empecé a trabajar con trece años. Iba de la calle de Eloy Gonzalo hasta la calle de Cadarso, de Madrid, cargado de faros y de parachos para llevarlos al cromador y al niquelador. Yo era chapista y pintor de coches. En esa época se hacían los coches a mano, con un martillo, dándole a la chapa, pum, pum, pum; se iba moldeando hasta que se terminaba el coche. Me acuerdo que le hicimos un coche a Victorino de la Serna, un Hispano Suiza precioso, que le costó 15.000 pesetas. Y otro le hicimos a Pedro Terol.»

Su padre —que había sido carpintero— le dejó huérfano antes de nacer. Y el niño Miguelito, un niño alegre, que jugaba a la peonza, al balón y al tejo por las calles y los campos de un Madrid pequeño, y ya perdido, vivía con sus abuelos. Su madre, casada de nuevo, le dio cinco hermanos. Todos los varones —Miguel el primero— se hicieron mecánicos. Las hermanas, cuando les llegó la hora, se echaron novios mecánicos también.

Las batallitas de Gila

«Desde los trece años hasta los treinta y uno he sido mecánico, y es una profesión que me encanta. Pienso que es una especie de cirugía, que tiene mucho que ver con la cirugía médica, con la del ser humano. Es un poco lo mismo, a medida que un coche te lo presentan como un enfermo, a ver qué le pasa, éstos son los síntomas, tendrá salvación. Y hay que reconocerle, y a veces operarle de algo, sacar válvulas, rectificar cilindros, y todas esas cosas.»

Bajo las luces duras del camerino de la sala de fiestas Cleofás, con un público que ya le espera con la sonrisa puesta, cualquiera diría que Gila está bromeando. Pero, no. Y la duda, casi, ofende. «Por supuesto que sé arreglar una avería —asegura—. De mecánica sé todo lo que se puede saber en el mundo. Desde fabricar una biela hasta sacarla por



abajo, por el cárter. Y rectificar el cigüeñal o cualquier otra cosa mecánica.»

Cuando empezó la guerra, Miguel se apuntó de voluntario. Tenía diecisiete años, y era un experto mecánico de aviación.

Casi medio siglo después, Gila sigue diciendo a quienes le preguntan que aquella guerra no fue tan terrible, o

«En la guerra estuve en la Defensa Antiaérea conduciendo un camión de diez toneladas. Un Guy, con un cañón detrás y veinte soldados encima...»



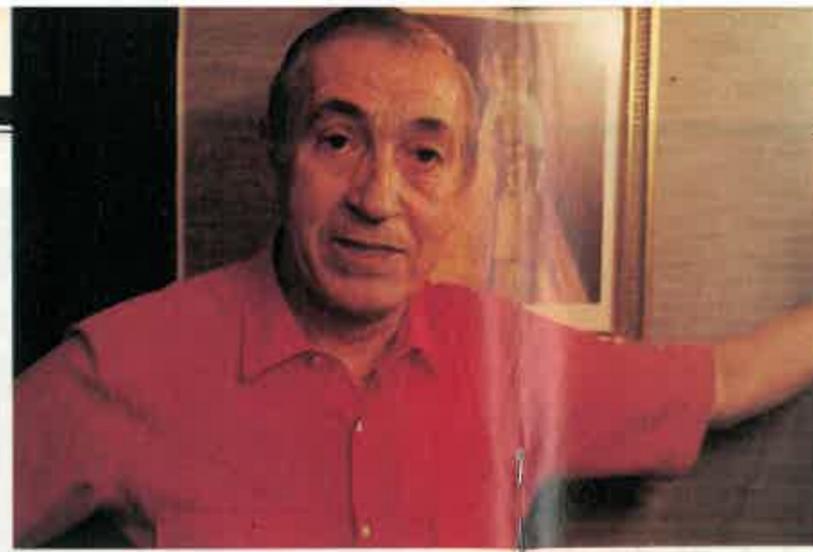
que, al menos, no fue tan inhumana. Y cuenta cómo un día se pasó al otro frente con la bicicleta, y los requetés le pidieron papel de fumar y le mostraron el camino para volver con los suyos, y cómo, en otra ocasión, los moros le fusilaron, pero como estaban borrachos no acertaron ni un tiro. Y es imposible saber si es que ya ha comenzado el espectáculo, aunque el tabardo, el correa y el casco que luego tendrá que ponerse cuelgan aún de una percha en el camerino. O si es que Gila hizo un día la promesa de reírse de aquel horror para ahuyentar de su vida y de las nuestras los fantasmas.

«Al principio de la guerra estuve en Infantería, y cuando cumplí los dieciocho años pasé a la DECA, o sea, a la Defensa Antiaérea, y empecé a conducir un camión de diez toneladas, un GUY con un cañón del 7,7 detrás. En la caja del camión iban veinte soldados, con sus maletas y las municiones del cañón, y en la cabina iba yo, sentado con un asiento encima de otro, porque no llegaba a los pedales. Eran unos camiones terribles, con una superdirecta, y cuando ibas cuesta abajo uno tenía que ir frenando el cañón, mientras yo frenaba el camión... Y así íbamos, sin luces para que no nos descubriera la artillería.»

«Al acabar la guerra tuve que hacer la mili», cuenta. Pero esto tampoco es un chiste, aunque pueda parecerlo. «Entonces fui chófer del coronel Ferrero, y estuve llevando un Plymouth y una moto Benelli, de nueve caballos.» También estuvo un año en la cárcel, aunque de esto Gila prefiere no hablar demasiado. Y en 1951 se tuvo que sacar el carnet de conducir, «porque esto es una cosa que yo no he entendido mucho, pero por lo visto ni el Bachillerato ni el carnet de conducir de antes de la guerra servían después».

Coches de artista

En cualquier caso, en el año 51, Miguel Gila estaba a un paso de la fama, en las puertas del reconocimiento público, de la popularidad y de la riqueza. El mecánico se había quedado atrás y empezaba a vivir el dibujante que firmaba chistes en «La Codorniz», el actor de salas de fiestas, de teatros y de cine; el humorista que encontraría en la radio el mejor vehículo. Estaba a punto de nacer el Gila mítico, el que llena hoy sus espectáculos de cuarentones que tienen tanto que agradecerle. El Gila de la guerra de tanta risa, el del teléfono negro, que sonaba simultáneamente en todas las casas de España. Por culpa de su programa en la SER, la gente iba al cine quince minutos más tarde. Hasta que las autoridades competentes tomaron cartas en el asunto y adelantaron la emisión, para que los espectadores llegaran a tiempo de recibir la doctrina del NODO...



De mecánica sé todo lo que se puede saber. Arreglar una biela, rectificar el cigüeñal o cualquier otra cosa

«Compré mi primer coche siendo ya artista, en el año 52, un MG 1700. Era un coche deportivo, ligero, manejable, una de las mayores satisfacciones de mi vida. Es el coche que recuerdo con más cariño», dice. Y luego, a medida que le pagaban más y mejor, Gila se dio un gustazo tras otro. «Un día el ministro Arburúa vino a verme actuar en el club Castelló, y luego pasó a mi camerino. Y entonces le dije: Usted que tiene mucha mano en el Ministerio, ¿por qué no me da un coche de esos que conceden, que el que tengo se me rompe mucho al llegar a Jaén y tengo que andar empujándolo todo el rato? Y me

lo dieron, un Ford Zephir, por la rama. ¡Ah!, no se qué quiere decir eso, pero decían así, por la rama, cuando el Ministerio te concedía un coche...» Tuvo también un Golden automático, de la casa Dodge, y un Mercedes SL. Y se iba con ellos a Italia, y allí, en Florencia, se los preparaban para correr. «Me rebajaban culata, ponían doble árbol de levas, cuatro carburadores Weber horizontales para subirlos de cinco mil a siete mil vueltas.» Y corría feliz, por unas carreteras infernales, pero sin limitación de velocidad. Y casi sin tráfico. «Y tardaba entonces mucho menos en llegar de

asalta la idea de si habremos cerrado bien los seguros de las puertas o si nos habremos dejado bajado el cristal de la parte del conductor, entonces nos vestimos y bajamos a la calle a cercionarnos de todo eso, pero al llegar a la calle nos damos cuenta que nos hemos dejado las llaves del coche encima de la mesita del recibidor, subimos a buscar las llaves y bajamos de nuevo; luego de comprobar que todo está en orden, volvemos a casa y a dormir tranquilos. A la mañana siguiente nos levantamos, felices, desayunamos y bajamos con la cara radiante para subirnos a nuestro vehículo y gozar del trayecto hasta nuestro lugar de trabajo; pero ahí viene otro problemas, las cosas cambian de la noche al día, y donde había una furgoneta ahora hay un turismo, y donde estaba el turismo hay una camioneta, y donde había una camioneta verde hay un coche verde. ¿Dónde dejamos el coche? ¡A que nos lo han robado! Damos vueltas con la esperanza de que no sea así y, efectivamente, el coche está donde lo dejamos.

CUANDO llegamos al coche vemos que sujeto con el limpiaparabrisas hay un papel. «Seguramente es alguna propaganda de esas de los chalet que venden en las afueras. Pues no, no es una propaganda de los chalet que venden, es una multa, porque son más de las ocho.» Y para que esto no nos vuelva a pasar, hablamos con ese señor de uniforme que siente un placer diabólico cada vez que descubre un coche en falta y él nos explica que es muy fácil resolver este asunto, que basta con sacar un certificado de empadronamiento, fotocopia del carnet de conducir, fotocopia del carnet de identidad y con eso ir a la calle de Alberto Aguilera y pagar una suma de dinero, por la que te dan a cambio una tarjeta con unos números que son los que pertenecen al distrito y barrio donde vives, y ese cartoncito te da derecho a aparcar en tu barrio.

PUES mire usted que bien, asunto terminado, así que a poner en marcha el coche y, hale, a lanzarse a la calle, eso sí, pendientes siempre de los carriles, las flechas, los semáforos, las señales de tráfico, las plazas, las avenidas, y eso para procurar colocarse siempre en un carril que nos permita, al llegar a determinado lugar, girar a la derecha o a la izquierda, si no queremos que las flechas nos lleven

hasta Burgos. Y así, en constante vigilia, vamos sorteando embotellamientos, motos, peatones y semáforos, y llegamos donde teníamos que llegar, y entonces tratamos de encontrar un hueco donde meter el coche, que ahí es donde la mujer te dice. «Mira, ahí tienes un sitio», y te señala el hueco de metro y medio que hay entre un coche y otro, y cuando le dices que ahí no cabe y ella que sí y tú que no, el de atrás o los de atrás que tocan el claxon y te gritan: «Vamos, joder, que es para hoy.» Nerviosos tratamos de avanzar, pero en ese instante es cuando el disco se pone rojo y, aunque frenamos violentamente, no podemos evitar meternos hasta la mitad del paso de peatones y, aunque no oímos lo que nos dicen al pasar, por las muecas adivinamos que se están cagando en nuestro padre. Total, que después de vueltas y más vueltas decidimos dejar el coche en uno de esos parkings subterráneos, donde siempre hay un cartel que dice: «Planta completa, siga a la planta siguiente», hasta que llegamos al fondo del todo, como si hubiéramos bajado al infierno en vida.

BUENO, ya está, hacemos lo que tenemos que hacer, y volvemos al parking, bajamos en el ascensor hasta el fondo y de nuevo a buscar el coche, que nunca sabemos si era la planta naranja letra M o la planta amarilla letra F, y mucho menos el número. Cuando después de una búsqueda desesperada damos con nuestro coche, logramos subir por esa rampa de caracol y llegamos a esa cabina donde un cancerbero nos dice que tenemos que depositar una ficha en una caja para que se levante la barra, pero como nadie nos había dicho lo de la ficha, nos bajamos con dinero en la mano a buscar una ficha, mientras los de los coches de atrás, que sabían lo de la ficha, comienzan a decir que «qué tío más imbécil y que los hay gilipollas» y cosas por el estilo. Salimos a la calle y de nuevo a las flechas, a los semáforos, a los carriles, etcétera.

Yo les recomiendo que hagan como yo. Compren un automóvil, el que más les guste, y si tienen la suerte que he tenido yo de encontrar cerca de casa un sitio para aparcarlo, déjenlo ahí, no lo muevan nunca y cojan el metro, un taxi o un autobús, es la única manera saludable de tener coche.

Miguel Gila

Madrid a Zaragoza que ahora, a pesar de los puertos que había entonces.» Luego, poco a poco, empezó a volverse más serio. «Es que, claro, los coupés deportivos son muy incómodos para llevar a la familia —dice—. En la época del Mercedes, por ejemplo, yo tenía a mi madre conmigo. Y cuando quería llevarla a algún sitio tenía que meterla como si fuera el cajón de la cómoda, por detrás, empujándola para que cupiera en ese asiento que lleva detrás el Mercedes.» Y ahora, después de haberlo probado y disfrutado todo, Gila puede permitirse el lujo de la prudente sabiduría.

«Pienso que un coche tiene que ser, ante todo, seguro —sentencia—. Que uno sienta que domina el coche. Porque la mayoría de la gente se deja llevar por el coche, y eso no puede ser. Hay que saber cuándo conviene pasarse, cuándo el coche empieza a llevarte a ti sin contar contigo. Y está feo que lo diga, pero eso se nota en el culo. Cuando uno lleva mucho tiempo conduciendo, las nalgas te pican...» Se pone el casco, se abrocha el correa, coge el teléfono bajo el brazo y se va, un poco triste, a la guerra. En el escenario estalla una carcajada.

Enriqueta Antolín



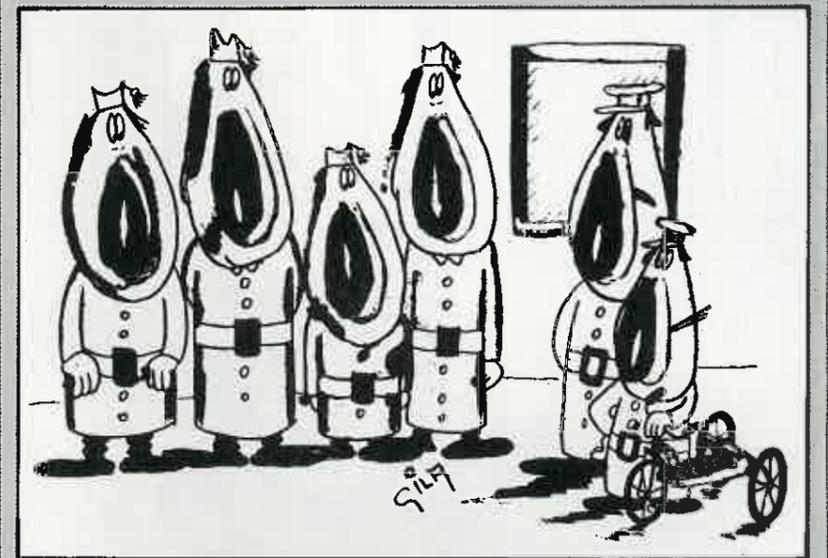
Una historia muy de Gila

ME piden que escriba un artículo para una revista que se llama MOTOR16, lo que a mi modo de entender significa escribir algo sobre el automóvil, que como todos ustedes saben es esa cosa que sirve para que lleguemos tarde a todos los sitios, porque comprarse un automóvil no es muy complicado, basta con dar una cantidad de dinero de entrada y, luego de buscar algún garante, firmar letras por veinticinco años a doce letras por año, y ya está.

Lo complicado viene después, cuando hay que ir a un gestor para que nos ponga a punto los documentos, y hacer un seguro en uno de esos impresos que, según dicen, corren con todos los riesgos que pueda originar el automóvil o el propietario del mismo; lo malo es cuando esto ocurre, los individuos de la compañía de seguros nos leen todo lo que en letras invisibles, por diminutas, está escrito en la parte de atrás, que viene a ser algo así como los impresos que traen los medicamentos, que según consta en ellos nos curan el reuma, pero luego hay en letra pequeña, eso que se llama efectos secundarios o contraindicaciones, donde dice que ese medicamento puede producir vómitos, mareos, indigestiones, úlcera de estómago, hepatitis y diarreas. Con lo cual, la poliza de seguro que pagamos sólo nos sirve en caso de que algún señor

se suicide tirándose debajo del coche, en presencia de once testigos.

PERO bueno, supongamos que hemos conseguido superar estas etapas, llegamos al momento en que resulta que para que el coche ande necesita gasolina, agua, aceite, líquido de frenos, engrase, batería, neumáticos y otra serie de cosas sin las cuales es un objeto decorativo. Ahí es donde empieza la odisea del automovilista. Tiene que apuntar en su agenda o retener en su memoria que tiene que cambiar el aceite cada no sé cuántos kilómetros y ponerle agua en el radiador y vigilar la temperatura por si necesita agua, eso más o menos es fácil de retener, así que después de todo no es tan complicado ser propietario de un coche, pero como los coches no los podemos subir a casa y colgarlos en una percha como el sombrero o el paraguas, hay que buscar un garaje, que es esa cosa que no hay por ninguna parte, entonces decidimos dejarlo en la calle, si es que con la ayuda de Dios encontramos un hueco para poder meterlo. Le ponemos al coche una de esas cadenas que van del volante al pedal del freno, o una alarma, nos llevamos a casa la radio para que no nos la roben por la noche, nos acostamos llenos de felicidad, pensando que somos propietarios de un coche, pero cuando estamos a punto de dormirnos, nos



¿Alguno de ustedes sabe conducir?



DON MANUEL DE ARBURUA

Por cuanto el Sr. Gilg le ha sido condecorado por su actuación en el sector de la radio, el Sr. Manuel de Arburúa, la Gran Cruz de Isabel la Católica.

¡LO MAS NUEVO EN RADIO!
Sencillamente... ¡SENSACIONAL!

Doble conversión de frecuencia que presenta por primera vez en España

Modelo H. 12551

Merita

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA MÁLAGA Y SEVILLA
VIVAS HERMANOS
MAQUINARIA INDUSTRIAL

REPOSICIÓN, OLEAS Y MANUTENCIÓN
MÁLAGA: Plaza de Armas, 3, T. 952.2666.1996 • SEVILLA: Alameda de San Francisco, 1, T. 954.2666.1996

Con los 50 llegó la fama. Dibujaba en La Codorniz, actuaba en los escenarios y mantenía a toda España pegada al receptor de radio para oírle. El ministro de Comercio le concedió un coche...



Vitrario 30

DUCADOS BAJO EN NICOTINA Y ALQUITRAN. EL GRAN DESCONOCIDO.

La arena ha sido siempre un enemigo insuperable, incluso para los todo-terreno, pero una nueva generación de vehículos pensados para el ocio y la aventura han roto los viejos esquemas y se mueven con soltura sobre piso tan inestable.

JUGAR CON LA ARENA



CONducir por la arena cuatro vehículos tan absolutamente inútiles para un hombre de la calle y tan divertidos como el camión militar Pegaso 3046/10, el Range Rover, la Honda XL 600 R o el triciclo Honda ATC 185 es una especie de revancha a tantos años de infancia conformándonos con un cubito de arena y un rastrillo.

El Rallye París-Dakar puso de moda las aventuras motorizadas por el desierto, descubriendo a los europeos la delicia de conducir vehículos especiales sobre dunas y pistas de arena. El éxito de este rallye supuso la aparición de vehículos adaptados para moverse sobre dicho terreno con la mayor holgura y comodidad.

Del campo de la competición se pasó a la diversión para el fin de semana, pues los cultos y refinados europeos se dieron cuenta de que esas monturas para el desierto eran capaces de abrir nuevos horizontes en su propio país, al permitir excursiones inéditas por pistas de montaña o cauces de ríos que, pese a tantos siglos de civilización, nunca

habían sido hollados por ningún tipo de vehículo.

En nuestro intento por conocer a fondo las posibilidades de estos vehículos hemos conducido los cuatro más brillantes dentro de su categoría y todos han pasado la prueba a plena satisfacción, proporcionando a nuestros conductores momentos muy divertidos, ya que ni los más experimentados conductores son capaces de imaginar las posibilidades de estos vehículos al evolucionar por la arena.

Camión, coche, moto y triciclo; cada cual con sus ventajas y sus problemas: El Pegaso resultó mastodóticamente poderoso y, además de su seguridad a ultranza, jugó el papel de hada buena, desatascando a los otros tres que, por su mayor ligereza, osaban maniobras más difíciles y que no siempre terminaban bien.

El Range-Rover rompió esquemas sobre lo que tiene que rendir un vehículo convencional de todo-terreno: el confort de una elástica suspensión y un habitáculo de coche de lujo, aunado con una tracción total, auxilia-



Nuevos vehículos para el desierto que rompen los esquemas tradicionales en terrenos jamás hollados por gente motorizada. Durante los últimos años, las motos de todo-terreno fueron líderes, pero ahora tienen nuevos rivales



do por autoblocantes, permiten pasar sobre las irregularidades más escandalosas como por una balsa de aceite. El motor de ocho cilindros en V y 3,5 litros consume de 15 a 25 litros de gasolina extra cada 100 kilómetros, pero a cambio empujan 125 caballos con una suavidad y un poder que hacen palidecer de envidia a los motores diesel de factura común en vehículos de este tipo.

La moto Honda XL 600 R es la pionera en el mercado español de las nuevas «trail» o polivalentes, capacitadas para andar con igual desenvoltura en asfalto y en campo a través. Cuesta el doble que una moto de todo-terreno convencional, pero su motor de 600 centímetros cúbicos y cuatro tiempos, con 44 caballos de fuerza, es como una mezcla entre apisonadora y «dragster», capaz de rodar a 160 kilómetros por hora por carretera y subir luego por las peores rampas de piedra con la soltura de una moto de campo.

Pero el colmo del sibirismo entre



Los triciclos ATC, con su equilibrio, ligereza y gran capacidad motriz, son los más ágiles y rápidos, aventurándose con éxito por las zonas más difíciles. Sus enormes ruedas son la clave del éxito

los actuales vehículos fuera-de-carretera radica en los triciclos ATC, absolutamente desconocidos en España, pero que están haciendo furor en los mercados mundiales, ya que permiten la más variada gama de utilidades nunca en vehículo alguno.

Desde coche infantil de paseo a vehículo de competición, pasando por su uso como minitractor agrícola, los ATC se ofrecen en cilindradas que van de los 70 a los 350 centímetros cúbicos y motores de dos y cuatro tiempos, con potencias de hasta 35 caballos. Su peculiaridad estriba en el uso de tres voluminosas ruedas de tacos, con una mínima presión de inflado y que se



La fortaleza de un tanque en un vehículo militar Pegaso, adaptado para viajes por el desierto. Potencia, altura del chasis y tracción total son sus armas

agarran como lapas incluso al más resbaladizo pavimento.

En los primeros momentos, la conducción de un ATC resulta sumamente difícil, incluso para los más expertos motoristas, ya que su comportamiento es totalmente distinto al de un coche o una moto; con unas horas de práctica se consiguen resultados sorprendentes, ya que el triciclo aúna adherencia y equilibrio con el nervioso comportamiento de un kart.

Cada uno de los cuatro vehículos probados destaca sobre los demás en cada terreno y régimen de marcha, resultando el camión el más poderoso, el





El Range-Rover es fundamentalmente un vehículo de lujo, pensado para quienes quieren disfrutar del desierto y la arena sin renunciar un ápice al confort

coche el más versátil, la moto el más ágil y el triciclo el más divertido. Pero en la prueba conjunta se trataba de ver cuál de los cuatro era mejor para avanzar por la arena, y para ello se marcó un difícil itinerario sobre el cauce de un río, en pleno arenal, surcado de zonas pantanosas.

Pese a lo que pudiera predecirse tras

analizar el comportamiento de vehículos tan dispares sobre campo o pistas de piso más compacto, el vencedor indiscutible sobre arena resulta ser el triciclo ATC, por ligereza y adherencia, seguido del camión militar Pegaso, el Range-Rover, y, en último lugar, la moto: dos ruedas son mal soporte en arena blanda, pues la motricidad y la

dirección se mantienen permanentemente bajo mínimos.

El Range-Rover pasa por casi todo con agilidad y rapidez, pero los charcos de arenas movedizas y el fondo de los ríos son como cepos de los que difícilmente se puede salir sin ayuda. El Pegaso 3046/10, más lento y pesado, tiene en cambio mucha mayor sección de ruedas y altura de chasis. Sus 170 caballos y su sólida carrocería avanzan arrasando todo lo que se les ponga por delante, superando hasta los lodazales más profundos.

En cualquier caso, los cuatro vehículos analizados rompen con los esquemas de los todo-terreno convencionales y van más lejos, como invitando a su conductor a poner rumbo al Sáhara y disfrutar plenamente de la arena, haciendo palidecer de envidia a los mismísimos camellos.

T. Cavanna

Fotos: Angel Carchenilla

LOS CUATRO DEL DESIERTO

Modelo	Motor	Cilindrada (c.c.)	Potencia (cv)	Peso (Kg.)	Ruedas motrices	Precio Pesetas
Pegaso 3046/10 ..	6 cilindros en línea Diesel	10.170	170	7.200	4	7.500.000
Range-Rover	8 cilindros en V Gasolina	3.532	125	1.830	4	2.838.577
Honda XL 600 R	1 cilindro	589	44	160	1	639.000
Honda ATC 185	1 cilindro	192	20	126	2	450.000

Cuando en las cumbres más altas de los Pirineos aparecen las primeras nieves, la grandeza de los valles de Huesca es todavía más impresionante.

HUESCA, CON LAS PRIMERAS NIEVES

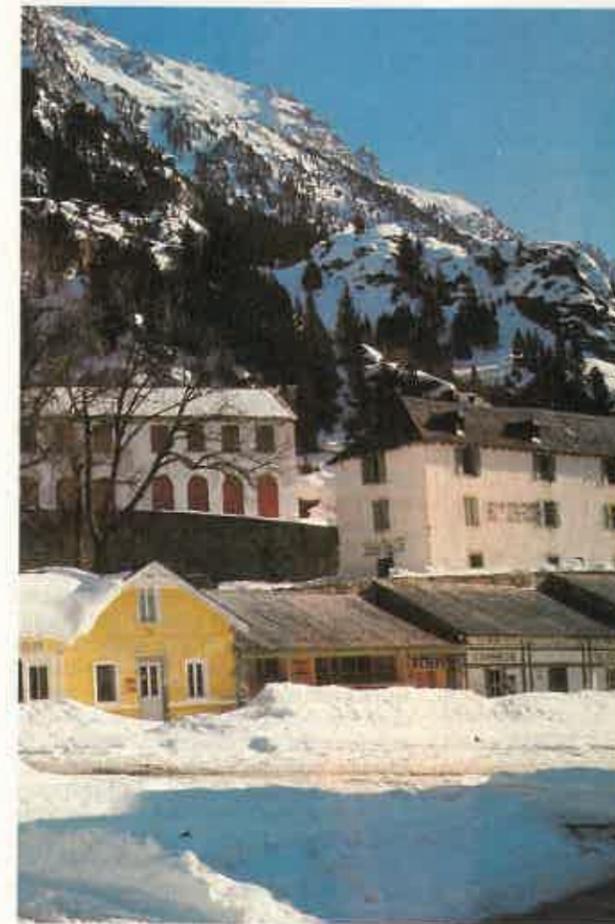
La provincia de Huesca es una zona de inigualable belleza donde la naturaleza se manifiesta en todo su esplendor. Valles profundos y altas cimas se entremezclan en este paisaje pirinaico con las nieves del invierno, formando un conjunto grandioso que se mantiene virgen y salvaje para deleite de los viajeros que se adentran por estas tierras. Además, los amantes del arte pueden encontrar monumentos por doquier, los espeleólogos, grutas y cuevas inexploradas, y aquellos que prefieren el esquí cuentan con famosas estaciones invernales. Para este viaje revise el anticongelante de su coche y cargue cada-



Jaca, capital del deporte de invierno. Sus instalaciones, a nivel europeo

nas, puede necesitarlas en esta época del año.

Partimos de Huesca por la nacional 240 para llegar hasta Esquedas, donde conviene desviarse a la derecha para pasar por Bolea, a veinte kilómetros de la capital, y admirar el retablo de la iglesia. Por la misma carretera llegamos a Loarre, y por un camino sinuoso y pedregoso subimos al castillo, desde donde se divisa un amplio panorama de la depresión del Ebro. Salimos a la nacional por Ayerbe y continuamos el camino hacia Riglos. Pronto aparece el Gállego, río que discurre entre enormes peñascos rojizos característicos de esta zona y conocidos



Aguas termales en Panticosa. Relax en los Pirineos



Arte y tradición en Huesca. Románico aragonés

Block del Paparrutas

Los de Aragón

EL personal está a punto de irse a esquiar o a romperse la crisma. Empiezan a sonar nombres como Panticosa y Candanchú y las tiendas de artículos deportivos hacen en noviembre su agosto, poblando sierras nevadas y pirineos de especies de patosos astronautas.

Yo estuve una vez una semana en la nieve, en Saint Moritz, que es de Suiza, y la pasé agarrado a la barra del bar de un hotel como náufrago a tabla de salvación. ¡Qué horrible pesadilla lechosa, toda aquella blancura congelada! Era como vivir en una inmensa tarta de nata helada.

Pero si prescindimos de ese estúpido elemento que es la nieve, en el alto Aragón se puede pasar francamente bien y de Huesca para arriba los maños han sabido crear un mundo bastante majó: poca gente y una cierta dulzura de vivir en la naturaleza, francamente agradable.

Los catalanes, que lo saben, lo están invadiendo. Los hermanos Aín os recibirán en su Venta del Sotón, de Esquedas, a 14 kilómetros de Huesca, con cocina local que les ha colocado entre los cien mejores de España que selecciona nuestro colega Club de Gourmets. El amante de la buena verdura será feliz. La casa sirve un plato con 14 variedades que, él sólo, puede hacer una cena ligera y sabrosísima. Muy notables las judías blancas con morro, rabo y oreja de cerdo y la perdiz estofada.

Jaca es una de las ciudades más bellas, acogedoras y festivas de España. Ya saben, el festival folklórico, el patinaje, el hockey sobre hielo y todo eso. Añadan un restaurante que vale la pena y es el José, que ahora que es temporada tiene caza, tratada de un modo tradicional, pero eso también es muy apreciable. Y la cocina aragonesa, en donde se acierta siempre que se elige la cocina de la temporada.

Nunca consigo recordar el

nombre de la especialidad culinaria de Barbastro y eso que es uno de los platos típicos más impresionantes que he degustado. Son en realidad como los famosos pieds-paquet de la cocina marselesa y como ellos comportan manitas y callos de cordero con una salsa de tomate muy gelatinosa. Los sirven en dos o tres tascas y son realmente una delicia que merecería estar en cualquier buen restaurante. Se sirven, generalmente, con arroz.

El balneario de Panticosa, abierto de nuevo al público, está al mando del mayor de los hermanos Aín, de los de la Venta del Sotón y eso es una garantía de seriedad y calidad. Es un lugar ideal, en sus actuales condiciones, para unos cuantos días de descanso, sobre todo fuera de temporada, es decir, en primavera o en otoño.

La ocasión la pintan calva para degustar los vinos locales. Alguno, de gran calidad, como los de las Bodegas Lanne, de Barbastro, o interesantes productos artesanales o semiartesanales, del Somontano.

Aunque no está en el alto Aragón, la D.O. de Cariñena no debe de ser desdeñada en los restaurantes de la zona, aunque haya que lamentar vivamente la desaparición casi total de la uva cariñena en beneficio casi exclusivo de la garnacha.

Pero hay que volver a insistir en la Venta del Sotón, sin duda el establecimiento más cuidado y mimado de toda la tierra aragonesa y esa vez para recomendar, además de lo ya sugerido, los extraordinarios y originales productos de la matanza del cerdo que ofrece la casa, asados a la vista del público en una extraordinaria lar en la que uno se puede sentar al amor de las brasas. Cosa que, tanto en invierno, como en las noches de primavera y verano, el cuerpo agradece y más si hay buena compañía y buen vino.



Xavier Domingo

único centro industrial de la provincia, donde tomamos la comarcal 135 hacia el norte. Por esta carretera de montaña llegamos a Biescas; de aquí a Escarrilla la carretera discurre por el valle del Tena, con trazado muy sinuoso entre un paisaje grandioso.

A diez kilómetros de Escarrilla se encuentra el balneario de Panticosa, tras

Autoagenda

ESTACIONES DE SERVICIO DURANTE VEINTICUATRO HORAS.—Huesca: Casco urbano. Jaca: Casco urbano. Sabiñánigo: Casco urbano.

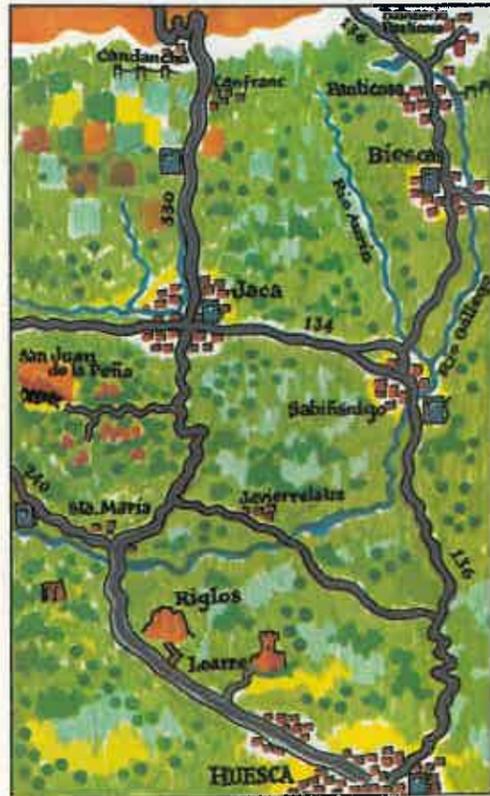
SERVICIO DE GRUA-ADA.—Huesca: Grúas Nadal. Doctor Artero, 14. Tel. (974) 22 19 69/22 59 29. Jaca: Garaje Collarda. Olorón: Santa María, s/n. Tel. 36 13 69/36 13 09/36 22 60. RACE: Huesca: Garaje Casas. Avenida Martínez de Velasco, 23. Tel. 21 17 51/21 23 19. Jaca: Talleres Lasala, S. L. Avenida Juan XXIII, 18. Tel. 36 06 70/71.

CONCESIONARIOS DE LA ZONA.—Citroën: Jaca: Talleres Aragón, S. A. Avenida Regimiento Galicia, s/n. Tel. 36 15 95. Sabiñánigo: Andrés Hernández Sánchez. General Franco, 187. Tel. 48 07 21. Ford: Huesca: Garaje Casas, S. L. Alcampel, 4. Tel. 21 18 52. General Motors: Huesca: José M.ª Orús, S. A. Alcubierre, 12. Tel. 21 29 49. Mercedes: Huesca: Comercial Cartie, S. L. Juan XXIII, 11. Tel. 24 18 64. Peugeot-Talbot: Huesca: Tumasa. Ctra. de Zaragoza, s/n. Tel. 21 32 94. Jaca: Luis Bandrés Tesa. Ctra. de Sabiñánigo, s/n. Tel. 36 08 93/36 09 13. Renault: Huesca: Saturnino Cabrero, S. A. Avenida de Monreal, 9-11. Tel. 22 01 50/21 21 43. Jaca: Hnos. Domínguez, S. L. Avenida de Zaragoza, 7. Tel. 36 07 44. Sabiñánigo: Talleres Ubierto, S. A. Ctra. Biesca, s/n. Tel. 48 07 16. Seat: Huesca: Garasa, S. A. Plaza de San Antonio, 2. Tel. 21 35 34. Jaca: Talleres la Sala. Plaza de la Naturaleza, s/n. Tel. 36 06 70.

pasar la garganta del Escalar, tan estrecha y profunda que apenas penetra el sol. La carretera escala la vertiente occidental de la montaña con curvas muy cerradas hasta llegar al circo montañoso, donde se encuentra el balneario que está cerrado en esta época del año. Los parajes que lo rodean merecen la visita.

Si queremos acercarnos al parque nacional de Ordesa, que merece la visita, debemos tomar en Biescas la carretera que conduce a Torla, población muy cercana a la entrada del parque.

De vuelta hacia Huesca, una vez en Sabiñánigo, continuaremos por la C-136, con trazado muy sinuoso en la mayor parte del camino. Pasamos por el puerto de Monrepós, de 1.262 metros de altura, con bonitos paisajes en la subida y raramente cerrado. La carretera, aunque muy accidentada, está plagada de vistas impresionantes.



En cualquier época del año se puede disfrutar en el alto Pirineo, las pistas nevadas en invierno y el excursionismo en sus parques naturales



como Los Mayos de Riglos. La formación más espectacular se ve a la derecha de la carretera, dominando con su mole rojiza el pueblo.

Remontando el curso del Gállego llegamos a Santa María; aquí abandonamos la nacional 240 para continuar a la derecha por la 330, las dos en muy buen estado. Se bordea el embalse de la Peña, que ofrece un maravilloso espectáculo, pues las montañas que lo rodean se reflejan con nitidez en sus verdes aguas. Por esta ruta típica de montaña, con numerosos desniveles y curvas, llegamos a Bernues para torcer a la izquierda hacia San Juan de la Peña. En este lugar de extraordinaria belleza perduran dos monasterios enclavados a distinto nivel en el flanco de la montaña. Es recomendable dejar el coche en el de arriba, situado en un frondoso paraje de abetos y hayas, para caminar siguiendo las indicaciones hacia la «mesa de orientación», desde

Comer y dormir

RESTAURANTES.—Esquedas: Venta del Sotón (M-16*), a 14 Km. de Huesca, ctra. a Pamplona. Tel. 27 02 41 (cierra los lunes). Jaca: José (M-16). Domingo Miral, 4. Tel. 36 11 12 (cierra los lunes y noviembre). Jaca: La cocina aragonesa (M-16), Cervantes, 5. Tel. 36 10 50. Panticosa: Gran Hotel Balneario (M-16). Tel. 48 71 61 (cerrado del 25 de junio al 10 de septiembre). Cariñena: Cariñena (M-16), ctra. Valencia, 27. Tel. 62 02 50.

HOTELES.—Panticosa: Gran Hotel Balneario (M-16). Tel. 48 71 61 (cerrado de septiembre a junio). Huesca: Pedro I de Aragón (***), Del Parque, 34. Tel. 22 03 00. Jaca: Gran Hotel (***), paseo del General Franco, 1. Tel. 36 09 00.

* M-16: Recomendado por MOTOR16.

donde se divisan las cumbres más altas de los Pirineos centrales. De nuevo, en el coche, por la otra ladera de la montaña, descendemos por una carretera muy empinada al monasterio de abajo, que se puede visitar con guía durante todo el día.

Otra vez en la nacional 330 continuamos hacia Jaca atravesando el puerto de Oroel, de 1.070 metros de altitud, que muy raras veces se encuentra cerrado por la nieve. En Jaca, la ciudad fortificada que fue la primera capital de Aragón, hay que visitar la catedral, monumento románico más antiguo de España, y la ciudadela, a la derecha, en la entrada de la ciudad. También hay que ver el Ayuntamiento, con fachada plateresca, la iglesia de San Salvador y San Ginés y la iglesia del Carmen, con portada plateresca y retablos barrocos del siglo XVII.

Se sale de Jaca por la comarcal 134, en muy buen estado hasta Sabiñánigo,



SHALYMAR: EL RALLYE DE LAS GALLETAS

DOCE accidentes espectaculares, un piloto hospitalizado y 31 vehículos averiados es el balance del Rallye Shalymar, que se celebró en la sierra madrileña durante los días 4 y 5 de diciembre. También fueron numerosas las colisiones entre los espectadores que siguieron la prueba. Veinte grúas se hallaban repartidas en esta ocasión por el recorrido de este rallye, ya conocido entre los iniciados por el «rallye de las galletas».

Esta prueba, muy popular entre los aficionados de la zona centro, es, con el Luis de Baviera, uno de los dos únicos rallyes importantes de la región. Siempre cuenta con una inscripción numerosa, y en ella participan muchos pi-

lotos que no son habituales de los rallyes, hombres que sueñan durante muchos meses con poder participar en estas pruebas y demostrar lo diestros que son con un volante en las manos.

En esta edición no han sido precisamente estos hombres los protagonistas de las salidas de carrera, más numerosas que en otras ocasiones, quizá debido al hielo del piso y a los tramos elegidos, todos muy conocidos por los pilotos.

Premios insuficientes

Los premios totales no bastan para cubrir ni una pequeña parte de los destrozos que se han causado. Se competiría por unos premios que sumaban un

total de 440.000 pesetas, y un cálculo aproximado hecho por especialistas estima que los destrozos del Shalymar-1983 superan los 35 millones de pesetas. A un modesto piloto privado, una temporada de 10 rallyes le puede salir aproximadamente por dos millones doscientas mil pesetas. Los premios de las diferentes marcas para sus campeonatos suman en total un máximo de 15 millones de pesetas.

Entre los accidentes más aparatosos está el protagonizado por Bernardino Cardín en el puerto de Canencia. El piloto asturiano, propietario de la sidra El Gaitero, se fracturó varias vértebras y su Lancia 037, valorado en 17 millones de pesetas, quedó poco menos que para ir directamente al desguace. Otro



El gallego Beni Fernández fue el vencedor y además pudo presumir de terminar la carrera sin ningún rasguño en su coche. Otros volvieron en ambulancia y su coche a lomos de la grúa



Los mecánicos trabajaron «a tope» durante la prueba y los chapistas tendrán que hacerlo durante los próximos días





Durante la noche, el frío hizo estragos entre los participantes. Casi la mitad no llegaron a la meta

espectacular accidente, también en Canencia, fue el protagonizado por Alfredo del Aguila, un piloto bastante seguro en todos los rallyes, pero que en su tierra se salió de la carretera a pesar de que la conoce como la palma de la mano.

En el mismo puerto de Canencia, Borja Moratal también dejó su Samba S muy dañado, en la misma pasada en que volcó Del Aguila; Carlos Sainz, unos tramos después, se saldría también del asfalto por ir demasiado de prisa y querer demostrar que era capaz de medirse con los grandes del Campeonato de España con un coche muy inferior al de ellos. También el Porsche de Sanz de Madrid quedó destrozado en el Berrueco-Torrelaguna. Javier Bueno y Jorge Arce, compañeros de la prensa, se salieron de la carretera, mediada la noche, en el pantano de El Vellón. Los pequeños no quedaron

tampoco muy bien parados; entre las bajas hay Pandas, Renault 5 y Furas.

Durante toda la noche del sábado al domingo, miles de aficionados siguieron la prueba, aguantando a base de hogueras y alcohol algunos grados bajo cero y el sueño hasta las diez y media de la mañana del domingo, en que se finalizó la prueba en el Circuito del Jarama.

Final emocionante

El rallye lo ganó Beni Fernández, de Vigo (Pontevedra), que con su Porsche 911 controló en todo momento la situación y protagonizó una prueba muy brillante. A pesar de un pinchazo que le hizo perder un tiempo precioso, Beni llegó a la neutralización con tan sólo dos segundos por detrás del madrileño Carlos Oñoro. A partir de este momento, el gallego inició un ataque constan-

te y fue arafiando segundo tras segundo a su rival, hasta lograr una diferencia final de diecisiete segundos. Con esta victoria, el piloto del Porsche se saca la espina que le ha pinchado durante toda la temporada, en la que no ha conseguido los resultados esperados, ya que la mala suerte se cebó constantemente en él. Por su parte, Carlos Oñoro, con un Opel Manta 400 oficial, demostró que tiene un coche muy competitivo, y dejó sentado que es uno de los candidatos al triunfo la próxima temporada.

Mucha chapa por arreglar y algún que otro susto es el balance final de esta prueba, la última del Campeonato de España, en la que salieron 93 coches y tan sólo 50 llegaron el domingo al Circuito del Jarama... Los demás, con su «galleta» a cuestas o con su coche escaharrado, tendrán que seguir soñando con una victoria lejana e irreal.



Con más valor que «el Guerra», algunos no dudaron en sacar sus viejos cacharros con tal de participar

A TODO GAS

● Citroën Hispania parece decidida a abandonar la competición en 1984. Esto supondría no defender el Campeonato de España de Rallyes en tierra, que este año ha ganado su piloto «Rizos» Muñoz, que la próxima temporada hubiera podido disponer de un coche todavía más competitivo que los actuales Visa: el 4X4.

● Con su victoria en el Rally Ciudad de Granollers, Jaime Pons, el piloto de la red de concesionarios Renault de Cataluña, se ha asegurado el título de esta región.

● Juan Feixas, entre los turismos, y José María Cadellans, entre los monoplazas, fueron los vencedores del Autocross de Gerona que se disputó en el circuito de Sils.



● Sito Pons volverá al Campeonato del Mundo el año que viene, de la mano de Samsa-Yamaha, Motul y Kobas. La dirección de su equipo correrá a cargo de Eduardo Giró, que mantendrá la estructura del equipo Kobas, que ya existía.

● Ricardo Tormo y Aspar firmaron el contrato que les liga a Derbi para correr tanto el Campeonato del Mundo como el de España durante la temporada que viene. La marca busca un patrocinador para la temporada a condición de que las motos sigan siendo rojas.

● Lancia mantendrá su presencia en las pruebas de resistencia, alineando dos coches en la mayoría de las carreteras. Los pilotos escogidos para conducirlos son Riccardo Patrese, Bob Wollek, Alessandro Nannini y Paolo Barilla.



Alegrías de la Fórmula-1

RENAULT ha aceptado las críticas que sobre su coche le hizo su nuevo piloto Patrick Tambay, comparando el coche francés con los Ferrari que pilotó la pasada temporada. Para Tambay, los motores de Renault carecían de potencia, las cajas de cambio eran muy mediocres y el chasis resultaba pesado de llevar en trazados muy tortuosos.

Para solucionar estos problemas, la alta dirección de la empresa ha puesto al servicio del departamento de competición todos los recursos técnicos de la marca.

Reconfortado por esta reacción

de sus nuevos patronos, Tambay celebró su fichaje en Moulin Rouge, empresa que le ha respaldado en los momentos difíciles de su carrera deportiva.

Mientras tanto, Michele Alboreto ha marcado un nuevo récord en el circuito Paul Ricard cuando realizaba las pruebas programadas por la marca de neumáticos Goodyear. Al volante de su Ferrari, calzado con unos neumáticos superblandos, cuya duración es de apenas tres vueltas, logró bajar en una décima de segundo el récord que una semana antes había marcado Nelson Piquet.

Borja Moratal, oficial de Talbot

BORJA Moratal, vencedor este año del Desafío, será oficial de Talbot la próxima temporada. El acuerdo con el piloto madrileño está totalmente ultimado y tan sólo falta el acto protocolario de la firma, que debe de realizarse antes del 18 de diciembre, fecha de la celebración del Rallyesprint. En esta prueba está previsto que Borja corra con un Samba Grupo B, ya con los colores Talbot. Antonio Zanini, que continúa con Talbot, se dedicará casi en exclusiva al Campeonato de Rallyes de Tierra, mientras que el piloto madrileño correrá las pruebas de mayor coeficiente del Campeonato de España.

El coche, un Samba Grupo



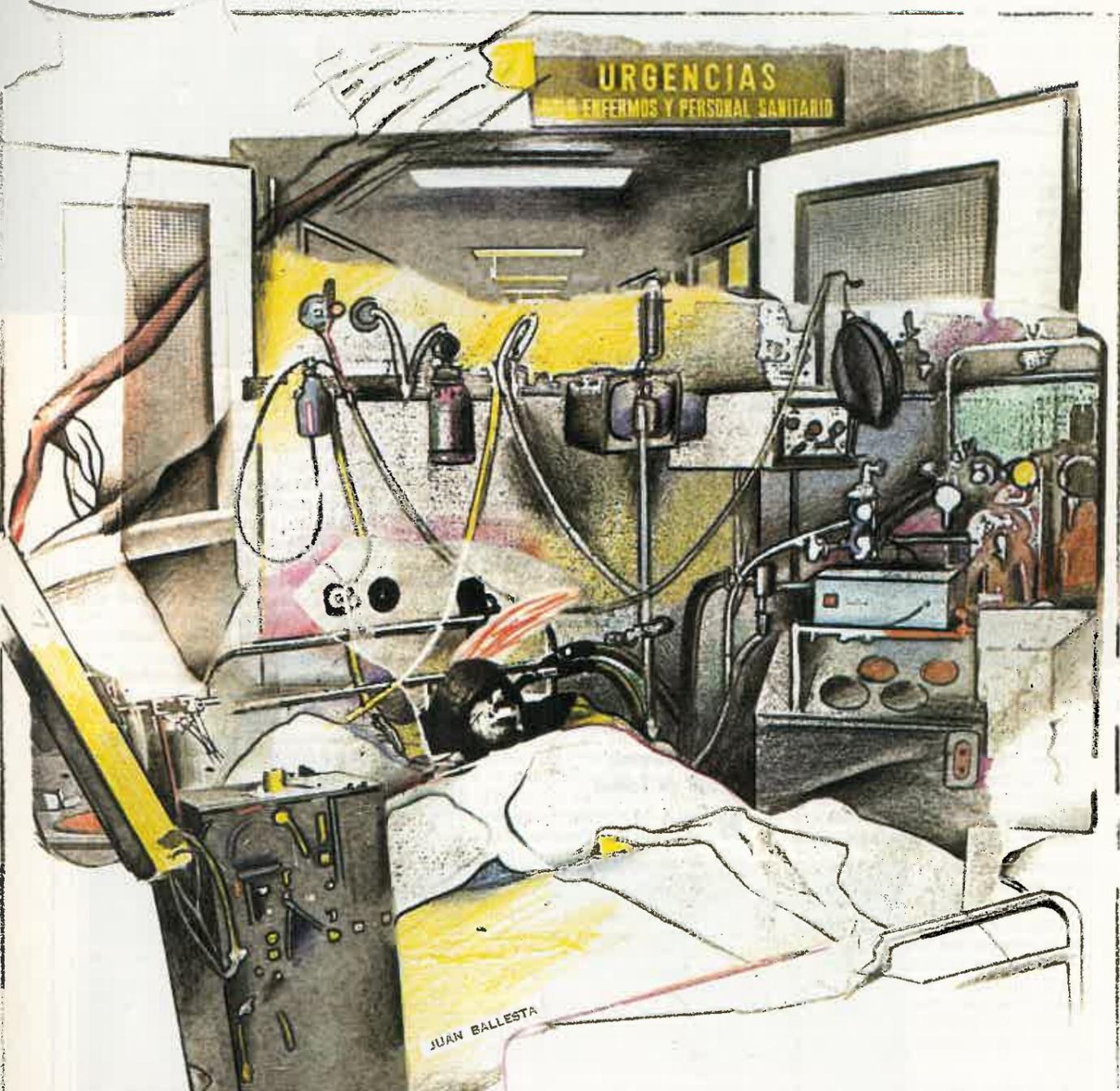
B, se mantendrá en Villaverde y será preparado seguramente en Inglaterra, aunque existen contactos con Meycom-Peyo, y no se descarta un acuerdo con los preparadores madrileños.

ESTE FIN DE SEMANA,
EN SU QUIOSCO

SEMANAL

DOMINGO 11 DE DICIEMBRE
DE 1983. NUMERO 117

Diario 16



Historia de la transición **POR QUE TRATABAN DE ALARGAR LA VIDA DE FRANCO**

Motos

Empujados por la industria japonesa, más agresiva y con mayor poder de reacción, los responsables de BMW comienzan a disfrazar a sus viejos modelos con un toque de vanguardismo italiano en su escasa vestimenta. La R 65 LS es claro ejemplo de esta metamorfosis.

BMW R 65 LS **VESTIDA DE CARRERAS**

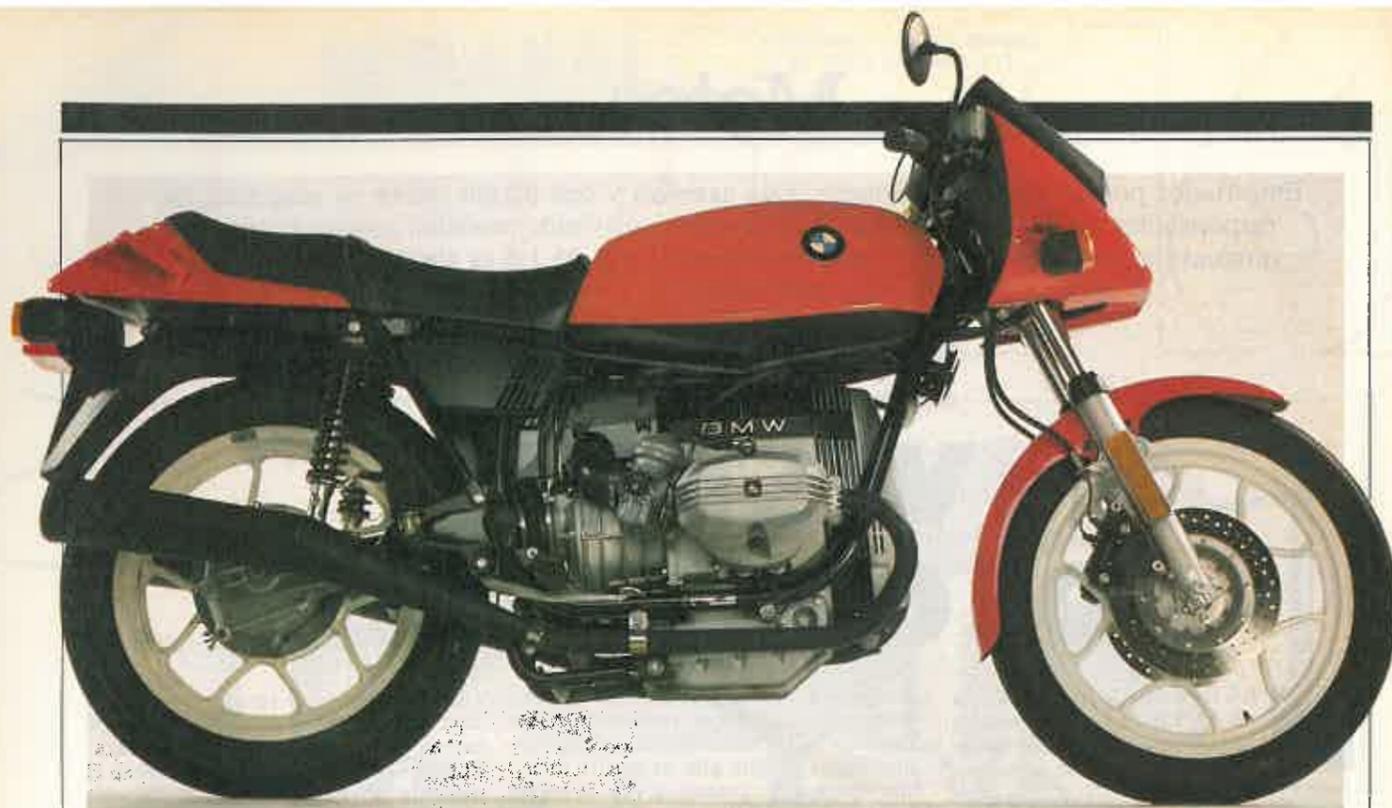
HACE sólo unos meses la R 65 LS era simplemente una «carrocilla» que no se resignaba a perder su juventud, y se había vestido con sus mejores galas discotequeras. Llevaba muy bien sus años, pues al fin y al cabo sólo desentonaba fuera de casa, cuando se ponía de comparación a la competencia japonesa. Pero ahora, con el nacimiento de la nueva K 100, aunque por motor y potencia la comparación no es muy justa, parece que le han caído a la R 65 LS de golpe los casi cuarenta años

que tiene el diseño de su motor. Es, sin embargo, una pieza codiciada para nostálgicos, amantes de lo seguro, sin problemas, y que aún se puede lucir, sin vergüenza, gracias a ese atrevido toque de estilo italiano, que todo lo disimula, excepto ese voluminoso motor, que en su ya larga historia ha permitido que se digan buenas cosas de él. Los colores vivos fundamentan y marcan la estética de la LS. Rojo, negro y blanco son, en la moto que probamos, los tonos que se encargaban de atraer las miradas de usuarios

y viandantes. Muy resultonas son las llantas de aleación en blanco, que opcionalmente pueden ser de color plata. El toque de agresividad se lo ofrece el pequeño carenado, que mejor debería tener la simple consideración de cubrefaro. Su estilizado diseño más parece haber salido de Mandello de Lario, localidad italiana donde nacen las Moto Guzzi, que de Berlín. Toda esta vestimenta de carreras ha logrado su propósito, parece una nueva moto a quienes la ven rodar o en el escaparate.



ANGEL CAROENILLA



Rojo, negro y blanco, para acentuar un carácter deportivo. El intento más serio para luchar contra la agresiva competencia

MECANICA



La apariencia estética puede llegar a confundir por su aspecto casi deportivo, pero los hechos no engañan y los años sí pesan. Ya hemos dicho que para quienes aprecian la seguridad de funcionamiento, las motos de la marca bávara son siempre un valor en alza. Pero no busque rendimientos deportivos, más allá del gran turismo, rápido eso sí. La potencia a bajas revoluciones no pasa de ser discreta y es necesario que la aguja del cuentarrevoluciones pase el umbral de las



VIRTUDES

- Válida para viajes largos.
- Calidad de los materiales empleados.
- Buenos frenos.

DEFECTOS

- Precio alto.
- Cambio impreciso y ruidoso.
- Motor con poco empuje a bajo régimen.

3.000 vueltas si queremos sentir el tirón y cruzar la barrera que separa el paseo en moto del verdadero disfrute, de lo que debe ser una máquina de dos ruedas de 650 c.c. y 50 caballos.

La caja de cambios es otro elemento que padece los mismos síntomas de vejez.

Es difícil que falle, pero para conseguir el engranaje correcto de las velocidades hay que dar un ligero golpe de gas mientras se mantiene el motor desembragado. Con todo, la maniobra siempre resulta ruidosa. Motor y

cambio son los dos puntos negativos de esta moto en el aspecto mecánico, a pesar de que el resto del conjunto no ofrezca tampoco soluciones de vanguardia.

Una valoración positiva merecen los frenos, especialmente el delantero, cuyos dos discos retienen la moto, con gran potencia a la más leve presión en la maneta derecha.

Los viajes largos son el mejor cometido de la R 65 LS, donde muestra sus tradicionales cualidades.

Cuando se tienen que recorrer muchos kilómetros y el juego de las aceleraciones fulgurantes pierde importancia a favor de la fiabilidad y el confort, esta moto aventaja en mucho a otras más rápidas y potentes.

Pero esta apreciada cualidad no han sabido aprovecharla los diseñadores de

FRENTE A LAS DEMAS

La más cara

	Cilindrada (c.c.)	Potencia (CV)	Par máximo (mkg.)	Peso (kg.)	Velocidad máxima (km/h.)	Precio final (ptas.)
BMW R 65 LS	650	50	5,3	185	175	847.845
GUZZI V-65	643	49	5,55	188	178	630.000
YAMAHA XJ 650	653	60,9	5,7	215	194	686.200
KAWASAKI KZ 650	652	57	4,9	217,5	192,6	639.070
BENELLI 654	603,9	47,5	4,52	191	185,7	542.413

Precio en la calle: 847.845 pesetas

Importador: BMW Ibérica. Paseo de la Castellana, 149. Madrid.

Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.

Número de talleres oficiales: En España, 55.

Plazo de entrega: Inmediato.

Fecha de presentación: Septiembre de 1981.



Muchos años para andar de carreras. Demasiado peso y volumen

BMW, que se han olvidado inexplicablemente de la necesidad de llevar algún equipaje, y no han previsto el más simple portaequipajes para poder llevar el más pequeño y, a veces, necesario bulto.

COMPORTAMIENTO



Sujeciones para el pasajero. La anchura del motor limita movilidad

De nuevo es necesario olvidar el aspecto estético de la moto, ese aire deportivo, agresivo incluso, de su puntiagudo minicarenado, a la hora de juzgar el comportamiento de la R 65 LS. Los «quemados» y «motards» quedarán algo decepcionados, pero si nos atenemos a la filosofía de lo que debe ser una moto de gran turismo, el criterio es bien distinto. Para empezar, una vez que la moto se ha puesto en marcha, parece que se le han caído al suelo bastantes kilos y que el ciclópeo motor no existe.

Dentro de una gama de bicilíndricas de BMW esta versión es la mejor adaptada a la circulación urbana. Si olvidamos el pequeño fallo del cambio, quizá debido al selector de marchas, la manejabilidad en ciudad es irreprochable para su tamaño y peso real.

En carretera, la sensación que da circular en esta moto



La suspensión, comfortable. El freno delantero, lo mejor

es exactamente la misma que la que se experimenta en los demás modelos de la marca: suspensiones blandas, vibraciones de baja frecuencia que no molestan demasiado, y la típica sensación de «sube y baja» al acelerar y frenar, debida a la existencia del cardan.

La posición de conducción es muy buena, con un manillar estrecho y bajo, el mejor compromiso turístico-deportivo. La baja altura del mismo carga un poco el peso del cuerpo sobre las manos, lo justo para que éstas se resientan un poco cuando se va despacio o se circula por ciudad.

La existencia de un pasajero no plantea problemas de espacio ni comodidad, aunque, como es lógico, reduce bastante las prestaciones que ya no son muy brillantes.

En cuanto a suspensión, frenos y estabilidad se refiere, están a la altura de sus prestaciones, que le permiten una velocidad cruceo algo superior a los 150 kilómetros por hora, con la total seguridad de no estar forzando la mecánica.

La función del mínimo carenado apenas se deja notar y hay que aguantar el tipo cuando se rueda rápido. Por ello, cuando se hace un viaje largo, la lucha continua contra el aire le obliga a uno a reducir la velocidad. De todos modos hay que pasar de 150 kilómetros por hora para que las molestias sean sensibles.

FICHA TECNICA

BMW R 65 LS

MOTOR: Dos cilindros horizontales opuestos refrigerados por aire. Cuatro tiempos. Distribución por varillas y balancines, un árbol de levas central bajo el cigüeñal.

Diámetro por carrera: 61,5 x 82 mm.

Cilindrada: 650 c.c.

Relación de compresión: 9,2:1.

Potencia máxima: 50 CV a 7.250 rpm.

Par máximo: 5,3 mkg. a 6.500 rpm.

ALIMENTACION: Dos carburadores Bing 32 mm., a depresión.

ENCENDIDO: Electrónico sin platinos. Arranque eléctrico.

TRANSMISION: Embrague monodisco en seco. Caja de cambios con cinco velocidades.

BASTIDOR: Chasis tubular de doble cuna cerrada. Suspensión delantera por horquilla telescópica. Suspensión trasera por brazo oscilante y dos amortiguadores hidráulicos regulables. Freno delantero de doble disco hidráulico. Freno trasero de tambor. Neumáticos 3,25 h. 18" y 4,00 h. 18".

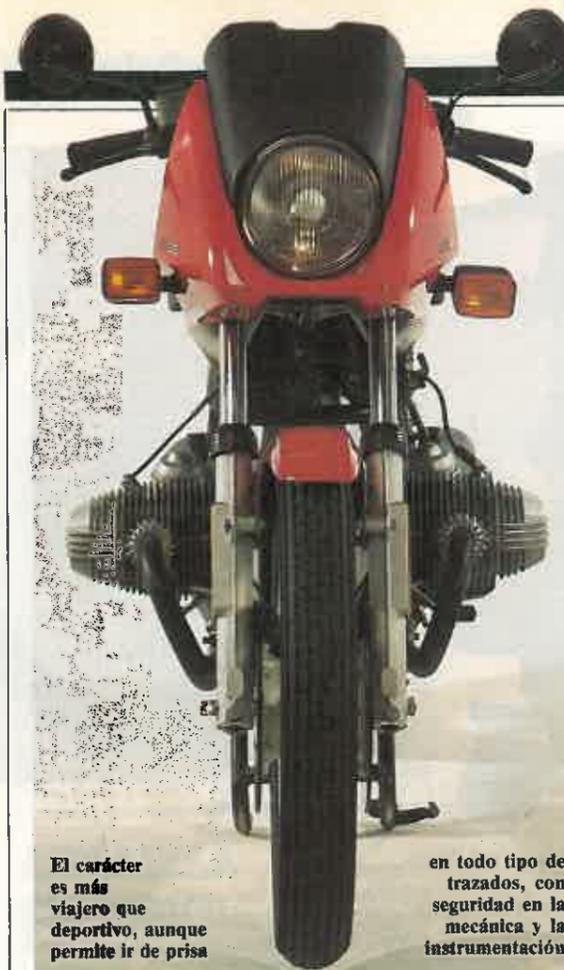
DIMENSIONES: Longitud: 2.110 mm.

Anchura: 688 mm.

Altura: 810 mm.

Peso (depósito lleno): 205 kilos.

Capacidad depósito: 22 litros.



El carácter es más viajero que deportivo, aunque permite ir de prisa

en todo tipo de trazados, con seguridad en la mecánica y la instrumentación



EQUIPAMIENTO



Fiel a la filosofía germana y a pesar del toque de modernismo de los estilistas, el equipamiento de la R 65 LS no pasa del correcto en cuanto a la cantidad. La calidad, sin embargo, es excelente, lo que por desgracia no es muy usual en el mundo de las dos ruedas. Una vez más hay que valorar mucho más la garantía de un buen acabado en el montaje que la cantidad de elementos.

Saber que todo funciona en el momento que es necesario su uso, es una de las mayores satisfacciones que nos dará esta moto.

En la parte negativa, de nuevo hay que hacer mención a la falta de lugar para el equipaje y las casi nulas posibilidades de adaptar algún elemento nuevo.

ACABADO



Sin duda, lo mejor de la moto es su acabado, desde la pintura de la minúscula carrocería, hasta el más mínimo elemento. Claro que todo ello se paga, y bien.

Un ejemplo del cuidadoso acabado lo hemos encontrado en los escapes, tanto en la unidad de prueba, con no muchos kilómetros, como en otras con más tiempo y castigo que hemos observado en la calle.

RECAMBIOS



Caros

	Ptas.
Filtro de aire	1.950
Filtro de aceite	622
Cable acelerador	1.800
Maneta derecha	3.338
Batería	10.000
Neumático posterior	7.600
Llanta delantera (con dos discos)	49.939
Tubos de escape completos	32.000
Intermitente	1.200
Retrovisor	3.300
Cristal piloto trasero	2.500

RENDIMIENTOS



Del montón

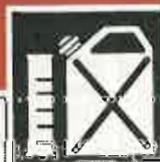
VELOCIDAD MAXIMA

En posición normal	169,1 km/h
En posición agachada	177,8 km/h
Con dos personas	160,7 km/h

ACELERACION

De 0 a 400 metros	15,6 segundos
-------------------------	---------------

CONSUMO



Moderado

CIUDAD	
En utilización normal	5,3 litros
CARRETERA	
En conducción turística	5,7 litros
En conducción rápida	6,8 litros
AUTOPISTA	
A 160 km/h	7,2 litros



Dimensiones y asientos permiten la postura más correcta. Los pasajeros sólo merman las prestaciones

VALOR/PRECIO



Balance desfavorable el de la BMW R 65 LS. Aunque España es uno de los mejores mercados de la marca, esta moto al igual que el resto de modelos es sumamente cara. No hay razones que justifiquen su elevado precio.

Cuando se es propietario de ella, las justificaciones económicas o de rendimiento no se pueden esgrimir: diga que tenía un capricho y quedará mejor. Sólo si la moto va a ser su vehículo de transporte fundamental, recorre muchos kilómetros al año y no puede permitirse el lujo de tener la moto cada dos por tres en el taller, la R 65 LS tiene todas las ventajas de su parte. Por lo demás la relación precio/producto no juega a favor de la marca. Lo que de ningún modo se tiene de pie es que la moto más cara de su segmento sea a su vez la que ofrece un motor tan antiguo en el tiempo. El rendimiento en la relación cilindrada/potencia aún puede considerarse correcto.

Pero el peso y el volumen de este motor, totalmente desproporcionados, encarecen considerablemente su fabricación. No cuenta, al parecer, que el diseño esté superamortizado.



Maserati 250 F

DETALLADAS REPLICAS DE GRANDES SUEÑOS.

Réplicas Metálicas a Escala 1:43

- AUTOMOVILES:**
1.100 Ptas. unidad.
REF. MODELO
- 1 - Morgan (1923)
 - 4 - Darmont (1929)
 - 5 - Bedelia Sport (1913)
 - 7 - Sanford Sport (1922)
 - 10 - Fiat 110 Corsa (1905)
 - 13 - Fiat 500 C (1949)
 - 16 - Fiat F2 Corsa (1907)
 - 19 - Benz (1909)
 - 20 - Locomobile «Old 16» (1906)
 - 21 - Topolino Fiat (1936)
 - 28 - Fiat 500 C «Belvedere» (1955)
 - 31 - Fiat 1100 (1939)
 - 33 - Fiat 1100 gasógeno (1939)
 - 35 - Ferrari 500/F2 (1951)
 - 36 - Alfa Romeo 158 (1950)
 - 37 - Mercedes «W 154» (1939)
 - 40 - Bugatti «Brescia» (1921)
 - 41 - Bugatti «Type 59» (1933)
 - 43 - Alfa Romeo 159 (1951)
 - 44 - Ferrari 500/F2 (1951) Versión especial
 - 49 - Fiat 500 (1949)
 - 55 - Furgoneta Comercial Fiat Topolino (1955)
 - 58 - Lancia Aprilia (1948)
 - 63 - Fiat 1100 bomberos (1939)
 - 69 - Ferrari D 246 (1958)
 - 70 - Mercedes W 125 (1937)
 - 71 - Mercedes W 125 (1938)
 - 74 - Talbot Lago F/1 (1948)
 - 78 - Alfa Romeo 2300 (1932)
 - 82 - Bugatti Brescia (1921)
 - 85 - Fiat 1100 descapotable (1939)
 - 88 - Bugatti 57-S
 - 89 - Alfa Romeo 1900

- 92 - Maserati 250 F (1957)
- 93 - Ferrari Testa Rossa
- 96 - Lancia Aurelia (1951)
- 98 - Vanwall (1957)
- 100 - Bentley (1930)

CARROZAS:
750 Ptas. unidad.
REF. MODELO

- 1 - Landauette (siglo XIX)
- 2 - Landau (siglo XIX)
- 3 - Spider (1850)
- 4 - Phaeton (1850)
- 5 - Dog-cart (1830)
- 6 - Vis à vis (siglo XIX)
- 7 - Milord (1850)
- 8 - Mail-coach (1784)
- 9 - Milanese (siglo XIX)
- 10 - Berlina (siglo XIX)
- 11 - Tilbury (siglo XIX)
- 12 - Berlina Papa (siglo XIX)
- 13 - Chariot (siglo XIX)



Lancia Aprilia

NOTA DE PEDIDO

NOMBRE _____
DIRECCION _____
POBLACION _____ DTO. POSTAL _____

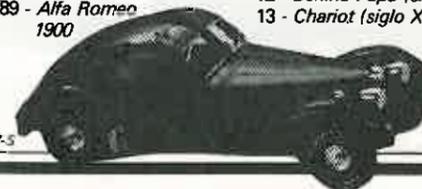
Unid.	Ref.	Modelo	Ptas.

COMERCIAL	GASTOS DE ENVIO	100.-
TOTAL		

Trebim

FORMA DE PAGO CONTRA REEMBOLSO
Por cada 10 modelos de pedido uno gratis.
Enviamos catálogo contra reembolso de 100 Ptas.

BARCELONA
APARTADO DE CORREOS
356



Bugatti 57-S

Atrévase a...

UNA de las averías más típicas que sorprenden al automovilista en los momentos más inoportunos es la rotura de una correa, bien la que mueve la bomba del agua, bien la que mueve el generador. En cualquier caso, la rotura le impedirá continuar camino a no ser de que lleve el correspondiente recambio y sepa realizar la reposición de la correa.

La atención preventiva por parte del usuario se reduce a observar el estado de uso y la tensión a la que está sometida la correa. Si está muy gastada y tiene en algún punto los cordajes interiores al aire, sustitúyala lo antes posible o, de lo contrario, le puede dar una sorpresa en cualquier momento. Igualmente, si al

apoyar un dedo sobre la correa en el punto medio entre dos poleas, ésta se desplaza más de un centímetro, tendrá que tensar la correa, ya que si no lo está suficientemente patinará sobre las poleas. Cuando la correa no está tensa,

Precio del cambio en taller: Unas 100 pesetas sobre el precio de la correa.

Precio del cambio en casa: Sólo el precio de la correa.

Tiempo del cambio en taller: En el acto.

Tiempo efectivo del cambio: 10 minutos.

la bomba del agua no gira con la fuerza necesaria y se pueden producir calentamientos en el motor, y si patina sobre el generador puede hacer que éste no cargue la batería, produciéndose la descarga.

Si ha de sustituir la correa, antes de ir a comprar una nueva infórmese de qué posibles variaciones hay en la gama de su modelo, si el suyo lleva alternador o lleva dinamo, o si alguna de las poleas tiene más diámetro en unas series que en otras. El precio de la correa depende del coche, y ronda las 400 pesetas.

En realizar el cambio de correas no tardará más de diez minutos y tan sólo necesitará un par de llaves fijas y un destornillador grande o cualquier barra resistente para hacer palanca.

CAMBIAR LAS CORREAS



1 Busque las tuercas y, según el tamaño, utilice las llaves correspondientes; normalmente serán del número trece. También necesitará un destornillador grande o una barra fuerte.



2 En los motores longitudinales, la correa está en la parte delantera del motor, entre éste y el radiador. En coches más antiguos, la correa también moverá la polea del ventilador.



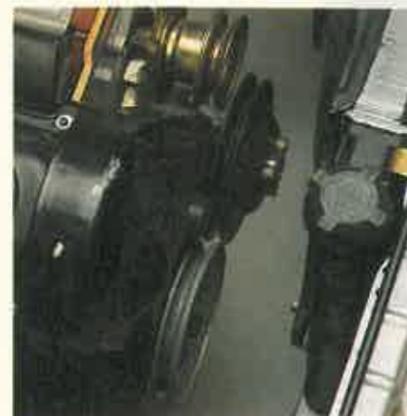
3 Localice la tuerca que fija el generador. Esta tuerca está apretada sobre una pieza que permite el desplazamiento del generador para tensar posteriormente la correa. Normalmente la llave suele ser la número trece.



4 Para facilitar el destensado de la correa y su sustitución, afloje la tuerca que aprieta el soporte del generador. En ninguno de los dos casos saque la tuerca, simplemente aflójela hasta que esté suelta.



5 Una vez que los tornillos estén flojos, presione con ambas manos sobre el generador, hasta que se desplace a su posición de menor tensión; en algunos casos puede estar un poco duro.



6 Saque la correa vieja. Examinela para descubrir posibles causas de un desgaste prematuro. Examine las poleas para ver si sus caras interiores están deterioradas o engrasadas. En tal caso límpielas con un trapo.



7 Tome la correa nueva. Compárela con la que acaba de quitar. Normalmente la vieja será un poco más larga, ya que con el uso se alargan. Introduzca la correa en las poleas inferiores.



8 Una vez que la correa está colocada en las poleas inferiores, introdúzcala en la polea del generador. Para facilitar su colocación, gire el generador con la mano mientras introduce la correa.



9 Introduzca el destornillador en la parte inferior del generador, fijándose bien que la punta del destornillador no dañe nada. Apriete la tuerca del tensor a la vez que apalanca con el destornillador.



10 Cuando estén todos los tornillos apretados, compruebe la tensión de la correa. Para ello presione con un dedo sobre la correa en el punto medio entre dos poleas. La holgura no debe de ser de más de un centímetro.



11 En coches con motor transversal, la accesibilidad suele ser peor, ya que la correa está entre el motor y los abombamientos de los pasos de rueda, con lo cual el espacio para manipular es mínimo.



12 El procedimiento es similar en estos motores que en los longitudinales. Primero afloje la tuerca del tensor, hasta que el generador se pueda desplazar a lo largo de la ranura.



13 Si el generador no baja por sí solo, presione sobre el mismo con las manos hasta que baje a una posición en la que se pueda sacar la correa usada, entonces coloque la nueva.



14 Proceda al tensado de la correa nueva igual que en el caso anterior. Durante todo el proceso tenga cuidado de no dañar con herramientas el interior de las poleas, ya que esto gastaría la correa prematuramente.

Toda la mañana en la SER.

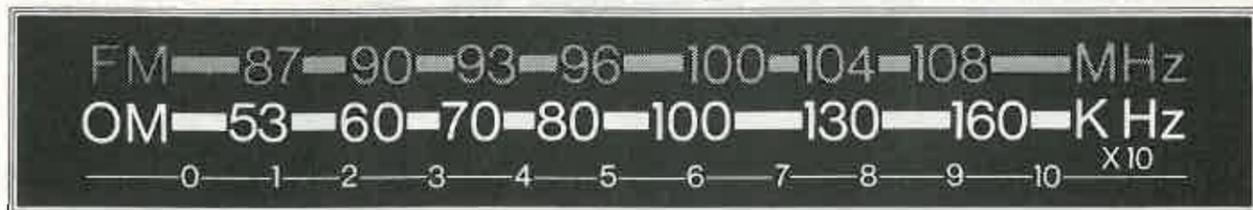


Radio entera y verdadera. Múltiple y variada. Fresca y dinámica. En cadena y local. Actual. Con la solidez y el peso específico de un profesional de la radio como Iñaki Gabilondo.



"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.



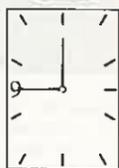
Y el contagioso dinamismo de Pepe Domingo Castaño.



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.

RICARDO PÉREZ ASOCIADOS

Mercado

EL DIESEL MAS VENDIDO



Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-X-83	Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-X-83
1	Renault 18	15.610	6	Renault 9	4.684
2	Talbot Horizon ..	13.892	7	Opel Ascona	1.511
3	Seat 131	13.726	8	Citroën CX	1.123
4	Seat Ronda	11.490	9	Ford Sierra	1.052
5	Peugeot 505	5.158	10	Opel Kadett	982

OFERTAS DE LA SEMANA

COCHES NUEVOS

VW GOLF RABBIT GTI

PESE a que el precio de los coches se dispara hasta cotas a veces inalcanzables cuando éstos son importados, todavía es posible encontrar algunos modelos que por razones de marketing o por ser restos de serie resultan asequibles e interesantes. Este es el caso, por ejemplo, del Golf Rabbit GTI que, pese a tener las mismas características y cilindrada —1.781— que el Golf GTI a secas, cuesta alrededor de cuatrocientas mil pesetas menos.

Las razones de esta importante rebaja no son otras que una cuestión de equipamiento. El Rabbit dispone de menos accesorios, es un coche más sobrio y se ofrece en sólo dos colores, rojo y negro; sin embargo, tiene las mismas prestaciones y características que el Golf más potente.



COCHES USADOS

DESCUENTO A NUESTROS LECTORES

LA compra de un automóvil usado plantea habitualmente más problemas que uno nuevo. Además de la elección de la marca, existen muchos factores a tener en cuenta. Por ello es imprescindible tratar con un buen profesional. Esta semana le recomendamos una tienda, que es además servicio oficial Seat. Se llama Luis Martín y se encuentra en Madrid, en la calle Cabello Lapiedra, 10, y su teléfono es 91 / 463 16 95.

En esta tienda los lectores de MOTOR16, al identificarse como tales, obtendrán un descuento del 10 por 100 en los coches de ocasión y un 15 por 100 en las reparaciones de taller. Un ejemplo: un Renault 12 TS en buen uso cuesta 365.000 pesetas.



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-Ornila: 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.	Consumo Coste/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Alfasud 1.5 SP	1.490	95	170	7,8	22,2	1.452.394
Alfasud 1.5 TI	1.490	105	180	8,1	23,5	1.584.788
Sprint V.1.5. Q. Ver	1.490	105	180	8,1	25,4	1.815.859
Spider	1.982	130	190	11,0	35,6	2.737.279
Giulietta 2.0	1.982	130	185	9,7	28,4	1.966.546
Alfetta 2.0	1.982	130	180	8,9	28,0	2.005.614
GTV 2.0	1.982	130	190	9,3	30,3	2.242.875
GTV 2.5-V6	2.492	160	205	9,9	37,5	2.967.095

ARO

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Aro 10	1.197	65	130	9,5	19,4	992.654
Aro 10 D	1.714	55	120	6,5	17,7	1.318.561
243 D	3.120	65	110	10,1	19,6	1.292.764
244 D	3.120	65	110	10,1	19,9	1.330.097
320 D	3.120	65	110	10,1	19,9	1.330.097
Hispano D	2.710	70	120	10,0	21,3	1.512.726

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.	Consumo Coste/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
80-CL 2P	1.588	85	165	8,3	26,2	1.895.795
80-CL 4P	1.588	85	165	8,1	26,5	1.955.997
80-CD	1.921	115	182	8,1	30,3	2.351.056
100-CC	1.921	100	176	7,7	31,3	2.619.965
100-CC	2.144	136	200	7,8	37,1	3.275.223
100-CC Diesel	1.986	70	155	7,1	30,1	2.823.029
Coupe-GT	2.144	130	196	8,3	34,8	2.922.131
Quattro	2.144	200	222	9,1	62,8	6.251.091
Audi 200	2.144	182	230	6,9	51,7	5.165.710

AUSTIN

Austin Rover España, S. A. Mar Mediterráneo, s/n. Ctra. Madrid-Barcelona, km. 18,6. Tel. 676 82 11.
Puntos de asistencia: 46.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Metro 1.3 HLE	1.275	62	158	6,4	15,6	771.039
MG Metro	1.275	71	160	7,2	17,2	917.470
MG Metro Turbo	1.275	93	180	8,1	20,6	1.179.233
Maestro MG 1.6	1.598	104	177	8,4	24,0	1.612.347

AUTOBIANCHI

Fiat Hispania, S. A. Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 456 69 32.
Puntos de Asistencia: 70.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

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.	Consumo Coste/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
315	1.573	75	154	9,0	26,3	1.842.564
316	1.765	90	175	8,7	28,2	2.093.137
316 i	1.765	105	184	8,5	30,9	2.380.407
320 i	1.991	125	196	8,1	32,8	2.656.094
323 i	2.316	150	202	8,2	36,2	3.018.304
518	1.766	90	164	9,5	33,8	2.617.717
520 i	1.990	125	180	10,2	37,7	3.030.794
525 i	2.494	150	197	10,5	41,4	3.430.474
525 E	2.693	125	177	12,6	41,7	3.205.654
526 i	2.788	184	212	10,4	44,4	3.780.194
624 TD	2.443	115	175	10,1	41,3	3.467.037
626 CSI	2.758	184	212	8,8	60,9	6.028.394
635 CSI	3.430	218	229	8,7	69,8	7.153.323
728 i	2.788	184	201	9,9	49,8	4.504.614
732 i	3.210	197	208	9,8	53,9	5.029.194
735 i	3.430	218	217	9,8	61,9	6.029.223
745 i A	3.430	252	228	10,4	70,5	7.028.423

CITROEN

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.	Consumo Coste/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
2 CV Especial	602	31	100	6,1	11,7	481.219
2 CV6 CT	602	31	100	6,1	11,9	503.628
Dyane 6	602	31	100	6,1	12,2	535.024
Mehari	602	29	100	7,0	13,5	598.704
LNA	652	35	125	5,7	12,0	599.537
LNA 11 E	1.124	48	136	6,6	13,1	624.763
LNA 11 RE	1.124	48	136	6,6	13,4	664.009
Visa Especial	652	35	124	6,8	13,3	607.006
Visa Club	652	35	124	6,8	13,9	661.696
Visa Super-E	1.124	57	142	6,3	14,2	727.942
Visa GT	1.360	80	170	7,4	16,3	855.885
GSA Especial	1.299	65	158	8,2	16,6	813.494
GSA X1	1.299	65	158	8,2	16,9	846.002
GSA Palas	1.299	65	158	8,2	17,5	918.371
GSA X3	1.299	65	158	8,2	17,5	918.371
GSA Special Familiar	1.299	65	155	8,3	17,1	855.032
BX 14 E	1.360	72	163	7,1	17,7	1.071.494
BX 14 RE	1.360	72	163	7,1	18,1	1.112.774
BX-16 RS	1.580	92	176	7,4	19,0	1.190.707
BX-16 TRS	1.580	92	176	7,4	19,6	1.262.947
BX 19 RD	1.905	65	157	6,2	17,3	1.363.034
BX 19 TRD	1.905	65	157	6,2	17,9	1.442.885
CX 20	1.995	106	176	9,2	25,2	1.626.011
CX GTI	2.500	138	201	10,1	30,7	2.161.234
CX Presidia	2.500	138	200	9,3	37,3	3.091.115
CX 25 D	2.500	75	156	9,6	23,6	1.825.322
CX Diesel Familiar	2.500	75	151	8,2	26,0	2.225.002
CX 25 RD Turbo	2.500	95	174	7,3	25,1	2.217.787
CX 25 TRD Turbo	2.500	95	174	7,3	25,9	2.323.438
CX 25 TRD Turbo Fam.	2.500	95	174	7,3	27,5	2.502.877

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.	Consumo Coste/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Longchamp	5.769	300	240	17,2	83,0	7.771.536
Pantera GTS	5.769	300	280	16,2	75,9	6.998.829
Deauville Normal	5.769	300	230	17,2	106,1	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.	Consumo Coste/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
308 GTB I	2.927	240	255	10,0	80,4	8.318.640
308 GTS I	2.927	240	255	10,0	84,4	8.813.244
Mondial	2.927	240	240	11,1	89,9	9.372.796
400 i Automático	4.823	315	245	17,0	128,3	13.450.781
BB 512 i	4.943	340	280	14,0	131,0	14.151.470

FIAT

Fiat Hispania, S. A. Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 456 69 32.
Puntos de asistencia: 70.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Uno 45 SP	903	45	140	6,6	15,6	788.981
Uno 55 SP	1.116	55	150	6,8	16,4	864.364
Uno 55 SP	1.116	55	150	6,8	16,8	903.564
Uno 70	1.301	70	165	6,1	16,4	944.527
Argenta 2.0 IE	1.995	122	175	9,9	25,0	1.513.259
Argenta 2.5 Diesel	2.445	72	150	9,5	22,0	1.636.479
Argenta Turbo D	2.445	90	160	8,5	24,4	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.	Consumo Coste/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Fiesta Uno	957	45	137	7,2	13,5	603.469
Fiesta 957	957	45	137	7,2	13,8	643.475
Fiesta L	957	45	137	7,2	14,3	705.762
Fiesta S 1.1	1.117	50	144	9,3	16,8	720.574
Fiesta S 1.3	1.296	69	161	7,0	15,2	780.163
Fiesta Ghia 1.1	1.117	50	144	9,3	17,4	788.179
Fiesta Ghia 1.3	1.296	69	161	7,0	15,8	849.049
Fiesta XR2	1.599	84	170	8,6	18,6	957.924
Escort Laser 1.1	1.117	55	145	7,2	15,7	817.955
Escort Laser 1.3	1.296	69	157	7,5	16,5	881.686
Escort L 1.1	1.117	55	145	7,2	15,9	839.477
Escort L 1.3	1.296	69	157	7,5	16,7	907.507
Escort GL 1.1	1.117	55	145	7,2	16,6	920.754
Escort GL 1.3	1.296	69	157	7,5	17,4	990.325
Escort GL 1.6	1.597	79	167	7,7	17,9	1.021.347
Escort Ghia 1.3	1.296	69	157	7,5	17,9	1.048.354
Escort Ghia 1.6	1.597	79	167	7,7	18,4	1.080.536
Escort XR3-I	1.597	105	186	8,1	24,1	1.619.385
Escort Cabrio 1.6	1.597	75	168	7,5	25,8	1.947.123
Escort Cabrio 1.6 I	1.597	105	186	7,6	28,2	2.185.557
Sierra 1.6	1.593	75	165	8,1	21,5	1.333.347
Sierra 1.6 Familiar	1.593	75	165	8,7	22,5	1.396.796
Sierra 2.0 L	1.993	105	185	7,8	22,8	1.478.305
Sierra 2.0 L Familiar	1.993	105	185	8,3	23,7	1.542.219
Sierra 1.6 GL	1.593	75	165	8,1	23,3	1.555.411
Sierra 1.6 GL Fam.	1.593	75	165	8,7	24,4	1.630.234
Sierra 2.0 GL	1.993	105	185	7,9	23,8	1.604.419
Sierra 2.0 GL Fam.	1.993	105	185	8,3	24,7	1.669.243
Sierra 2.3 GL	2.294	114	190	8,7	25,4	1.710.989
Sierra 2.3 GL Fam.	2.294	114	190	9,5	26,6	1.775.812
Sierra 2.0 Ghia	1.993	105	185	7,9	25,7	1.838.091
Sierra 2.0 Ghia Fam.	1.993	105	185	8,3	26,6	1.910.908
Sierra 2.3 Ghia	2.294	114	190	8,7	27,3	1.944.662
Sierra 2.3 Ghia Fam.	2.294	114	190	9,5	28,6	2.017.479
Sierra XR4-I	2.792	150	210	9,6	31,4	2.290.886
Sierra 2.3 D	2.304	67	155	6,7	19,5	1.528.567
Sierra L D	2.304	67	155	6,7	20,4	1.634.608
Sierra GL D	2.304	67	155	6,7	21,4	1.754.825
Capri 2.0 S	1.994	101	182	8,5	23,9	1.515.475
Capri 2.8 i	2.792	160	210	10,3	31,7	2.249.669
Granada 2.3 GL	2.294	114				

Caprichos

1 La consola de video-juegos INTELEVISION tiene la particularidad de que puede acoplarse a un ordenador. La cinta «Auto-Racing» le conducirá a un auténtico circuito. Su precio es de 31.600 ptas., y las cintas oscilan entre las 5.000 y 6.500 ptas.

2 CBS le coloca a usted en el asiento de un apasionante coche de competición TURBO, con volante deportivo, cambio de marchas y acelerador. La consola cuesta 39.500 ptas., el volante 16.200 y los cartuchos 7.000 ptas.

3 El sistema ATARI tiene una amplia gama de cintas con motivos automovilísticos como «Night Driver», «Street Racer» y «Dodg'em», que harán las delicias de todos los aficionados. Su precio oscila entre las 5.700 y 7.000 ptas., cada una.

4 MB ha creado «Vectrex» un sistema de video-juegos independiente del televisor. Cada cinta lleva su pantalla, como la «Hyperchase», una auténtica carrera para superar obstáculos. Su precio es de 49.675 y la cinta 5.400 ptas.

5 La consola ATARI se acopla fácilmente al televisor, convirtiendo la pantalla en un auténtico autódromo. Su precio es de 24.900 ptas.

Todos estos video-juegos se pueden adquirir en cualquier centro de El Corte Inglés.

Texto: **Pilar Parra**
Fotos: **Alfonso J. Nieto**



Mi primer amor

María José Cantudo empezó joven en el cine y mucho más joven a conducir, de la mano de Carlos Del Val. Apenas tenía nueve años y ya se sentaba al volante de unos «cochecitos» contruidos por los Del Val, casi a medida de la niña.

MARIA JOSE CANTUDO BLANCO EL PRIMERO Y TODOS LOS DEMAS

A los dieciséis años dejó Andújar y se vino a Madrid a trabajar como secretaria y a estudiar Arte y Decoración. No pensaba todavía en ser actriz, aunque en su pueblo le llamaran «la artista», y aunque desde niña se dedicara a hacerse trajes con papeles de colores y a participar en todas las funciones del colegio.

Al poco tiempo de llegar, unos amigos le ofrecieron trabajo como mo-

pensión a su ex mujer. La situación era crítica porque podían quitarle a sus hijos. Yo no quería pedir dinero a mi marido, pero el coche estaba a mi nombre y lo podía vender. Y eso fue lo que hice. Lo vendí y le di el dinero que necesitaba.»

Durante algún tiempo, María José Cantudo se quedó sin automóvil. Dos meses antes de empezar a trabajar en «Las Leandras» se compró el 128 blanco que tiene ahora para poder ir a

nada más.» Por eso dice que no es para ella un símbolo de distinción y por eso nunca ha llegado a Andújar conduciendo un gran coche y fumando en boquilla, con la intención de epatar a sus paisanos.

De lo que sí está satisfecha María José Cantudo es de haber conseguido todo lo que tiene por su propio esfuerzo. «Cuando me siento en mi casa y veo un cuadro o un mueble, me digo: esto me lo he comprado yo. Cuando bailo,



delo. Consiguió el título de Miss Maniquí Juvenil y en seguida empezó a hacer fotonovelas. Valerio Lazarov la descubrió y le ofreció trabajar en el programa de Televisión «Señoras y señores». Aquí empezó su carrera profesional y su condición de propietaria de coches.

«Ya estaba casada con Manolo Otero —dice—. Me casé a los dieciocho años y a los diecinueve hice *La trastienda*, quizá la película que más fama me ha dado. De esa época es mi primer coche, un Ford Fiesta blanco —todos mis coches han sido y serán blancos—, de los primeros que salieron.»

Pero aquel coche que tanto quiso María José Cantudo duró poco. «Fui a Andújar y me abollaron el techo. Me sentí como si me hubieran quitado algo. Me dio tanta pena que dejé de quererle, pero no lo vendí por eso, sino por amistad.»

Un día un amigo suyo fue a verla con un grave problema. «Está separado y llevaba dos meses sin poder pasar la

los ensayos. «No es un coche normal. Está preparado y tiene un motor muy potente y un montón de adornos. Puedo hasta grabar y tengo un montón de aparatitos que me avisan cuando le pasa cualquier cosa.»

Lo tiene desde hace mucho tiempo, porque lo usa poco. Sólo por la ciudad y está encantada con él. «No se me ha estropeado nunca, jamás me he quedado tirada y le quiero tanto que un día se lo llevó la grúa y salí corriendo detrás de él, llorando.» Con este coche empezó en el teatro y con él ha conseguido ese magnífico contrato que incluye 14 películas —ha hecho ya cinco— en coproducción con Estados Unidos, México y España.

Pero no son los automóviles la gran pasión de María José Cantudo, a pesar de que sus amigos aseguran que conduce muy bien. Su debilidad son los «trapos». «Prefiero un vestido bonito que un deportivo, porque para mí el coche es utilidad, una cosa práctica y

siempre pienso que las clases me las he pagado yo, y exactamente igual cuando canto.»

Y le da tanta pena que en este país se acepte tan mal el éxito. «Es muy difícil sobrevivir en España, que es un país por otra parte maravilloso, porque la gente tiene muy mala leche y va a destruir. Yo quiero mucho a España, pero aquí hay mucha envidia y a veces es más cómodo trabajar en el extranjero.»

María José Cantudo dice que ha trabajado desde niña. Está separada, tiene un hijo, y por fin, después de mucho tiempo, puede elegir y hacer lo que quiere. Dentro de unos días se marchará a Estados Unidos. Allí estudiará arte dramático y trabajará en alguna de las nueve películas que le quedan para finalizar su contrato. «Sólo estoy contratada en exclusiva para México y Norteamérica en habla hispana. En mi país puedo hacer lo que quiera.»

Caridad Plaza



No se quede sin coche

La firma de alquiler de automóviles Hertz propone a los conductores de toda España un nuevo servicio denominado «Sustitución de coche». Si usted no puede prescindir de su vehículo y se ve obligado a dejarlo una temporada en el taller de chapa, puede, allí mismo, disponer de un coche de alquiler.

Para los amantes del vino

Club del Gourmet ha editado una guía de vinos con la pretensión de que tanto los profesionales como los aficionados tengan una clara visión de los tipos de vinos que se elaboran en nuestro país. El libro cuesta 995 pesetas; sus 78 páginas de introducción son un compendio sistematizado sobre todo lo que se debe saber sobre el vino; las 299 páginas restantes contienen fichas descriptivas de los dos mil vinos elegidos.



TODO SOBRE CICLOMOTORES

El II Curso de Iniciación al Ciclomotor se celebrará en Madrid del 16 al 31 de diciembre, de diez a una de la mañana. La finalidad de este curso es preparar a los jóvenes para conocer y dominar las pequeñas motocicletas; además, las enseñanzas que reciben ayudan para obtener la licencia oficial de ciclomotores. La participación está restringida a mayores de catorce años que estén cursando, al

menos, octavo de EGB. Los temas que se tratarán son: conducción, mecánica, bricolaje y Código de la Circulación. Además se darán algunas lecciones sobre componentes básicos. El precio es de cinco mil pesetas y existen treinta plazas. Para mayor información se puede llamar a Enrique Marabini, organizador del curso, al teléfono de Madrid 228 70 82, de cuatro a ocho de la tarde.

RALLYE DE TIERRA EN SIGÜENZA

El Campeonato de España de Rallyes de Tierra, que organiza el RACE, toca ya a su fin. El domingo 11 de diciembre, a las diez de la mañana, saldrá desde la plaza Mayor de Sigüenza la última prueba de este campeonato. Como el recorrido es secreto, no se proporcionará a los espectadores datos de la situación de los tramos hasta la tarde del sábado en la misma plaza del Ayuntamiento, de ocho a nueve de la tarde, mientras se

realizan las verificaciones. También se pueden recoger horarios y rutómetros el domingo por la mañana antes de la salida del rallye, que tendrá tres pruebas especiales de velocidad, que se repetirán tres veces.

La prueba se presenta muy animada por ser la última de la temporada y celebrarse en la zona centro, aunque el campeonato está ya virtualmente ganado por Ricardo Muñoz, con Citroën Visa.



La Caja sortea coches

Los impositores de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid ya están acostumbrados a los sorteos que periódicamente realiza la entidad; de nuevos son coches los premios elegidos. Seis Talbot Solara LS y seis apartamentos en la sierra se entregarán a los afortunados.

El sorteo se celebrará el 19 de enero de 1984 y entrarán en él todos los números entregados hasta el día 4 de enero. Si



quiere participar ya lo sabe: póngase en contacto con su Caja de Ahorros, donde le informarán.



Bébase un Fórmula 1

No, no se trata de beberse un monoplaza; le hablamos del nuevo aperitivo que Cinzano acaba de lanzar en Italia. Enzo Ferrari, patrón de la escudería italiana, presentó a la prensa este nuevo Fórmula 1, que, salvo el nombre, nada tiene que ver con los coches, sólo es un nuevo aperitivo italiano.

ACERTAR EN LA COMPRA DE UN USADO

ESTOY a punto de comprarme un Seat 124 D, en el mercado de ocasión, pero me dicen que a la hora de hacer un largo viaje siempre sale una avería que puede resultarme más cara que el propio vehículo. Quisiera saber si es esto cierto. Además, me gustaría saber si es verdad que el Panda Black lleva cristales laminados.

Javier Pérez Abella
Sevilla

Respuesta: Un coche usado no es nunca lo mismo que uno nuevo en cuanto a fiabilidad mecánica se refiere, aunque tampoco es exacto que por el hecho de ser un «segunda mano» haya de averiarse cada dos por tres. Realmente en el mercado se pueden encontrar coches de ocasión que son verdaderas gangas y en unas condiciones mecánicas que tienen poco que envidiar a las de los nuevos, pero este tipo de coches abundan menos que las típicas «maulas» y por eso son difíciles de encontrar.

Si el coche que usted quiere

comprar tiene muchos kilómetros, aunque el totalizador señale pocos, será propenso a darle problemas pues sus componentes habrán acumulado un desgaste importante y estarán a punto de averiarse. En casos extremos las averías puede salir más caras que el propio coche. Puede calcular entre unas tres o cuatro mil pesetas si sólo tiene que hacerle una puesta a punto, hasta cerca de cien mil, o más, si se trata de algo serio de motor o caja de cambios.

Como comprar un coche usado no es tarea fácil le recomendamos que tenga en cuenta estos consejos: Hágase asesorar por un mecánico de confianza y compruebe el coche a fondo. Adquiera el coche en una casa donde le ofrezcan garantía escrita que le cubra el posible riesgo de averías por espacio de unos meses, cuantos más mejor.

El Panda Black, como ya informábamos en nuestro número del 29 de octubre, no va equipado con parabrisas laminado.

INVENTOS PARA UN TALBOT HORIZON

ME gustaría saber cuál de las siguientes mejoras deben figurar en la tarjeta de identificación de un ve-

hículo: llantas de aluminio y gomas más anchas; cierre electrónico de puertas; instalación de faros antiniebla delanteros y trasero derecho, el vehículo ya trae de fábrica la izquierda; cinturones de seguridad trasero; y faros supletorios halógenos.

Como están de moda los motores con turbo y las inyecciones, quisiera saber si cuajaría en un Talbot Horizon GLS, alguno de estos dos procesos: 1.º Adaptación del turbo que lleva el Renault 5 Copa Turbo en el Talbot. Ambos motores son semejantes en cilindrada pero no en compresión, régimen máximo y para máximo, así como el carburador.

2.º Adaptación de la inyección que incorpora el Ford Escort XR 3i. ¿Sería posible sin subir la cilindrada? ¿Se podría realizar tal adaptación aumentando la del Horizon GT por ser el más cercano en centímetros cúbicos al Ford? ¿Qué proceso sería más caro: la adaptación del turbo o la adaptación de la inyección sin subir la cilindrada?

Pedro Prieto
Gijón

Respuesta: De las mejoras que nos cita, la única que debe hacerse figurar en la tarjeta de identificación del

GRATIS: Motor 16 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, quiere 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.

La foto premiada



RUINAS EN LA CALLE

¿Qué hay detrás de un coche desguazado en plena calle? ¿Un robo?, ¿una avería irreparable?, ¿una misteriosa desaparición de su dueño? En cualquier caso, de algo no queda duda. Detrás de cada coche abandonado está la desidia de unos servicios municipales. La calle no es un basurero ni un cementerio de coches. O al menos no debiera serlo. (Calle Batel, frente a los números 8 y 10. Madrid. Remitida por Antonio López Jiménez.)

vehículo es la de los faros supletorios de halógeno, en el supuesto de que las llantas de aluminio a que se refiere no varien la anchura de vía del coche, pues si lo hacen también habría que incluir esta modificación en ese apartado.

Sus injertos para el Horizon son ingeniosos e incluso creemos que algún de ellos puede llegar a cuajar.

Ahora bien, esta clase de adaptaciones son siempre difíciles y en términos generales rara vez compensan los resultados, pues los diversos componentes de los motores van íntimamente ligados entre sí formando un conjunto muy equilibrado. Puestos a elegir la más sencilla, nos quedamos con la primera, que, además de ser la más económica y más fácil de realizar, es la que más posibilidades de éxito puede tener.

DIFERENCIA DE DATOS

EN la sección Mercado, coches nuevos, aparecen las prestaciones de cada modelo y no estoy de acuerdo con las velocidades máximas que indican pues difieren de las que dan los catálogos de las marcas y otras revistas especializadas. Además, en la prueba

comparativa del Volvo 760 GLE Diesel Turbo y el Rover 2400 Diesel Turbo la velocidad máxima es mayor en el Rover, y la sección de mercado es superior la del Volvo. Por último, dicen que es más caro el 131 Mirafiori 1.6 que el Supermirafiori y esto me parece que no es así.

Andrés Avelino Asuero
Barcelona

Respuesta: Los datos que aparecen en nuestra sección de mercado han sido proporcionados por los fabricantes. Si existe alguna variación respecto a los catálogos es problema de las marcas. La diferencia de la velocidad máxima entre el Volvo y el Rover es debida a que en la sección de mercado figuran los datos facilitados por el fabricante, mientras que en la prueba comparativa estos datos han sido obtenidos cronómetro en mano por nuestros especialistas. Los precios han sido facilitados por las marcas y según Seat, el 131 Mirafiori 1.6 es más caro que el Supermirafiori.

INFORMAR DE CAMIONES

LE leído MOTOR16 n.º 1 y les felicito. Seguir así, y mejorando para nuestra satisfacción de lectores.

Quisiera saber si se puede incluir una rúbrica sobre los camiones (pequeños o grandes). Creo que sería interesante a nivel de lectores y también podría arrastrar más publicidad de casas como por ejemplo Pegaso.

Juan Luis Robillard
Castelldefels

Respuesta: Decididamente no somos una revista de camiones, aunque queda claro que tratamos el tema, tanto por lo que tiene que ver con la seguridad vial como con el aspecto lúdico que puede tener el vehículo industrial para el ocio y el turismo como es el caso de auto-caravanas, vehículos de todo terreno y demás realizaciones especiales. En cualquier caso la redacción de MOTOR16 planifica sus temas siempre pensando en el interés del lector y nunca por motivos publicitarios.

SGLUCION AL VELOGRAMA

- 1: Jacarepaguá. 2: Reutemann. 3: Confrontación. 4: Finlandia. 5: Newman. 6: Dromedario. 7: Spoiler. 8: Domingero. 9: Marlboro. 10: Pelousse. 11: Acelerador. 12: Karts. 13: Fittipaldi.

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

Carmen se saca el carnet

Semi-fósil

EN el argot de los profesores de autoescuela yo soy un semi-fósil.

Los auténticos fósiles son las personas que aprenden a conducir pasados los cuarenta y cinco. La velocidad de aprendizaje en cuestión de manejar un coche —como en casi todo— es inversamente proporcional a la edad del sujeto. Los británicos, que son bastante prácticos, aseguran que las personas necesitan para aprender a conducir un automóvil una clase por año de vida. Diecinueve años, diecinueve clases; treinta y ocho años, treinta y ocho clases.

Pero como todas las verdades, ésta es una verdad relativa. Los británicos no conocen el percal del sur de los Pirineos. En la categoría de semifósil y fósil, la cantidad de clases que uno puede necesitar para aprender a llevar un coche con cierta soltura puede elevarse a tropecientas por año de vida.

Después del mes de vacaciones me encontré con un nuevo profesor. Un tal Fernando, malagueño y altísimo, con un carácter envidiable y siempre de buen humor, excelente profesor, porque cada alumno tiene la impresión de que él es el único.

—José María seguro que está en la UVI con la úlcera reventada —le dije al nuevo profe el primer día de clase.

—No, se ha independizado y ha abierto su propia autoescuela.

—Cualquier cosa para perderme de vista.

Iba yo aferrada al volante en pleno atasco con un coche deportivo delante, un autobús detrás y una moto a cada lado.

—¿Qué pasa, tienes frío? —me preguntó el profe.

—No, estoy bien.

—Entonces, ¿por qué te arrimas tanto al coche de delante?

En el campo de maniobras, Fernando se bajó del coche, colocó cuatro palos y me dijo por la ventanilla:

—Aparca en este hueco —y se fue.

—¿Yo sola en el coche? —pregunté aterrada a gritos.

—¿Necesitas niñera?

—No, pero sí que necesito un

chófer o algo parecido.

Hice las maniobras para aparcar perfectamente. Miré hacia atrás y vi que Fernando venía hacia mí con cara un poco especial.

—Estoy bien arrimada al bordillo —dije.

—Has tirado al suelo los cuatro palos, por lo demás muy bien.

Día tras día, con mucha paciencia, Fernando me fue enseñando a hacer las maniobras obligatorias: el aparcamiento en ambos sentidos, la entrada de garaje, el zig-zag para delante y para atrás, arrancar en rampa y la famosa ele, que es la pesadilla de los fósiles y semifósiles.

La ele consiste en bordear una esquina marcha atrás. No se puede pisar el bordillo, no se puede parar y es el ejercicio favorito de los exami-

nadores. Es un resumen de la serie de cosas anti-naturales que se precisan para conducir: ir marcha atrás, controlar la velocidad con los pies, y accionar, con rapidez y precisión, el volante con las manos. Coordinar el todo depende de la vista, y hay que conectar las neuronas para no parar el coche en medio de la maniobra. Creo que el único sentido que no es preciso utilizar en el ejercicio es el olfato, pero no estoy muy segura.

—¿Pero tú no eres de letras? Cómo es posible que en vez de una ele

hagas un ocho —me decía el profe con asombro—. Venga, otra vez.

Una mañana llegué al campo de maniobras, me puse a hacer la ele y me salió perfecta a la primera. Me conmovió la alegría del profe.

—Bien, muy bien. Magnífico, Carmen, sobresaliente.

Yo estapa superencantada, sobre todo por él, porque al fin sus esfuerzos pedagógicos habían sido recompensados.

—Ahora, hazla otra y vez y te aplaudimos.

Hice una ele sensacional: tiré uno de los palos, pisé el bordillo y terminé en un sitio que no tenía nada que ver.

—¿Has traído la botella de gaseosa? —me preguntó el profe Fernando.

—Pues no.

—Entonces nos vamos.



Carmen Rico Godoy



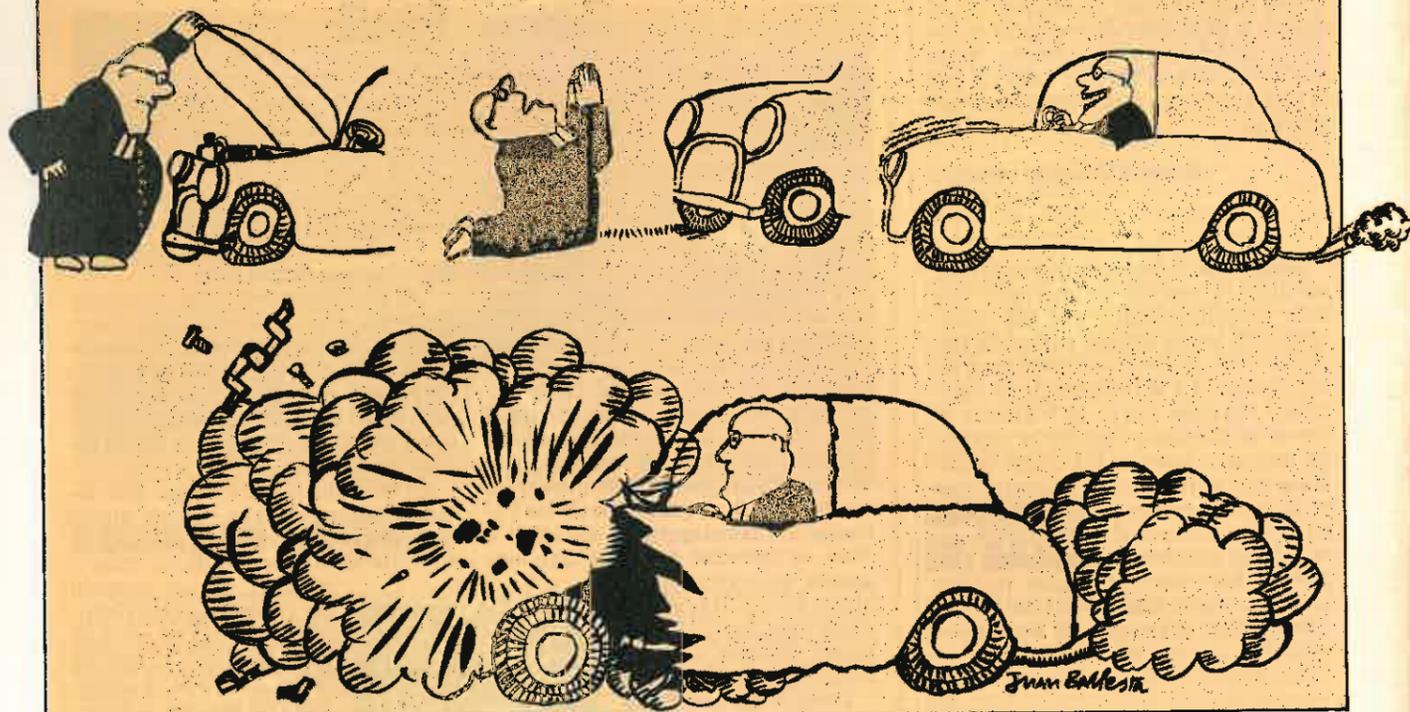
¿Qué hará...
MONDIAL ASSISTANCE
si usted lo necesita?

- 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.

Motor 16

Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

BALLESTA



Velograma

Por DAV

Circuito de Rio de Janeiro

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: Nombre de este famoso circuito brasileño, situado a 30 km. al oeste de Río de Janeiro. 2: Piloto que en 1978 fue récord de la vuelta, con 1'43"07. 3: Comparación o cotejo de una cosa con otra. 4: Patria de «Keke» Rosberg. 5: Famoso actor del

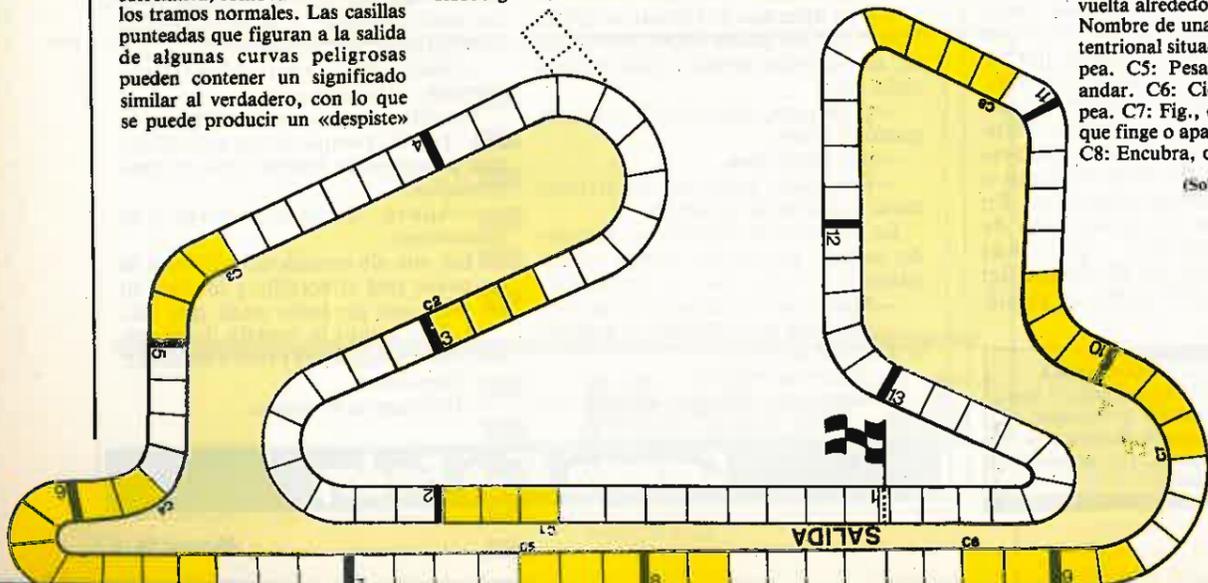
cine norteamericano al que le apasionan las competiciones automovilísticas. 6: Camello de una sola joroba. 7: Cierta dispositivo aplicable a las partes inferiores (delanteras y traseras) de los coches. 8: Uno de los insultos automovilísticos más corrientes. 9: Famosa marca patrocinadora de los equipos de Fórmula. 10: En los circuitos de competición, nombre que se les da a ciertas zonas o espacios que se reservan a determinados servicios. 11: Mecanismo del automóvil que regula

la entrada de la mezcla explosiva y permite potenciar más o menos el régimen de revoluciones del motor. 12: Cierta tipo de competición automovilística, en plural. 13: Piloto ganador del Gran Premio de Brasil en 1977.

AYUDA «COLOR»

C1: Nombre de cierto juego infantil muy popular. C2: Preposición. C3: Tiempo que el Sol emplea en dar aparentemente una vuelta alrededor de la Tierra. C4: Nombre de una constelación septentrional situada al sur de Casiopea. C5: Pesado y torpe en el andar. C6: Cierta capital europea. C7: Fig., cosa insignificante que finge o aparenta lo contrario. C8: Encubra, oculte.

(Solución en la pág. 81)



CUANDO TODOS SON DOS.



Carta de Plata

EL RIOJA DE TODOS.



CON LA GARANTÍA DE DENOMINACIÓN DE ORIGEN PROTEGIDA

Tinto-Rosado-Blanco.

HAZTE LEGENDARIO



Ferrari evoca la magia de un mundo de leyenda.
Un mundo en el que todo vive una armonía perfecta:
tecnología y belleza, genio y pasión, leyenda y realidad.
Un mundo de diseño creado para la acción.

RELOJ FERRARI "SPORT"

Todo un concepto de estética dentro del apasionante mundo de Ferrari. El brazalete es de acero "gris FORMULA" con eslabones dorados descentrados.

RELOJ FERRARI "MARINE"

Brazalete realizado en material inédito, con eslabones intermedios descentrados. Su línea, cuidada hasta el mínimo detalle, habla por sí sola del estilo Ferrari.

Todos los modelos son extraplano, con movimiento de cuarzo y son herméticos hasta 30 metros.

Ferrari

POR **Ferrari Formula**



ANTICONGELANTES: ALGUNOS SE CONGELAN

SEMANAL Motor 16 GRUPO

10 de diciembre de 1983

Núm. 7 • 150 pts.



**PORSCHE 928 S:
PROBADO A 250 Km./h**

GASOLINA: UNA CARA Y MALA

COSTES POR KILOMETRO ACTUALIZADOS

EL R-9 DIESEL A LOS 15.000 KILOMETROS

MERCEDES SGS: UN COCHE PARA JEQUES