

CALEFACCIONES: COCHES COMO NEVERAS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

17 de diciembre de 1983

Núm. 8 • 150 ptas.

MULTAS EL GRAN NEGOCIO DE TRAFICO

QUE 1600 ES MEJOR: BX, PASSAT O TALBOT 150
PRUEBA DEL KADETT G T/E



**MORGAN:
UN DEPORTIVO
CUARENTON**

**ESTA SEMANA
SORTEAMOS EL PORSCHE**





Esencia y presencia.

Carta de Oro[®]
Rioja grano a grano.



CON LA GARANTIA DE BERBERANA.

Esta semana Al fin, Renfe

A HORA ya toca la RENFE. Como esta semana procedemos al acto venturoso de rifar nuestro Porsche de las mil maravillas entre los multitudinarios lectores de la revista, podemos referirnos a la triste historia de la RENFE sin miedo a entristecernos en exceso.

Los hechos son los siguientes. Las pérdidas de los ferrocarriles españoles están aumentando a ritmo de película desde hace unos años. De este modo, se prevé perder 200.000 millones de pesetas en 1983 y, si no se hace nada, en 1984 se perderán 250.000 o aún más. A tal ritmo de pérdidas, el torbellino del despilfarro ferroviario puede acabar por absorber al país entero en poco tiempo. Todos a trabajar para la RENFE, para que pueda seguir tan campante paseando trenes vacíos por la geografía nacional.

La situación es insostenible. Pero, eso sí, los responsables políticos, gerenciales y sindicales de RENFE, se niegan en redondo a darse por enterados y están moviendo sus cartas para permanecer eternamente como sanguijuelas sobre la espalda del país. Los sindicatos más locos, especialmente Comisiones, se niegan a que se cierre ni una línea vacía, y exigen además que se aumente la plantilla. Ante tamaño desatino, uno tiene ganas de salir huyendo del país o de dedicar la totalidad de sus esfuerzos para obtener un puesto de trabajo en RENFE, una bicoca en el país de las maravillas, un seguro definitivo ante el paro y el miedo al paro que afecta al resto de los trabajadores españoles menos venturosos.

Si los sindicatos menos cuerdos piden eso —ante el silencio o la abs-

tención de la más cuerda UGT—, tampoco puede tranquilizarse uno mucho con la actitud de la gerencia o los políticos responsables de RENFE. La gerencia se calla, mira para otro lado o acaba de elaborar un programa de actuación para cuatro años, cuyos resultados ponen los pelos de punta. Quieren sacarle un billón de pesetas al Estado, un millón de millones de pesetas a todos nosotros, en cuatro años, para acabar ese periodo perdiendo exactamente lo mismo que ahora. ¡Vaya viaje! Para tal dislate no se necesitan alforjas. Se necesita sólo tener una cara civil de cemento y estar dispuesto a sangrar al país hasta el esqueleto.

En todos los países desarrollados, el transporte por avión y carretera ha significado un duro golpe para el decimonónico y astronómico carril. De ahí que ha habido que cerrar líneas y servicios que no quiere utilizar casi nadie. Pero en España, los ferroviarios no se dejan. Al contrario, si pudieran prohibían el coche individual o cortaban las carreteras con pico y pala, para retrotraernos al vapor y al XIX por la fuerza.

La hora de la verdad se le está acercando a RENFE y a su infeliz ministro señor Barón. O ponen coto al derroche ferroviario o se cargan la economía del país. Por ahora el ministro procura templar todos los gastos y trata de expoliar al bolsillo nacional para alimentar a esa fiera sobre carriles que puede darle un gran disgusto a su plácida existencia. Nosotros, irritados, irritados de pensar que un año de pérdidas de RENFE serviría para financiar el plan de autovías que tanto necesitamos aquí.

Juan-Tomás de Salas



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16		54 DEPORTE	Rallyes: la tierra promete
6 ACTUALIDAD	Multas: el gran negocio de Tráfico	59 MOTOS	Prueba de la Laverda 1200 «Móderna Corse»
11	La primera autovía socialista	64 ATREVASE A...	Montar faros antiniebla
14	A la caza de los camiones piratas	67 MERCADO	Las ofertas de la semana
15	Prueba de calefacciones de los diez coches más vendidos	68	Precios de coches nuevos y usados
18 LO ULTIMO	Maestro tricuerpo, Citroën 'descapotable', etc.	75	Anuncios por palabras
32 FUERA DE SERIE	Morgan Plus 8	76 CAPRICHOS	Cascos
35 A FONDO	Prueba del Opel Kadett GT/E	77 MI PRIMER AMOR	Joaquín Merino
42 GENTE SOBRE RUEDAS	Atravesar autobuses: ¡Más inútil todavía!	78 AGENDA PERSONAL	
49 ESCRITOR INVITADO	José Luis Martín Vigil	79 CUENTENOS SU CASO	
51 VIAJES	Del rosál a la empanada	81 CARMEN RICO-GODOY	
53 XAVIER DOMINGO	La ruta del rosál	82 JUAN BALLESTA Y VELOGRAMA	

Pág. 22

Prueba comparativa de tres berlinas con vocación familiar: Citroën BX, Volkswagen Passat y Talbot 150. Las tres tienen un portón posterior y motor de 1.600 centímetros cúbicos.



Pág. 46

El karting es una especialidad que viene a ser algo así como la EGB de los pilotos de fórmula. Campeones como Nelson Piquet o Keke Rosberg salieron de este deporte.

Punto de mira M-16



PARA NO QUEDARSE SIN LUZ

EL fabricante de proyectores Valeo ha desarrollado un nuevo sistema de corrección de altura de los faros, que impide de forma automática que varíe la altura del haz de iluminación, ya sea por variación de la carga o por el movimiento.

Este sistema, que también puede funcionar manualmente, es especialmente interesante en el momento de frenar, cuando el coche inclina el morro y las luces del faro sólo alumbran unos pocos metros: con este dispositivo el haz de luz se eleva instantáneamente, no se pierde visión y baja de nuevo cuando el coche vuelve a su posición normal. El equipo de corrección puede adaptarse a todos los automóviles del mercado, y su instalación no es muy complicada.



SANTANA REGULA EMPLEO

EL retraso del plan de integración de la firma Santana en la japonesa Suzuki ha provocado la adopción de un expediente de regulación de empleo para el próximo año en la compañía española, que fabrica en sus factorías de Linares y La Carolina los vehículos Land Rover.

La regulación prevista por la empresa, que tiene una plantilla de 3.596 empleados, afectará durante 1984 a un total de 1.100 trabajadores, durante seis meses: 550 durante el primer semestre y otros 550 en la segunda mitad del año.

Mil ochocientos cuarenta y cinco trabajadores de Santana votaron a favor del citado plan y del convenio con la empresa, en el que se contempla un incremento salarial del 7,5 por 100, jubilación anticipada a los sesenta años y un incentivo de 120.000 pesetas a aquellas personas que soliciten un año de excedencia laboral.

Escolares más seguros en Hospitalet

El Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat ha lanzado una campaña denominada «En la calle juega y camina seguro». Con ello, además de bajar el número de accidentes, se intenta cambiar las actitudes de los niños y de los adultos, sean éstos últimos viandantes o conductores. Se ha creado la figura del «guardia responsable de la escuela», quien se encarga de elaborar los itinerarios más seguros para los escolares. «Si ya había un plan de seguridad vial, creado en 1980, su aplicación no ha sido muy activa; por esta razón que nosotros



intentamos elevar la seguridad y también el nivel de preocupación de los adultos y escolares», nos dice el señor Lahossa, director de Servicios del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat e inspirador de esta acción.



OTROS BAJAN LA GASOLINA

EN Francia y en Bélgica el precio de la gasolina ha bajado. Los belgas basan su decisión en la baja del precio del petróleo. Así, el precio del litro de super ha descendido en algo más de una peseta.

En Francia las cosas van más allá, pues además de la baja de dos céntimos experimentada por la gasolina normal en los precios oficiales, la red Leclerc de gasolineras disminuirá voluntariamente sus beneficios en veinte céntimos por litro, casi cuatro pesetas al cambio, que repercutirán en el precio de venta.

El grupo de Michel Leclerc «ame-naza» incluso con bajar otros veinte céntimos más a primeros de enero. Estas son las ventajas de la libertad de mercado: con lo que se ahorran los usuarios, pueden ir a cenar a Maxim's o al menos sentir cierto privilegio frente a ciudadanos menos afortunados.

Adiós al puente de los Tres Ojos

La estructura metálica del centenario puente de los Tres Ojos, por el que discurre el ferrocarril sobre la autovía madrileña M-30, fue totalmente desmontada el pasado fin de semana, después de haber sido sustituido por otro puente más moderno y más ancho. Con ello debería conseguirse una mayor fluidez en este tramo de la M-30, al ganarse un carril en ambos sentidos, pero la altura libre no es suficiente y algunos camiones se enganchan, originando atascos como el de la fotografía. Este es uno de los embudos más conflictivos de la M-30.



CIENTOS OCTANOS

● El Ford Orion, fabricado en Almusafes, se podrá comprar en España a partir del próximo 16 de enero, un mes más tarde de la fecha publicada por MOTOR16 en nuestro número de la pasada semana.

● Jon Nedelcu, que ha dejado su puesto al frente de BMW España para dirigir las exportaciones de Porsche, está interesado en que esta firma alemana adquiera el paquete de acciones (40 por 100) que Ben Heiderich tiene en Turbomotor, importador de Porsche y Saab.

● La factoría Navarra de SEAT, que en su día perteneció a Authi, pasará a llamarse SEAT Pamplona, en lugar de Landaben, polígono industrial en donde se ubica, teniendo como vecina a la antigua Matesa. El

ESTA SEMANA SORTEAMOS EL PORSCHE

EN el próximo número de MOTOR16 se conocerá el ganador del Porsche 924 que sortearemos entre los lectores de los cinco primeros números que nos han remitido el cupón correspondiente. El sorteo se celebrará el día 14 de diciembre en el chalet del Real Automóvil Club de España, junto al circuito del Jarama, a las once de la mañana y será públi-



co, abierto a cuantas personas deseen presenciárselo. En la Redacción de MOTOR16 se han recibido más de 135.000 cartas-cupón que han sido numerados por orden de recepción. El notario de San Sebastián de los Reyes, don Manuel Tamayo Clares, certificará y dará fe del sorteo, tras comprobar que los números asignados corresponden a los cupones.

Neumáticos millonarios

La pasada semana tuvo lugar en la factoría Firestone de Burgos la producción de la cubierta número cinco millones del tipo S-211, que correspondía, además, con la treinta y seis millones ochocientas mil de las producidas en la planta burgalesa desde su inauguración el año 1967. La producción en 1984 será de aproximadamente un millón y medio de cubiertas, y será destinada en su totalidad al mercado interior.



● General Motors España celebró el pasado 12 de diciembre el lanzamiento de su Opel Corsa 250.000.

Más barato en el hiper

La cadena francesa de hipermercados Leclerc iniciará a partir de enero, en su red de estaciones de servicio Leclerc Service, la venta de automóviles nuevos, a unos precios entre un diez y un doce por ciento más baratos que en los concesionarios habituales de las



marcas. Serán coches principalmente extranjeros, entre ellos Seat y Fiat. Esto supone la entrada definitiva del automóvil en este tipo de grandes almacenes, que hasta ahora se limitaban a la venta de accesorios y recambios.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.

Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso.

Director: Tomás Cavanna.

Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesores de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor-Jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); Angel Carchenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto); Redacción: Enriqueta Antolín, María Jesús Benicé, 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. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbeta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonnetta Garib (Pruebas); Angel González (Video); Antonio González (Tira de humor); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Rafael Lombard (Motos); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Julio César Montenegro (Pruebas); Ignacio Moreno (Tira de humor); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Plicione (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). Distribución: 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

Prácticamente la mitad del presupuesto de la Dirección General de Tráfico sale de las multas. Un ejército de siete mil guardias civiles se ocupa de recaudarlas

MULTAS: EL GRAN NEGOCIO DE TRAFICO

A principios de año, los grandes jefes de la Dirección General de Tráfico (DGT) se reunirán en torno a una gran mesa en el edificio de ladrillo oscuro que este organismo tiene en la calle de Josefa Valcárcel, de Madrid, y calcularán una misteriosa cantidad de dinero que no aparecerá reflejada ni en las memorias anuales, ni en los balances financieros

que la entidad presenta al público. Sin embargo, Tráfico no podría vivir sin esa partida, que representa casi la mitad de su presupuesto anual. De ahí que los reunidos tengan buen cuidado en no quedarse cortos a la hora de fijar el dinero que hay que recaudar con las multas, pues de eso se trata. O lo que viene a ser lo mismo, del número de conductores que deben ser multados para que funcione esta curiosa dependencia del Gobierno, que se alimenta a sí misma y conserva todo el desmedido poder que acumuló durante el franquismo.

Para este año de 1983 se estimó que el dinero procedente de las multas en las carreteras llegará a casi seis mil millones de pesetas, necesarios para alcanzar así los 13.500 millones presupuestados por la DGT para cubrir sus objetivos. El resto, hasta ese total, se habrá recogido en las ventanillas de la Jefatura por los trámites burocráticos relacionados con los vehículos, como matriculaciones, permisos de conducir, etcétera.

El sistema fue creado así y así se mantiene: la DGT tiene que multar para vivir y si quiere mejorar tiene que multar más, pues no está en su mano que los españoles compren más coches o saquen más permisos de conducir, ni recibe un solo duro de los presupuestos del Estado.

Este procedimiento a muchos les puede parecer demencial por los abusos a que puede dar lugar: por impago de multas, Tráfico tiene actualmente poder para encarcelar a un ciudadano sin juicio público, aplicándole el artículo 286 del Código de Circulación. Sin embargo, esto está muy bien visto por Hacienda. «Es lógico que parte de esos recursos procedentes de procesos sancionadores en materia de tráfico los canalice



ALAZAR



Una flota de 6.600 vehículos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil circula por las carreteras españolas. La mayoría son para vigilar y multar

aquel órgano», declararon oficialmente en Hacienda a MOTOR16.

Para multar, la Dirección General de Tráfico cuenta con la colaboración de todo un ejército de casi siete mil guardias civiles, dos mil coches y cuatro mil quinientas motos que se apostan todos los días en las carreteras españolas a la caza de infractores. Después de todo, la misión esencial de Tráfico es mantener la disciplina en las carreteras.

El cuidado del pavimento y la señalización son cosas de Obras Públicas y la asistencia a los accidentados está en manos de Dios.

«Yo puedo asegurar que es verdaderamente desagradable para el guardia civil denunciar. Es mucho más agradable hacer auxilios humanitarios, pero tenemos pocos medios», explica el comandante Gabriel Carbonero, jefe de Servicios de la Agrupación de Tráfico, quien añade, acto seguido, que la Guardia Civil no percibe un solo céntimo de las multas. «Nosotros estamos al servicio de la Dirección General de Tráfico —dice— y sólo ponemos los

hombres. Las órdenes y los medios materiales provienen de Tráfico.» Pero de los 6.600 vehículos de todas clases con que la DGT ha dotado a los guardias civiles, la inmensa mayoría son para vigilar y multar. No hay, por ejemplo, una sola ambulancia.

Lo que sí abundan son los radares para cazar conductores que sobrepasan los límites de velocidad. Actualmente



hay 91 en servicio y este número se incrementará considerablemente, pues Tráfico tiene previsto invertir 200 millones de pesetas en estos aparatos, la misma cantidad que hay prevista para la adquisición de vehículos de cuatro ruedas.

La presencia en las carreteras de este escuadrón de máquinas de poner multas ilustra por qué las infracciones al artículo 18 del Código de Circulación —sobrepasar la velocidad establecida— son la causa de la mayor parte de las multas que extiende Tráfico.

Limitaciones de velocidad en tramos peligrosos, como cruces, travesías, curvas difíciles, son tan antiguas como el Código y los radares existen desde principios de los años sesenta. Sin embargo, Tráfico no consideró oportuno usar estas máquinas hasta 1974, precisamente el año en que se limitó indiscriminadamente la velocidad en todas las carreteras, «para ahorrar divisas», como se dijo entonces.

Actualmente, nadie en Tráfico usa ya el argumento del ahorro energético para justificar los límites generalizados

Gregorio Arroyo Hernansanz

Tráfico, contra la Constitución

UNA de las mayores pesadillas que viene padeciendo el conductor de vehículos de motor es la sensación casi permanente de sentirse perseguido por ese papelito rectangular en el que se denuncia una supuesta infracción de tráfico: la multa.

El aspecto más destacable de esta situación, independientemente de la falta de seguridad que se crea ante una denuncia donde el mismo agente denunciante califica el hecho e impone la sanción, y donde la reclamación del denunciado se ha de canalizar dentro de la propia Administración que se la ha impuesto a través del funcionario correspondiente, no cabe duda lo constituye el procedimiento, claramente anticonstitucional, para su exacción.

Con olvido manifiesto de nuestra Carta Magna, aprobada por los españoles el día 6 de diciembre de 1978, y especialmente de su disposición derogatoria, se sigue exigiendo el cobro de la multa por la vía de apremio judicial, así se expresa en una notificación que tenemos a la vista. Se convierte de esta forma a nuestros jueces y tribunales —como si de trabajo no estuvieran ya suficientemente cargados— en recaudadores de la Administración, ya que su papel se limita a hacer efectiva la multa, recargo y costas a que haya lugar, para su posterior remisión a la Jefatura Provincial de Tráfico o Alcaldía correspondiente. Situación ésta en clara contravención con nuestro texto constitucional, que en su artículo 117 dispone que los jueces y tribunales se limitarán en el ejercicio de la potestad jurisdiccional a juzgar haciendo ejecutar lo juzgado, sin que puedan ejercer otras funciones que no les sean expresamente atribuidas por la ley de garantía de cualquier derecho.

Pero es que hay más. El artículo 9.º de la Constitución garantiza el principio de legalidad y jerarquía normativa, la seguridad jurídica y la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos, y qué mayor arbitrariedad que por aplicación de la normativa de circulación, y por la especial remisión que la misma hace al ar-

tículo 91 del Código Penal, un supuesto infractor de tráfico, sin posibilidad de defensa en un procedimiento judicial, quede sujeto ante el impago de una multa a una responsabilidad personal subsidiaria y, en su consecuencia, a cumplir una pena de privación de libertad que no ha sido impuesta en un juicio público y contradictorio, cuando, además, el meritorio texto constitucional declara que la Administración Civil no podrá imponer sanciones que, directa o indirectamente, impliquen privación de la libertad.

Por todo ello entendemos que esta medida, junto a otras como la posibilidad de suspensión de permiso de conducir por la comisión de determinadas infracciones de tráfico, la retención, o más propiamente detención del conductor en los supuestos de la orden de 29 de julio de 1981, la presunción de veracidad en las denuncias de los vigilantes ORA, cuando dicha presunción juega exclusivamente a favor de los agentes encarga-

dos del servicio de vigilancia del tráfico y Guardia Civil, nos hacen pensar que la posición del conductor sea cada día más difícil.

Afortunadamente nuestra judicatura, en plena identificación con el mandato constitucional, viene rechazando últimamente esta pretensión de la Administración, llegando incluso, a través de su más alto Tribunal, a declarar la nulidad de las disposiciones del Código de la Circulación que hacían referencia a la posibilidad de suspensión del permiso de conducir del obligado al pago de la multa.

No creemos que estos aspectos represivos, de suma gravedad, puedan solucionar o aliviar la cada día más problemática circulación, más bien, al contrario, pensamos que las medidas de carácter preventivo, mediante la educación y formación en materia de tráfico hasta su total enraizamiento de la conciencia social, han de conseguir mejores resultados, para que, en su consecuencia, se haga cada día más grata la posición del conductor.

* Asesor jurídico del Grupo 16.



En la carretera, la labor más ingrata corre a cargo de la Guardia Civil, que con una evidente escasez de medios limita casi su trabajo a sancionar. Ellos prefieren servicios más humanitarios

de velocidad, pero tampoco nadie se plantea la posibilidad de revisarlos o suprimirlos. «Los límites de velocidad no son arbitrarios —defiende Eduardo González Novo, jefe de Presupuestos y Contabilidad de la DGT—, y, aunque es cierto que las velocidades genéricas son muy discutidas en los distintos países, lo cierto es que algún límite siempre hay que poner.»

Impuesta la limitación, y colocados los radares en los sitios más estratégicos, éstos hacen su trabajo a conciencia para sacarle las faltas al conductor español y convertirlo en uno de los más vigilados, perseguidos y multados de Europa.

Los alemanes, por ejemplo, que tienen casi dos veces más vehículos que nosotros, pagan por multa aproximadamente lo mismo que aquí; en Italia, también con el doble de coches, hay medio millón menos de multados, y a los ingleses, que tiene cuatro millones de vehículos más que nosotros, sólo les ponen la mitad de multas.

Para cobrar las multas, la Dirección

General de Tráfico tiene todo el poder del mundo.

Una serie de decretos, firmados en la dictadura franquista, ha convertido a este organismo en juez y parte. Con un total olvido de los derechos más elementales del conductor como ciudadano, Tráfico califica el hecho causante de la denuncia e impone la cuantía de la multa. Si el denunciado la considera injusta, su reclamación tiene que ir por la vía administrativa y será un funcionario, también de Tráfico, el que le dé o le quite la razón y decida cuántos de sus bienes deben ser embargados. Si el denunciado persiste en el impago de la multa puede dar con sus huesos en la cárcel. El perjudicado no tiene, hasta el momento, la oportunidad de recurrir a un juez que le ampare frente a una posible arbitrariedad, como ocurre en otros países civilizados. La aplazada reforma del Código de la Circulación quizá corrija para el futuro este dislate que viola, en opinión de numerosos juristas, la propia Constitución.

Quien sí acude a los tribunales para

cobrar las multas es Tráfico, que por decreto vigente puede usar a la administración de Justicia como su recaudadora, lo que no hace ninguna gracia a los jueces. «A Tráfico le viene muy bien que los Juzgados cobren sus multas. El dinero es para ellos y encima los jueces lo hacemos gratis; el gran negocio —como explicó a esta revista un juez de Primera Instancia en excedencia, que prefiere permanecer en el anonimato—. Esta era una situación muy propia de la dictadura, en la que los decretos primaban sobre las leyes. Pero, ahora, estamos en democracia y no procede que los Juzgados cobren. Si Tráfico quiere seguir utilizando el prestigio de los tribunales, hay que hacer una ley para que el juez homologue por un procedimiento rápido y sencillo lo que va a ejecutar.»

Que haya un juicio. Porque los jueces no pueden seguir siendo los cobradores de la Dirección General de Tráfico.»

Así pues, Tráfico cobra siempre las multas, por las malas o por las buenas.

Larga vida, marcha suave

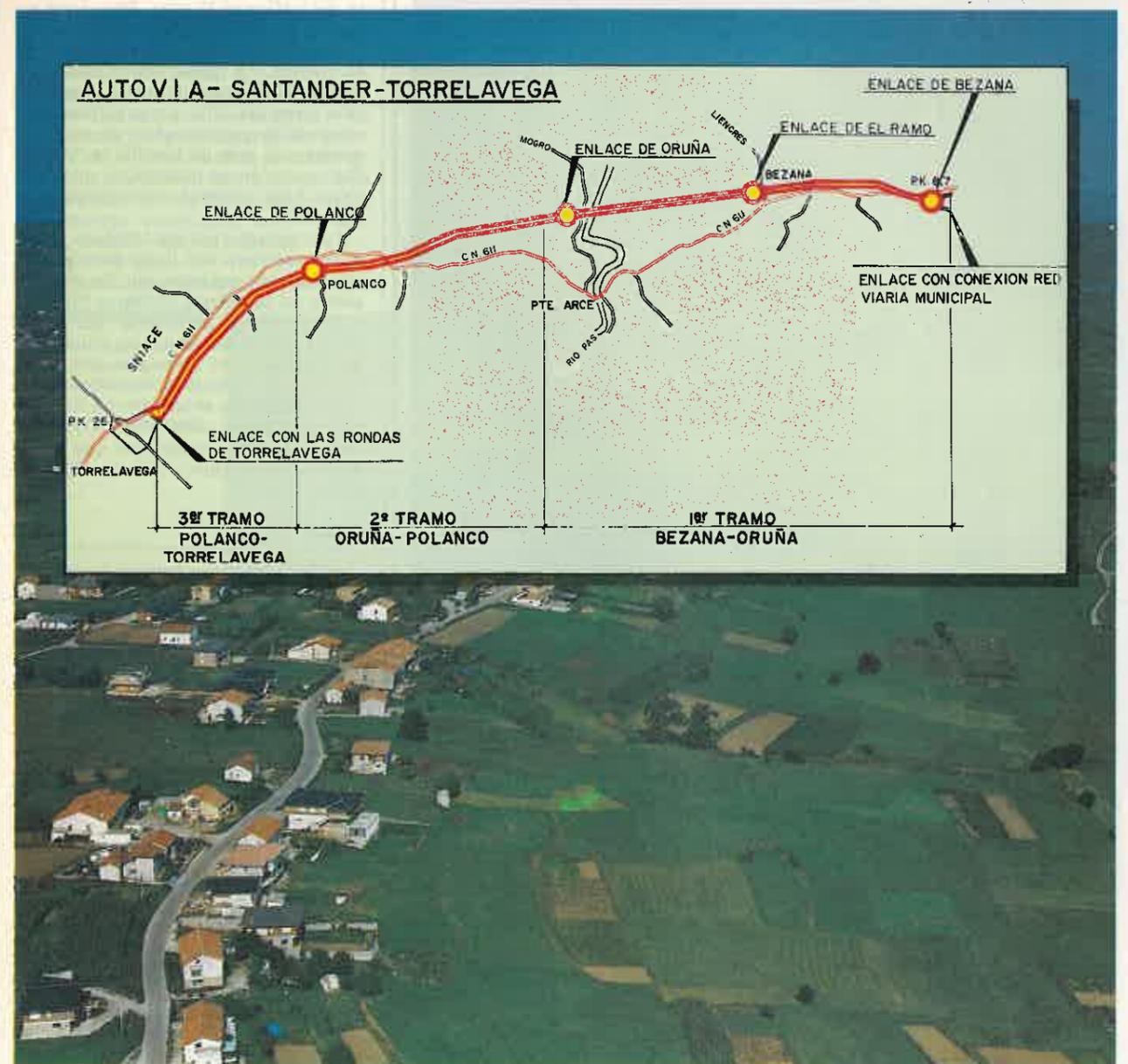
para el motor de su automóvil,
añadiendo un bote de
Wynn's FOR OIL
cada vez que cambie
el aceite del cárter.

- Reduce la fricción y el desgaste.
- Lo protege cuando se exigen prestaciones extraordinarias (aceleraciones, 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

DOB-A



El MOPU adelanta la puesta en marcha de su Plan de Autovías y comienzan las obras del tramo Santander-Torrelavega, parte del proyecto de autopista, en su día vetado por el terrorismo de ETA

LA PRIMERA AUTOVIA SOCIALISTA

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo ha puesto en marcha, con dos meses de anticipación, el Plan de Construcción de Autovías, que dotará a nuestro país, de aquí a 1991, de más de dos mil kilómetros de este tipo de «supercarreteras». El plan, dado a conocer por el titular del Ministerio de Obras Públicas

y Urbanismo, Julián Campo, en octubre último (ver núm. 1 de MOTOR16), se inicia con el tramo Santander-Torrelavega, que, aunque con unos escasos 18 kilómetros, soporta un elevado tráfico. Está previsto que la autovía, de nuevo trazado, entrará en servicio en 1986.

La idea de unir Santander con Torre-

lavega por medio de una vía rápida es bastante vieja y su trazado fue proyectado por la empresa concesionaria de autopistas Vasco-Montañesa, S. A., con el fin de unir Cantabria con Bilbao. Esta sociedad solicitaría más tarde al Estado la rescisión del contrato ante la crisis del mercado, las dificultades financieras y la paralización del aumen-

AGUA BRAVA

toiletries for men



la joven fragancia masculina

to del tráfico en la zona. Pero éstos no eran más que falsos argumentos, según comenta a esta revista un alto cargo del Ministerio. La razón última estaba en la oposición irracional de la organización terrorista ETA a que Bilbao estuviera unida por autopista al entonces «puerto de mar de Castilla la Vieja». Esa oposición se materializó en el rechazo a las primeras expropiaciones de terreno.

Las características técnicas de la nueva carretera son la de autovía, eligiéndose esta solución por los responsables del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo al considerar que así se satisface con amplitud las exigencias del tráfico y se consigue, por otra parte, una reducción importante del coste. Como ya es sabido, un kilómetro de autopista cuesta unos 400 millones de pesetas, mientras que el de autovía oscila entre 175 y los 200 millones.

Nuevo trazado

Una de las características a tener en cuenta es que la autovía es de nuevo trazado, es decir, que no se aprovechará la carretera nacional ya existente, la N-611, para utilizarla en una dirección, fórmula que sí se aplicará en otros casos.

Las dimensiones de esta vía serán, según el proyecto, las siguientes:

- Dos arcenes exteriores de 2,50 metros.
- Dos calzadas de 7 metros, con dos carriles cada una.
- Dos arcenes interiores de un metro.
- Y una mediana de 3,00 metros.

A título comparativo, las dimensiones medias en una autopista de peaje son: arcenes exteriores de 3 metros, calzadas de 7,50 metros y medianas entre 5 y 12 metros.

Otro aspecto que diferencia esta autovía de las autopistas ya conocidas es que las propiedades colindantes tendrán acceso directo a las calzadas, por medio de carriles de aceleración, y habrá alguna intersección a nivel, con giros a la izquierda.

Sin embargo, lo que sí se destaca en el proyecto es que los radios mínimos de las curvas serán de 500 metros, cifra exigida también en las autopistas. El trazado en alzado es bastante suave, no superando las pendientes el 5 por 100 (en autopistas, las pendientes máximas, en teoría, no deben sobrepasar el 2,5 por 100).

Por lo que se refiere al trazado, el origen de la autovía se sitúa sobre la carretera N-611, al sudoeste de Santa Cruz de Bezana, discurriendo entre la carretera y el ferrocarril de Santander a Oviedo, y paralela a ambos hasta llegar a la carretera local a Liencres, con la que conectará en el enlace de El Ramo con los núcleos urbanos de la zona.

El trazado continúa hasta cruzar el río Pas y la carretera local de Puente Arce, con la que enlaza por medio de la conexión de Oruña. A partir de ese punto, la autovía evitará la zona montañosa situándose muy próxima a la vía de ferrocarril hasta llegar a Polanco. Desde allí, y después de la conexión de esta última localidad con la carretera de Requejada, la autovía se dirige hacia Torrelavega conectando con el viario de la ciudad, una vez rebasado el poblado de Sniace.

Dentro del trazado previsto no se in-

de las rondas. Efectivamente, esa localidad tiene que ser dotada de rondas circulares, ya que en ella confluyen el eje Bilbao-Santander-Oviedo y la carretera que une Cantabria con Palencia y Valladolid. Precisamente, esta vía está siendo mejorada a marchas forzadas para convertirse en la ruta natural que una Santander con Castilla, en detrimento del paso por El Escudo, el Páramo de Masa y la zona de Carrales, donde hay cada vez menos posibilidades de mejora.

Desde el punto de vista de la cons-

res. La más importante, sin embargo, es la proyectada sobre el río Pas, que consta de cuatro ojos de 31,50 metros de longitud.

Primer tramo, en marcha

El primer tramo que ha salido a su- basta ha sido el de Bezaña-Oruña, que ha sido adjudicado por un monto total de 1.109 millones de pesetas. Con el plazo previsto de ejecución de obras de veinticuatro meses, su presupuesto se desglosa en tres anualidades: 25 millo-

Torrelavega, nudo de comunicaciones
Sin rondas, la autovía no funcionará



cluye ni la entrada en Santander ni la construcción de las rondas de Torrelavega, que ya están siendo objeto de estudio, toda vez que para los técnicos del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo su ausencia produciría un estrangulamiento a la entrada de esas ciudades que restaría funcionalidad a la autovía.

Según fuentes del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, la entrada en Santander no reviste problemas, mientras que en Torrelavega, hasta hace poco, se cuestionaba la viabilidad

trucción, la autovía se acometerá en tres fases: el tramo Bezaña-Oruña, de unos seis kilómetros; el Oruña-Polanco, de similar longitud, y el Polanco-Torrelavega, de 5,5 kilómetros, aproximadamente.

Dadas las características de la zona por la que discurre la nueva autovía, así como la existencia de bastantes servidumbres de paso, como son el ferrocarril, el río Pas, carreteras locales y numerosos caminos, se ha previsto, en principio, la construcción de 20 estructuras, no demasiado espectacular-

llones en el ejercicio actual; 500 millones en el próximo año y 584 en 1985.

A primeros de 1984 se licitará el tramo Oruña-Polanco y a mediados del mismo año el tramo Polanco-Torrelavega, con un costo aproximado de 1.500 millones cada uno. En total, una inversión cercana a los 4.200 millones de pesetas, que se materializará en 1986 con la primera autovía del ambicioso plan del Gobierno socialista.

Raúl R. Sáez

Motor 16/13



CAMIONES: A LA CAZA DE LOS "PIRATAS"

EL Tirantes» es un conocido intermediario, ilegal por supuesto, que opera en el transporte de mercancías por carreteras. Con solo un cuchitril, una persona que atiende la «agencia» y un teléfono, este personaje mueve al año

un volumen de negocio de 50 millones de pesetas. De esa cantidad, el beneficio que obtiene antes y después de impuestos —ya que en Hacienda no se le conoce— es de 25 millones de pesetas, a fuerza de explotar a más de un ca-

mionero autónomo asfixiado por las deudas. A partir de ahora, a «El Tirantes» —o sus compinches «El Bizco» y «El Madriles»— se le van a poner las cosas más difíciles con la aprobación por el Gobierno en su última reunión de un proyecto de ley de Inspección, Control y Régimen Sancionador del Transporte por Carretera, cuyo contenido ya fue adelantado por Motor 16 (ver número 3 de 12 de noviembre). En ese proyecto se contemplan multas veinte veces superiores a las actuales y el precintado de vehículos e instalaciones de aquellos que transporten mercancías en condiciones ilegales.

En esta misma línea, el Ministerio de Transportes realizará en breve una nueva operación de control de camiones como el conocido «cinturón de hierro» que supuso la denuncia del 25 por 100 de los vehículos inspeccionados por exceso de carga, inexistencia de las tarjetas de transporte o por no haber pasado las revisiones técnicas. Asimismo se anuncia para primeros de año la realización de controles por medio de básculas móviles —Tráfico dispondrá de cincuenta unidades— para detectar a los llamados «camiones obra», que transportan material de construcción, y que son los que más exceso de peso llevan.

R. R. S.



Los diez coches más vendidos en nuestro mercado han sido puestos a prueba para ver cuál de ellos posee la calefacción más eficaz. Uno de ellos se ha destacado caldeando el interior de su habitáculo en menos de cinco minutos, mientras que otros se mantenían fríos por mucho más tiempo.

PRUEBA DE CALEFACCIONES

COCHES COMO NEVERAS

LA llegada del invierno pone a prueba un órgano del automóvil al que normalmente, al menos en países como el nuestro, en que las temperaturas no suelen bajar excesivamente, no se le suele prestar demasiada atención: las calefacciones.

En MOTOR16 hemos querido poner a prueba la eficacia de las mismas, los sistemas de calefacción y desempañado de los coches actuales, utilizando como muestra los diez coches más vendidos.

La prueba consistió en dejarlos du-

rante una noche, que no fue particularmente fría pero sí con un alto grado de humedad ambiente, a la intemperie, midiendo a la mañana siguiente el tiempo necesario para que el desempañado permitiera una visión suficiente al conductor, así como el necesario para que la temperatura en el interior del coche subiera a los 18 grados centígrados, que es la mínima de las consideradas confortables.

Concretamente, se cronometraba la subida de 11 grados, pues eran siete los grados de temperatura ambiente que

había aquella mañana al realizar la prueba. Una temperatura escasamente cruda, que prácticamente corresponde a la que se mantendría dentro de un garaje en una noche de helada. La prueba se realizó con el coche en marcha.

Resultados reveladores

El resultado de la prueba ha sido bastante revelador. Sólo uno entre los diez coches probados disponía de una calefacción lo suficientemente eficaz como para calentar el interior en menos de

Mercedes 190/190 E. Condúzcalo como un turismo, ... o pílolelo como un deportivo.

Mercedes 190/190 E. El primer sedán deportivo de 4 puertas. Con 90 y 122 auténticos CV Din en la más compacta carrocería realizada por Mercedes-Benz. Coeficiente de penetración (Cx) 0,33. Técnica puntera y economía. Consumo de 5,8 litros y 7,8 litros a 90 y 120 km/h. (Din 70030-Caja 5 V.), mientras su velocidad máxima es de 195 km/h. (190 E.).

Con ejes y suspensiones como aún no existen ni siquiera en automóviles deportivos de alta

competición; el eje trasero con 5 brazos independientes que controlan cada rueda (patente Daimler-Benz) y que "sujetan" el coche como no lo ha conseguido ningún otro sistema.

Con la envidiable habitabilidad y el acabado perfeccionista de Mercedes, unido al equipo interior que pueden exigir las más duras condiciones de circulación.

Con la tradicional seguridad activa y pasiva de Mercedes-Benz.

Todo ello bajo control directo del conductor, sin instrumentos cuya eficacia no haya sido demostrada, porque no se debe jugar mientras se conduce y menos aún cuando se pilota.

Compruebe cuánto tecnología puede obtener por su inversión en un Mercedes 190/190 E., y cómo esa inversión conserva su valor durante largo tiempo.

llame al Concesionario oficial Mercedes de su zona y concierte una prueba.



Mercedes-Benz

Su buena estrella en todos los caminos.



Mercedes 190/190 E. Turismo deportivo.

FORD FIESTA: MUY BIEN

Desempeñado: 2 minutos.
Temperatura confort: 4 minutos 30 segundos.
Muy eficaz el sistema de calefacción y desempañado del Ford Fiesta en el que prácticamente no hay que esperar más que el mínimo tiempo de precalentamiento necesario del motor para poder salir andando, con una perfecta visión.



FORD ESCORT: BIEN

Desempeñado: 2 minutos.
Temperatura confort: en 6 minutos.
Muy eficaz también el desempañado. La calefacción es también bastante eficaz, aunque en el Escort tiene que vencer la dificultad de un mayor volumen interior. En cualquier caso, los resultados son buenos.



SEAT RONDA: NORMAL

Desempeñado: en 2 minutos 10 segundos.
Temperatura confort: en 7 minutos 50 segundos.
El desempañado es eficaz. Prácticamente no hay diferencia con los Ford. La calefacción comienza a acusar un retraso mayor en alcanzar la temperatura confort, aunque esté dentro de lo que es razonable.



RENAULT 5: NORMAL

Desempeñado: 2 minutos 40 segundos.
Temperatura confort: 8 minutos 10 segundos.
El desempañado del R-5 consigue que el conductor tenga una buena visión en un tiempo razonable. La salida de aire caliente no es demasiado fuerte, pero consigue calentarlo en tiempo admisible.



RENAULT 18: NORMAL

Desempeñado: 2 minutos 50 segundos.
Temperatura confort: 8 minutos 40 segundos.
El R-18 padece el problema de los coches más grandes, en los que las calefacciones, apenas más grandes que en los más pequeños, tienen que vencer volúmenes de aire frío más importantes.



cinco minutos. El resto, en su mayoría tardan entre ocho y diez minutos, mientras que el Panda, el Horizon y el R-9 mantienen por largo tiempo en su interior un clima gélido, digno de una buena nevera.

Es cierto que pasado este tiempo límite del cuarto de hora, la calefacción de cualquier coche se muestra capaz de mantener una temperatura cálida en el interior, por mucho frío que haga en el exterior. De todas maneras, es criticable el tiempo que se toman las calefacciones de algunos coches, que obliga a sus usuarios a hacer el recorrido de casa al trabajo todas las mañanas con el abrigo puesto, pues sólo cuando están llegando a su destino empieza a haber un ambiente agradable en el interior de su automóvil.

Aire mal distribuido

En la mayoría de los casos, esta falta de eficacia no se debe a las calefacciones en sí, sino a la mala distribución



del aire caliente. En el desempañado, prácticamente todos los coches dan el nivel, eliminando el vaho del parabrisas en tiempos escasamente superiores a los dos minutos.

Todos salvo el R-9, que asombrosamente tardó en poder con el vaho que se había acumulado en su interior, cosa explicable si tenemos en cuenta lo poco eficaz de su calefacción, que se tomó un largo tiempo en calentar el ambiente.

De todas formas, siempre que se pueda, hay que intentar proteger el coche para ayudar a los sistemas de desempañado y calefacción por las mañanas. Dejándolo lo más próximo posible a algún edificio habitado, siempre se consigue evitar, aunque sea en parte, hielos sobre los parabrisas. En caso de que esto no sea posible, si se tiene la precaución de dejar el coche de espaldas al aire, si hiela, la capa de hielo será menos consistente en el parabrisas delantero que en el trasero, que al ir equipado de una luneta térmica siempre re-

sulta más fácil de limpiar. Queremos destacar de paso la eficacia de todas las lunetas térmicas de todos los coches probados.

En caso de que la temperatura baje de 0 grados, conviene tener la precaución de dejar abierto al máximo el grifo de regulación del paso del agua al circuito de la calefacción. En algunos modelos es fácil que pueda llegar a helarse y se corre el peligro de romper el grifo al conectar la calefacción a la mañana siguiente.

Calefacción: seguridad y confort

Hay que considerar la calefacción como un elemento de seguridad. Sin ella, el conductor se vería obligado a conducir con abrigo y mucha ropa encima, perdiendo buena parte de su movilidad al volante. Eso sin contar con que habría que ir recurriendo constantemente al trapo para ir desempañando los cristales, que se irían cubriendo de vaho a causa del calor desprendido por

el cuerpo del conductor y sus acompañantes.

No hay posibilidades de mejorar la eficacia de la calefacción de nuestro automóvil. Lo más que se puede hacer es que ésta se mantenga en su máxima eficacia, con un buen mantenimiento que es común al del circuito de refrigeración.

Hay que acordarse de reponer el termostato del mismo si por algún problema de calentamiento se hubiera desmontado durante el verano. El tener la totalidad del agua circulando hace que esta tarde mucho más en calentarse, cosa que notaremos no sólo en nuestro físico por causa de un bajo rendimiento de la calefacción, sino en el bolsillo, pues al funcionar el motor más tiempo por debajo de su temperatura ideal, el rendimiento es peor y se consume más gasolina.

Sergio Piccione
Fotos: Angel Carchenilla

SEAT FURA: NORMAL

Desempeñado: 2 minutos 30 segundos.
Temperatura confort: 8 minutos 50 segundos.
Ligeramente mejor en desempañado que el R-5; la calefacción es algo menos eficaz, porque la distribución del aire no es buena, y mientras que en los asientos delanteros puede haber un cierto grado de calor, en la parte de atrás se mantiene el frío.



OPEL CORSA: REGULAR

Desempeñado: 2 minutos.
Temperatura confort: 10 minutos.
Bueno el sistema de desempañado del Corsa, mientras que, en cambio, el tiempo que tardó en subir la temperatura de los 7 grados a los 18 grados es excesivo. Sobre todo si tenemos en cuenta que se trata de un coche de volumen habitable un tanto reducido.



SEAT PANDA: REGULAR

Desempeñado: 2 minutos 50 segundos.
Temperatura confort: 13 minutos 30 segundos.
Bueno el sistema de desempañado, mientras que en cambio la calefacción es de una eficacia relativa. En contra de la misma actúa el poco guardado que tiene la carrocería, que convierte los paneles laterales en auténticos radiadores de frío.



TALBOT HORIZON: MAL

Desempeñado: 2 minutos
Temperatura confort: 14 minutos 50 segundos.
Desempeñado en tiempo correcto, pero la calefacción resulta demasiado lenta. Habrá usuarios que hagan el recorrido de su casa al trabajo por las mañanas sin haber podido alcanzar la temperatura mínima de confort.



RENAULT 9: MAL

Desempeñado: 10 minutos 50 segundos.
Temperatura confort: 15 minutos 50 segundos.
Absoluto desastre en el R-9. El desempañado es lentísimo a causa de la escasa salida de aire por la parte alta del salpicadero. En cuanto a la calefacción está al mismo nivel, superando el cuarto de hora para subir los 11 grados que se pedían.





Deportivo puro, a precio de hoy
Se vende previa demostración

yen plataformas mecánicas, les ponen motores más o menos convencionales y visten finalmente el producto con carrocerías de plástico que obtienen a partir del coche recordado.

El BRA 3.5 V8 es el modelo más reciente. Reproduce, con modificaciones de estilo, la forma del AC Cobra, como ya han hecho muchos otros creadores de réplicas. Este coche monta un motor Rover V8, de 3.500 centímetros cúbicos, que puede dar de 150 a 220 caballos de potencia. El modelo más pequeño dispone de un motor MGB, de 1.800 centímetros cúbicos, y su chasis, por tanto, es más ligero y simple.

El BRA aprovecha todos los elementos mecánicos esenciales de un MGB, un coche que de segunda mano y aún procedente del desguace puede costar en Inglaterra unas 20.000 pesetas. Aparte, se construye un chasis especial de tubo de acero, que admite motor, frenos, suspensiones, dirección y demás componentes. Sobre esta estructura desnuda se atornilla una carrocería de plástico (fibra de vidrio y poliéster), y después se remata el trabajo con asientos, revestimientos de tela o cuero, cristales, llantas de estilo, piezas metálicas cromadas, faros, etcétera.

son las múltiples réplicas modernas que de él se han hecho en los últimos veinte años.

BRA (Beribo Replica Au-

tomobiles Ltd.) es uno de esos especialistas ingleses que gustan de reproducir las formas más apasionantes del automovilismo; constru-

BRA, tras la estela del AC Cobra
Carrocería de plástico y 200 caballos



UN PORSCHE PARA DISTINGUIRSE



ENTRE las muchas creaciones de B+B, carroceros alemanes famosos por sus trabajos sobre Porsche y otras muchas marcas germanas, está esta versión del Porsche 911 Targa, con carrocería tomada de los modelos 935 de competi-

ción. Hace años, en busca de una mejor aerodinámica, los técnicos de Porsche habían hecho desaparecer el perfil tradicional de Porsche, con sus faros en los pasos de ruedas, por otro más plano, en una versión bautizada «flat-look». Este capot de-

lantero, que lleva los faros encastrados, que se levantan al encender las luces, como en el Porsche 928, incluye también los aletines delanteros, más anchos. En la parte trasera, el capot del motor va provisto del gran alerón de los Porsche 930 Turbo,

que completa el impresionante aspecto del vehículo. Este exterior se complementa con toda una serie de detalles inferiores de instrumentación, asientos, volante, etcétera. Por supuesto, todas estas transformaciones son carísimas.

MALETA PARA EL MAESTRO

LA próxima primavera, el Grupo Austin-Rover lanzará un nuevo modelo que actualmente se conoce con el nombre de código

LM 11. Se trata de una versión tres cuerpos del Maestro. El nuevo modelo reemplaza al Ambassador, sucesor de los antiguos

Princess, que constituyeron un fracaso para la marca —por entonces todavía llamada British Leyland— en los mercados internacionales.

El LM 11 ofrece una buena habitabilidad, dado que, al añadirle un maletero convencional, el asiento trasero ha podido ser retrasa-

do, lo que deja un espacio todavía mayor.

En lo que a mecánica se refiere, utilizará tanto los motores 1.600 del Maestro, como los 2 litros de los ya desaparecidos Ambassador.

La filial española de la marca tiene previsto comercializar este modelo a comienzos del otoño de 1984.



UN R-11 A LA AMERICANA



Cromados, detalles y lujo en el Encore. Se ve de ser un R-11, pero fabricado por AMC

SE construye junto al lago Kenosha, en el Estado de Wisconsin. Se llama Encore y es un Renault; se parece sospechosamente a un R-11, porque lo es. Lo fabrica AMC, en asociación con Renault, responsable también del Alliance, del que deriva.

En septiembre, cuando este coche fue lanzado al mercado norteamericano, se cumplía un año del nacimiento del Alliance, un vehículo de características inéditas en ese país, pues trasladaba hasta América el concepto de «coche medio-

pequeño» europeo. Una de las publicaciones más prestigiosas en USA le declaró «coche del año», apenas cuatro meses después del inicio de su comercialización.

Aquel «R-9 a la americana» sentó las bases para el actual R-11 europeo. Un año después, es American Motors Corporation, el «amigo americano» de Renault, el encargado de tomar las bases europeas para la creación de un nuevo vehículo: el Encore, que

competirá en línea directa con los modelos de Ford (Escort) y General Motors (Chevette) en un mercado que los americanos denominan «Clase 3», destinado a pequeños vehículos subcompactos.

El Encore se presenta con carrocerías de tres y cinco puertas; para éstos, las versiones posibles son las S y LS, distintas en función del equipamiento que presentan. Los de tres puertas se

venden en versiones base, S, LS y GS, éste de alto lujo y carácter deportivo.

Todos los Encore disponen del motor Renault de 1.397 centímetros cúbicos, con inyección electrónica de gasolina. Disponen de cajas de cambio manuales de cuatro o cinco velocidades, o automáticas de tres.

El resto de las características son idénticas a las de cualquier Alliance, R-9 o R-11.



La versión de tres puertas, igual que la francesa. El equipo y la electrónica, soberbios en el Encore GS



POR TIERRA, MAR Y AL AIRE

PONCIN es un constructor francés, especializado desde hace muchos años en vehículos de todo terreno. Los hace de cuatro, seis y hasta ocho ruedas, y su éxito es permanente. Sus coches se utilizan para la industria, el deporte, las obras públicas o la evasión, y las ventas de Poncin se extienden por toda Europa.

El VP 2000 S es el último exponente de la saga Poncin y reúne las mismas características que sus predecesores



¿Volcará o no volcará? Suele suceder que no

los VP 2000, aunque está mejorado en la rigidez de su estructura y el equipamiento de a bordo. El aparato —mitad barco, mitad coche— cuesta en Francia 480.000 pesetas y dispone de multitud de accesorios opcionales, como cadenas tipo carro blindado, remolque, ruedas especiales, etc. Se conduce como una oruga, a base de frenar las ruedas de un lado y acelerar las del otro, o viceversa.

La idea es curiosa, pero tampoco nueva. Concretamente en España dispusimos no hace mucho de un vehículo de características similares, con seis ruedas motrices y motor de Citroën 2 CV; se llamaba Gato Montés y tuvo muchos seguidores, aunque al parecer no los suficientes como para hacer rentable su comercialización.

El VP 2000 S está animado por un motor de Citroën 2 CV 6, cuya potencia se transmite a seis ruedas de todo terreno, hinchadas a baja presión (para sustituir a cualquier tipo de suspensión) y la transmisión es por cadenas. Los frenos —dos discos— están situados a la salida de la caja de cambios, tal y como sucede en un Citroën GSA.

No hace falta decir que este vehículo se mueve con mucha facilidad por cualquier tipo de terreno, gracias a su tamaño, peso equilibrado y tracción integral.

TECHOS FUERA

POR la módica cantidad de 230.000 pesetas, los carroceros franceses Bertin-Cholet cogen por banda cualquier Citroën LNA o Peugeot 104 y lo dejan así, a cabeza descubierta, con arco de seguridad y techo de plástico desmontable. No puede decirse que sea una inversión acertada en los meses de frío que vivimos, pero sí puede pensarse en esta posibilidad para el verano.

Por 45.000 pesetas suple-

mentarias, Bertin-Cholet aporta además aletines de plástico, «spoiler» delantero y detalles de adorno especiales.

Los modelos disponibles, tanto sobre LNA como sobre 104, se llaman PickUp Marina (en la fotografía) y PickUp Targa. Tienen innegable encanto y son un capricho barato.

Antes era un Citroën LNA Retocado por Bertin-Cholet se convierte en descapotable



FRENTE A FRENTE

El mercado nacional de familiares ha recibido en los últimos tiempos dos aportaciones de relieve: el Citroën BX y el Volkswagen Passat. En las siguientes líneas los recién llegados miden sus fuerzas con un valor establecido: el Talbot 150. Son coches funcionales que se distinguen, a primera vista, por su portón posterior.

EN BUSCA DEL COCHE FAMILIAR

LOS coches de tipo medio y carrocería berlina tienen en España un buen racimo de representantes. Hoy nos hemos interesado exclusivamente por los que tienen cinco puertas y la consiguiente posibilidad de transformar el habitáculo, a base de jugar con el asiento trasero. Son coches que conservan las señas de identidad de una berlina delantera, con motores en torno a los 1.600 centímetros cúbicos, tracción delantera, cambio de cinco velocidades, etcétera, a los que se añade una estructura de cinco puertas. Sus dimensiones generales son similares, con longitudes que oscilan entre 4.230 y 4.435 milímetros. Con cada uno de estos tres automó-

viles hemos recorrido aproximadamente 2.000 kilómetros, la mitad de los cuales se han cubierto en marcha urbana.

Todos los recorridos han permitido comprobar que estos coches representan opciones completamente distintas para el usuario español, tres estilos netamente definidos en materia de consumo, comportamiento y prestaciones.

El BX es el automóvil más equipado de los tres, incluso por delante del Talbot 150. Es el más moderno en diseño, con una relación aerodinámica/espacio muy favorable y con el motor más reciente y eficaz del grupo. El motor del Talbot es el más potente y el del Passat el más económico,

mientras que el del BX es el que mejor conjuga las virtudes que debemos exigir a un motor de hoy, cuando la gasolina super cuesta ya 93 pesetas litro.

En confort y modernidad de diseño, el BX se impone también al añejo concepto presentado por Talbot, mientras que el coche de Volkswagen queda netamente descolgado, por la simpleza y la «edad» del diseño utilizado en el interior. El Passat tiene también en contra su alto precio de adquisición.

Estas son las consideraciones centrales de esta prueba, en la que hemos bajado tres buenos exponentes de la automoción de clase media española, para encontrar un ganador: el Citroën BX o la modernidad.





CITROËN BX 16: VANGUARDISTA

El BX, como casi todos los Citroën, es un producto automovilístico diferente; es un coche en el que se asocian conceptos mecánicos inhabituales. El buen aerodinamismo de la carrocería —diseñada por el italiano Bertone—, la suspensión hidroneumática o los cuatro frenos de disco asistidos por la presión hidráulica de suspensión, son algunos de los detalles más característicos.

El motor, de 1,6 litros y 90 caballos, es el primer componente de la última generación creada por el grupo Peugeot-Talbot-Citroën. Es un motor potente y, al mismo tiempo, elástico. Cuando gira a regímenes altos —más de 5.000 revoluciones por minuto— vibra bastante y suena como signo de desaprobación.

FRANCO RICCI/OLYMPIA

El cambio de cinco velocidades tiene una doble personalidad que es muy interesante: permite conducir tanto en forma económica como en plan deportivo. Con las cuatro primeras marchas se consiguen buenas aceleraciones, mientras con la quinta es

Precio en la calle 1.262.947 ptas.

Fecha de presentación: Septiembre de 1982.
Fabricante: Citroën Hispania, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 866.
Plazo de entrega: Inmediato.

FICHA TECNICA



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.580 c.c. (83 x 73 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 44 litros. Potencia máxima: 90 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 13 mkg. a 3.500 rpm.
TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 7,8 km/h.; 2.ª, 13,7 km/h.; 3.ª, 20,1 km/h.; 4.ª, 26,5 km/h.; 5.ª, 34 km/h. Embrague: Mando mecánico.
DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,76. Diámetro de giro: 10,17 metros.
FRENOS Sistema: Discos delante y detrás, con servo.
SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas; hidroneumática.
RUEDAS Llantas: De chapa, de 120 TR 365. Neumáticos: 170-65 R 365 TRX.
PESOS En orden de marcha: 950 kg.

posible hacer buenas velocidades con un consumo aceptable. La dirección del BX, sin ningún tipo de asistencia, es muy molesta por su dureza excesiva, exigiendo —sobre todo en carreteras muy viradas— un notable esfuerzo físico.

VIRTUDES

- Buen equipamiento
- Consumo
- Confort de marcha

DEFECTOS

- Dirección lenta y dura
- Visibilidad hacia atrás
- Frenos poco progresivos



TALBOT 150 GT: EL PRIMERO

COCHE europeo del año en 1976, el Talbot 150 ha experimentado a lo largo de estos tiempos una evolución favorable en la carrocería: su aerodinámica es ahora más efectiva que al principio. Los motores, por contra, mantienen una técnica antigua, que se refleja no sólo en los consumos, algo superiores a la media, sino también en las vibraciones originadas por su marcha.

La seguridad pasiva es uno de los puntos fuertes del 150, un coche que esconde bajo su piel una estructura muy robusta; el único inconveniente proviene del peso, algo alto en comparación con sus rivales. El motor —1,6 litros y 90 caballos— es potente; tira con alegría en todos los regímenes y su ca-

FRANCO RICCI/OLYMPIA

rácter armoniza bien con el de la caja de cambios. No necesita de revisiones para la puesta a punto, pero no sucede lo mismo con la carburación, que exige bastante cuidados, pues se desajusta con cierta facilidad.

Precio en la calle 1.123.738 ptas.

Fecha de presentación: Abril de 1982.
Fabricante: Automóviles Talbot, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 435.
Plazo de entrega: Una semana.

FICHA TECNICA



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.592 c.c. (80,6 x 78 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador. Compresión: 9,3 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 NO. Capacidad del depósito: 60 litros. Potencia máxima: 90 CV a 5.400 rpm. Par máximo: 13,8 mkg. a 3.000 rpm.
TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8,1 km/h.; 2.ª, 14,1 km/h.; 3.ª, 20,6 km/h.; 4.ª, 27,7 km/h.; 5.ª, 33,6 km/h. Embrague: Mando hidráulico.
DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 10,4 metros.
FRENOS Sistema: De discos delante y tambores detrás, con servo.
SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y detrás.
RUEDAS Llantas: De aleación, de 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165 SR 13.
PESOS En orden de marcha: 1.095 kg.

El 150 GT-2 es el único de los tres competidores equipado con dirección asistida. Su suavidad de manejo es una delicia en las maniobras de aparcamiento, pero en carretera abierta, cuando se rueda deprisa, exige cierta atención.

VIRTUDES

- Dirección
- Elasticidad de marcha
- Transmisión

DEFECTOS

- Ruido y vibraciones del motor
- Consumo en ciudad
- Asientos demasiado blandos



VW PASSAT GL: HISPANO-ALEMAN

El Volkswagen Passat es el primer fruto del acuerdo suscrito por Seat con la firma germana VW; se trata de un coche peculiar, pues la casi totalidad de sus componentes se envía desde las factorías VW en Alemania para montarse en la fábrica navarra de Landaben, donde se añaden, tan sólo, detalles de poca importancia.

El modelo primitivo de Passat —diseñado por Giugiaro— se introdujo en el mercado a mediados de los 70 y este coche, junto con el Golf, constituyó la base del relanzamiento para VW, una marca que parecía condenada tras la desaparición de su «escarabajo».

En 1981 aparece la versión del Passat, que ahora se comercializa en el mercado español, una versión de equi-

pamiento pobre, pero con un acabado de primera clase. Su interior es muy sobrio y de diseño bastante antiguo como se comprueba al observar el cuadro de mandos o el volante. La potencia no es el principal atributo del motor empleado en el Passat; su

Precio en la calle 1.882.556 ptas.

Fecha de presentación: Octubre de 1981.
Fabricante: Sociedad Española de Automóviles de Turismo.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: Sin determinar.

FICHA TECNICA



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.595 c.c. (81 x 77,4 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 NO. Capacidad del depósito: 60 litros. Potencia máxima: 75 CV a 5.000 rpm. Par máximo: 12,7 mkg. a 2.500 rpm.
TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 7,6 km/h.; 2.ª, 13,6 km/h.; 3.ª, 20,5 km/h.; 4.ª, 29 km/h.; 5.ª, 36,2 km/h. Embrague: Mando mecánico.
DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,2. Diámetro de giro: 10,7 metros.
FRENOS Sistema: Discos delante y tambores detrás, con servo.
SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y semi-independiente atrás.
RUEDAS Llantas: De chapa, de 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165 SR 13.
PESOS En orden de marcha: 985 kg.

marcha es, sin embargo, silenciosa. Los bajos consumos de este grupo son, sin duda, la mejor carta de presentación, gracias a una caja de cambios que, por contra, penaliza las prestaciones. La dirección es suave, pero exige muchas vueltas entre topes.

VIRTUDES

- Caja de cambios
- Consumo
- Calidad de acabado

DEFECTOS

- Mal diseño de asientos
- Presentación pobre
- Precio

INTERIORES: DE LO CLASICO A LO FUTURISTA

La entrada y salida de estos tres coches es una operación sencilla para todo tipo de personas; en última instancia la ventaja es para el Talbot 150 cuando se trata de las plazas delanteras, y para el Citroën BX por cuanto se refiere al acceso a las plazas posteriores.

Ya en el interior del coche la anchura de las plazas delanteras es superior en el BX con respecto al Passat y estos dos coches aventajan al 150. En las

EQUIPAMIENTO

El BX, muy por delante

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

plazas posteriores se repite la superioridad del BX y Passat; el espacio es bastante considerable y la diferencia entre uno y otro coche es mínima; ambos quedan por delante del 150, algo más angosto en esta parte.

El mayor espacio libre para las piernas de todos los pasajeros lo ofrece el VW. El Citroën es también muy amplio y algo menos el Talbot; este último aventaja, sin embargo, a sus competidores en espacio libre al techo, algo que agradecerán los pasajeros altos.

Los mejores asientos delanteros son, sin duda alguna, los del Citroën BX; la forma del propio asiento y del respaldo se adaptan, casi a la perfección, a



El futurismo es la nota distintiva en el cuadro del BX. Es muy espectacular, pero poco práctico.



El tablero de mandos del 150 es muy sencillo y clásico. La instrumentación es clara y se consulta con toda facilidad.



La forma del cuadro del Passat es bastante anticuada. Los mandos son fáciles de consultar, pero el volante es muy grande.



Las plazas del BX son espaciosas, pero la altura libre al techo es bastante restringida. Los asientos son sumamente cómodos, tanto delante como detrás; destaca la buena capacidad que tienen para recoger el cuerpo lateralmente.



En el Talbot 150 la forma de las butacas delanteras es buena, pero el mullido es demasiado blando. Las plazas posteriores son bastante cómodas, pero el respaldo es duro.



Los asientos del Passat son uno de los puntos más flojos del coche. Los asientos delanteros tienen un respaldo incómodo y no recogen mucho el cuerpo lateralmente. Los traseros son duros y bajos.



cualquier anatomía, en especial a la del usuario medio español, cuya estatura se aproxima a los 1,70 metros. En las dos plazas delanteras se puede regular no sólo la inclinación del respaldo, sino también la inclinación de todo el asiento en bloque, como si de una mecedora se tratara, algo similar a lo que ya sucede en los Renault 9 y 11. El apoyo lateral es óptimo y únicamente la blandura del mullido resulta excesiva en trayectos largos, pues produce fatiga. Los asientos del Talbot 150 son cómodos por forma y por calidad de tapicería; pero no recogen nada el cuerpo en las curvas y son blandos en exceso. Los asientos delanteros del VW Passat son los menos agradables para conductor y acompañante, porque el respaldo deja la parte superior de la espalda sin ningún apoyo; la sujeción lateral tampoco es nada efectiva.

En cuanto se refiere al asiento posterior el mejor vuelve a ser el BX; las dos plazas traseras tienen una forma casi excelente, pero el respaldo es algo duro. El 150 también cuida bien a sus

El motor del BX pertenece a la familia más reciente creada por los técnicos de Citroën-Peugeot-Talbot. Potente y elástico. Su marcha es, además, muy suave. El consumo es otro de sus puntos favorables

El Talbot 150 equipa el motor más antiguo de los tres competidores. Es el más bruloso, pero sus consumos, sobre todo en ciudad, ya no están a la altura de la competencia. Es, también, el más ruidoso

FRENOS

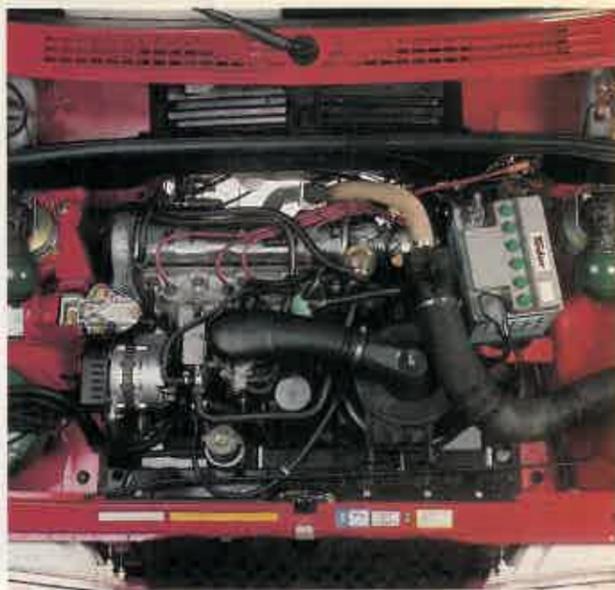
Todos muy próximos

Distancia de frenado (en metros)	Citroën BX 16 TRS	Talbot 150 GT 2	Volkswagen Passat 1,6 CL
Desde 60 km/h. ...	18,6	19,6	20,5
Desde 100 km/h. ...	41,2	45,2	43,1
Desde 120 km/h. ...	57,7	58,1	59

pasajeros, aunque la dureza del respaldo sea, igualmente, notable. El Passat tiene un asiento muy bajo y duro, por lo que las piernas de quienes lo ocupan quedan despegadas de la base. No es nada confortable. Los apoyacabezas del BX son otro argumento favorable para el coche de Citroën.

En el 150 los mandos —pedales, volante, palanca de cambio, interruptores, etcétera— están dispuestos de forma muy agradable. En el BX la postura del conductor es también buena, aunque el aparente futurismo de los mandos y, en muchos casos, la poca lógica de su distribución —la bocina, por ejemplo, está muy baja y alejada de las manos— dan verdaderos quebraderos de cabeza a quien conduce por primera vez, pues no siempre es fácil recordar dónde se encuentra alguno de los botones. En el Passat no hay ninguna queja, a excepción del volante: es muy grande y, además, está situado muy alto, como en los coches antiguos.

La mecánica del Volkswagen Passat se orienta, especialmente, al logro de consumos bajos. Su funcionamiento es silencioso y no tiene vibraciones, pero le falta algo de genio en las aceleraciones



Formas llamativas en el BX. Las llantas de aleación son opcionales



El 150 fue el primero. Las llantas son de serie



El Passat tiene un estilo clásico. Pese al alto precio, las llantas son de chapa



Predominan las formas rectas. Los pilotos, en línea con la carrocería



Un diseño tradicional para el 150. Los pilotos del Talbot son muy visibles



Los grupos ópticos del Passat. Pequeños pero con extensión por el lateral

La visibilidad de los mandos es óptima en los 150 y Passat. En el BX el cuentarrevoluciones digital y el velocímetro con lupa y tambor son bastante difíciles de consultar.

El Citroën es el más silencioso de los tres, seguido a corta distancia por el

Passat. El más ruidoso y el que tiene mayores vibraciones de funcionamiento es el 150, que denota así la antigüedad de su mecánica.

Por cuanto se refiere a espaciosidad de maletero el Talbot aventaja a los otros competidores. El Citroën obtiene

un buen resultado de la rectitud de sus formas y es, además, el más fácil de cargar, por la poca altura de su arista inferior. El Passat queda por debajo de sus rivales en volumen libre. Las diferencias son, en cualquier caso, pequeñas.

PRESTACIONES



BX, el rápido; 150, el bruloso

	Citroën BX 16 TRS	Talbot 150 GT 2	Volkswagen Passat
VELOCIDAD MAXIMA	170,8 kms/h.	164,2 kms/h.	160,3 kms/h.
ACELERACION			
400 m. salida parada	18,4 seg.	19,0 seg.	19,0 seg.
1.000 m. salida parada	34,6 seg.	34,9 seg.	35,4 seg.
De 0 a 100 kms/h.	11,9 seg.	12,2 seg.	13,4 seg.
RECUPERACION			
400 m. desde 40 kms/h. en 4. ^a ..	19,2 seg.	19,2 seg.	21,7 seg.
400 m. desde 40 kms/h. en 5. ^a ..	22,3 seg.	22,2 seg.	25,0 seg.
1.000 m. desde 40 kms/h. en 4. ^a ..	35,9 seg.	35,5 seg.	39,0 seg.
1.000 m. desde 40 kms/h. en 5. ^a ..	42,1 seg.	41,9 seg.	44,9 seg.
De 80 a 120 kms/h. en 4. ^a	12,9 seg.	12,9 seg.	14,5 seg.
De 80 a 120 kms/h. en 5. ^a	17,6 seg.	17,5 seg.	21,1 seg.

CONSUMO



Poco bebedores

	(Litros a los 100 kilómetros)		
	Citroën BX 16 TRS	Talbot 150 GT 2	Volkswagen Passat
CIUDAD			
A 26,6 km/h.	10,8	13,7	11,2
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruceo	6,7	7,5	6,8
En conducción rápida	12,9	12,0	11,0
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruceo	7,7	8,9	8,0
A fondo	11,2	11,2	10,0
AUTONOMIA MEDIA			
Consumo medio ponderado	9,3	11,4	9,6
Recorrido	430 km.	470 km.	560 km.



Los retrovisores de BX, 150 y Passat. El más cómodo de accionar es el del 150, también ofrece mejor visión

AL VOLANTE: EL BX POR DELANTE

El comportamiento del BX es el más noble de los tres coches enfrentados en la prueba; casi a cualquier velocidad, incluso cuando se rueda muy rápido, el Citroën no plantea ningún problema a quien lo conduce; en curvas medias tomadas a un ritmo razonable, el coche no se va ni de delante ni de detrás, tan sólo en las curvas más cerradas el «morro» muestra cierta pereza a la hora de inscribirse en la tra-

vectoria, un problema común a todos los coches con tracción delantera y que se soluciona con algo más de giro al volante. El 150 y el Passat también hacen gala de nobleza, pero en ambos coches la tendencia del morro a seguir por derecho es más acusada. Según aumenta el ritmo de marcha las diferencias entre 150 y Passat crecen para quedar mejor clasificado el Talbot; en tal caso, el mayor tamaño externo del modelo VW se vuelve en su contra y el coche pierde manejabilidad; este factor se pone más de relieve en aquellas carreteras donde las curvas son numerosas.

La crítica más dura en cuanto a comportamiento afecta a los tres coches por igual y se refiere a la poca capacidad de todos ellos para pasar la potencia del

motor al suelo; en las curvas, la rueda que soporta menos carga patina porque se queda casi en el aire. Los tres modelos balancean bastante y sus carrocerías toman inclinaciones espectaculares, particularmente el 150 y el Passat. En cuanto a dirección, el 150 se impone con toda holgura a sus competidores; la servoasistencia no sólo da al Talbot una suavidad excelente, sino que, además, evita trabajo al conductor, quien puede llevar las ruedas directrices de un extremo a otro con sólo 2,5 vueltas de volante. El Passat queda segundo por la suavidad de su mecanismo, pero pierde muchos puntos por culpa del excesivo número de giros necesarios para ir de tope a tope —4,2—. El BX es el peor en este capítulo, no sólo hace falta mucha fuerza para mover el volante, sino que, además, su dirección es lenta, pues 3,8 vueltas entre topes son ya un valor considerable.

Para el usuario medio, los frenos de más fácil manejo son los del 150 y el Passat; en cualquiera de los dos coches es fácil modular la potencia de deceleración, pero las retenciones no son nada del otro mundo. En el BX, la efectividad de los cuatro discos sorprende, de forma favorable, pues recorta bastante las distancias necesarias para detener el coche. Sin embargo, exige del conductor mucha atención, ya que el peculiar sistema de asistencia de los BX —un sistema de frenos combinado con el sistema hidroneumático de suspensión— es tan brutal que da lugar a peligrosos bloqueos en cuanto se pisa el pedal con algo más de fuerza de lo necesario, cosa bastante habitual en una emergencia; el problema se agrava con el piso mojado.

El buen aerodinamismo del BX y su peso relativamente bajo son la clave para la consecución de unos consumos bastante bajos; el Citroën se impone por un estrecho margen al Passat y con mucha más claridad al 150. En ciudad, el BX es el más sobrio, como también lo es en carretera, cuando no se le exige al máximo. El Passat obtiene buenos valores en todos los casos, pero siempre por encima del BX. El 150 queda el último, más que nada por su consumo en ciudad; las especiales características del motor del Talbot se traducen, sin embargo, en un gasto de gasolina más y más ajustado a medida que se aumenta el régimen de marcha.

En lo que se refiere a capacidad de recuperación, el 150 se impone al BX por escaso margen y por mayor diferencia al Passat. Tanto el 150 como el BX son muy agradables de conducir en ciudad, pues no requieren un uso continuo del cambio. El Passat también es cómodo, pero sus reacciones son mucho más lentas.

Cuando se valora el confort de marcha vuelve a imponerse el BX, tanto por el buen trabajo de la suspensión como por el bajo nivel sonoro de funcionamiento. El Passat se sitúa

después por el poco ruido producido por su mecánica, detalle que le aventaja frente al 150, igual de cómodo, pero algo más escandaloso.

CONCLUSION: EL MODERNO GANA

El tiempo suele conceder a los diseñadores la posibilidad de mejorar lo anterior: eso es lo que ha sucedido al Citroën BX, que es el vehículo más ventajoso del trío, por ser el más moderno.

El BX ofrece, por un precio competitivo, un equipo más amplio que sus competidores; una carrocería más atractiva y aerodinámica; un interior más cómodo y espacioso. En condiciones normales de funcionamiento, el coche de Citroën permite, a velocidades normales, los consumos más discretos del grupo, con buena potencia disponible. El cambio de marchas es el más equilibrado; no tan deportivo como el del Talbot 150 (que gasta más gasolina), ni tan «familiar» como el del Passat, que tiene serias limitaciones fuera de las autopistas. El BX es el más

BALANCE FINAL

El BX, por delante



	Citroën BX 16 TRS	Talbot 150 GT2	Volkswagen Passat 1,6 CL
Velocidad máxima	1.º	2.º	3.º
Aceleraciones	1.º	2.º	3.º
Recuperaciones	2.º	1.º	3.º
Consumo	1.º	3.º	2.º
Transmisión	2.º	1.º	3.º
Caja de cambios ..	2.º	3.º	1.º
Frenos	1.º	2.º	2.º
Dirección	3.º	1.º	2.º
Comportamiento ..	1.º	2.º	3.º
Aptitudes urbanas	1.º	2.º	3.º
Autonomía	3.º	2.º	1.º
Habitabilidad	1.º	3.º	2.º
Confort	1.º	2.º	2.º
Sonoridad	2.º	3.º	1.º
Equipamiento	1.º	2.º	3.º

comodoro y silencioso de los tres coches comparados. Los frenos son delicados de manejar a cargo de un conductor inexperto, pues requieren un tacto muy sensible, pero son, sin duda, los más re-

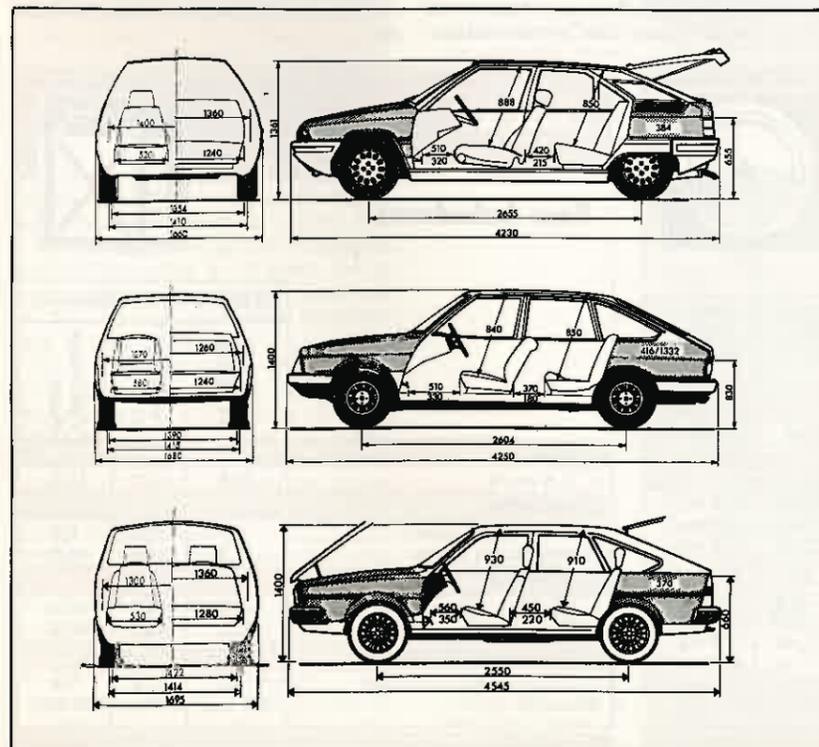
sistentes y potentes, sin competencia posible entre los que equipan cualquiera de los coches de producción nacional. La dirección, en cambio, es la peor, por pesada y lenta; a este respecto, el BX parece pensado para camioneros, y camioneros de los de antes.

El VW Passat se clasifica a continuación, pese a su elevado precio de adquisición.

Su mejor virtud es la calidad de acabado, que contrasta mucho con la ausencia de un equipo en consonancia con su precio. Es el coche más suave de los tres, aunque evidentemente está falto de brío. Su confort es aceptable: la suspensión está bien conseguida, pero los asientos y el pobre diseño del interior le hacen perder puntos.

El Talbot 150 está casi al mismo nivel que el Passat. Es superior en equipo y comportamiento (la dirección y la caja de cambios son las mejores), pero su motor es ya muy antiguo y resulta ruidoso y «gastón». El 150 es un vehículo entrado injustamente en decadencia, hasta el punto de que en Francia ha dejado ya de fabricarse —sólo se mantiene el Solara— y es España el único país que lo mantiene en su programa de producción.

Por sus resultados, es un automóvil que tiene aún mucho que decir, a falta de un sustituto suficientemente competitivo en el mercado nacional.



También gustan a la chiquillería. El BX se muestra, al final, como el más completo de los tres

MORGAN PLUS 8

UN DEPORTIVO CUARENTON



En la actualidad, el mercado español ofrece la posibilidad de comprar automóviles tan exquisitos como un Mercedes SEC, un Ferrari 512 o un Porsche 928. Pero ninguno de ellos es capaz de ofrecer las características de los Morgan: son filosofías diferentes. Ese largo capot del que se abren indistintamente sus dos mitades, la correa que lo sujeta, las aletas que parecen llegadas de otra época... A cambio, el Morgan ofrece un confort de suspensión inexistente. Es el coche más incómodo de cuantos se venden hoy día. Los ocupantes se ven sacudidos sobre sus asientos en cuanto el asfalto está mínimamente ondulado. Es uno de los tributos que paga el conductor de una de estas maravillas rodantes. El otro es el precio: casi cuatro millones y medio de pesetas esta versión Plus 8 y aproximadamente un millón menos las de motor Ford o Fiat.

La famosa carrocería del Morgan está hecha a mano. Todo el coche lo está. Los asientos van primorosamente cosidos. Cada unidad que sale de la cadena de montaje recibe un trato especial. Morgan sigue siendo, desde su fundación en 1910, una empresa familiar. En



LOS automóviles deportivos ingleses han tenido un peso específico en la historia del automóvil, y, entre ellos, el Morgan ha sido y es el más representativo. Su personalísimo estilo se ha mantenido a lo largo de los años como un «patrón oro» al que muchos han tratado de acercarse.

El Morgan es un coche de artesanía del que sólo se producen unas quinientas unidades anuales. Eso ya le convierte en un fuera de serie. Pero lo que realmente le caracteriza es su carrocería, que se mantiene prácticamente igual a la del modelo 4/4 de 1937. Son casi cincuenta años sin variaciones estéticas. Su estilo ha sufrido sólo pequeños retoques y a lo largo del tiempo únicamente sus motores han ido cambiando hasta llegar al Rover de ocho cilindros en V, que incorpora el modelo Plus 8.

la fábrica de Malvern Link, Worcestershire, no hay prensas de estampación. Incluso la carrocería se monta sobre un armazón de madera, un sistema propio de los coches de hace cincuenta años. La fabricación se cuida al máximo, pero a veces ocurren cosas curiosas. Por ejemplo, el Plus 8 de estas páginas llegó a su comprador sin espejos retrovisores. Realmente hay una gran diferencia con las masificadas fabricaciones de grandes series. Tiene sus ventajas, pero también sus inconvenientes. Como, por ejemplo,

Está hecho a mano y su línea conserva el estilo inconfundible de su venerable antecesor, el Morgan 4/4, que fue lanzado mediada la década de los treinta. Desde entonces, su carrocería ha permanecido prácticamente sin cambios





Los placeres de conducir un descapotable están reforzados por las prestaciones que proporciona el motor Rover de ocho cilindros en V

Hasta los más mínimos detalles, como los pilotos posteriores de pequeño tamaño, recalcan el estilo clásico del Morgan



las largas esperas de varios meses desde que el comprador encarga su coche hasta que lo recibe. Morgan tiene toda su producción vendida de antemano.

Los aficionados de todo el mundo sueñan con este coche. Se podría hablar de la raza de los «morganáticos», sin nada que ver, por cierto, con las personas reales que contraen matrimonio con otras que no son de igual linaje. Los Morgan arrastran pasión tras de sí. Y para aquellos que no pueden pagar sus precios, en Inglaterra y Brasil, existen dos fabricantes de réplicas que ofrecen unos modelos con carrocerías de plástico inspiradas en la del Morgan; sin duda, un sacrilegio para los puristas.

Hay un dato curioso en la historia de esta marca, y es que hasta 1936 sólo fabricó coches de tres ruedas. Sus triciclos se ganaron una excelente reputación en una época (antes y después de la prime-

ra guerra mundial) en la que abundaron por Europa este tipo de vehículos. Utilizaban el motor de una motocicleta y, al decir de los aficionados, los Morgan eran los de comportamiento más brillante. El propio H.F.S. Morgan, fundador de la marca, se encargaba de promocionarla y participaba habitualmente con su esposa en competiciones. Otra mujer, Gwenda Hawkes, alcanzó en el circuito francés de Montlhery, en 1931, la velocidad de 177 kilómetros por hora con uno de esos triciclos.

El modelo 4/4 lanzado en 1936 ya era un coche de cuatro ruedas. Y la versión de 1937, con algunas modificaciones, puntualizó ese estilo legendario que hoy permanece imborrable. Sólo en 1964 apareció un modelo de corte modernista, con aletas integradas en el conjunto de la carrocería y un diseño que rompía con los cánones habituales. Fue un fra-

caso, pues sólo se hicieron cincuenta unidades hasta 1966, año en que se abandonó definitivamente la producción de este Plus Four Plus.

En 1968 lanzaron el Plus 8, que constituía un auténtico reto, al ir dotado de un motor Rover de ocho cilindros en V (de origen Buick). Este motor de 3.528 centímetros cúbicos desarrolla 157 caballos de potencia y permite rozar los 200 kilómetros por hora. Con él se logró que el Morgan fuera uno de los coches de más rápida aceleración: es capaz de pasar de cero a 100 kilómetros por hora en sólo siete segundos. Casi tan vivaz —y tan incómodo— como uno de esos dragsters norteamericanos construidos para pruebas de aceleración.

Alberto Mallo
Fotos: Angel Carchenilla
y Alfonso J. Nieto

A FONDO

OPEL KADETT GT/E

HISTORIA DE UN PATITO FEO



VIRTUDES DEFECTOS

Buenas aceleraciones y velocidad punta
Consumos bajos
Excelentes butacas delanteras
Silencio de funcionamiento

Desarrollos de cambio largos
Dirección lenta
Asiento trasero incómodo
Palanca de cambios: recorridos largos

La historia del Opel Kadett es la del patito feo: comenzó en 1979 siendo el coche menos brillante de su categoría y ahora es un atractivo cisne que sobresale entre sus rivales.

El Kadett 1.6 SR, creado por la firma euroamericana Opel-GM como respuesta al desafío planteado por Volkswagen con su Golf GTI, era inferior a sus competidores en diferentes capítulos. Pero sus creadores no han perdido

el tiempo y el GT/E se dispone a encabezar la amplia oferta de vehículos potentes, rápidos y, a la vez, espaciosos.

Por supuesto, ha habido cambios en el «plumaje» —embellecedores de rueda aerodinámicos, deflectores suplementarios en la parte posterior, etcétera—, pero también en la anatomía y el «corazón», como el cambio de motor por uno de más cubicaje, alimentado por inyección electrónica.

La metamorfosis del Kadett de coche

familiar con pretensiones deportivas a un auténtico deportivo con la capacidad de un familiar se ha hecho con fidelidad a la idea básica de ofrecer buenas prestaciones a un precio asequible.

Opel otorgó siempre a las siglas GT/E un valor especial, que ahora el usuario español de espíritu joven con veleidades velocistas puede ya descubrir a los mandos de esta última fase de la metamorfosis del Kadett.



Un tono deportivo evidente
Prestaciones fuertes en formato muy manejable

GT/E, las siglas del Kadett más rápido
Deflectores aerodinámicos: uno sobre el techo, otro bajo el paragolpes

MECANICA



Tras sólo cuatro años de vida a sus espaldas, el motor del Kadett GT/E es ya un pilar en la producción Opel. Con diversas variantes en cuanto a cubicaje y potencias cubre un amplio abanico de la oferta, que incluye desde los Corsa hasta los Ascona, pasando, por supuesto, por los Kadett.

Este motor que fue vanguardista en su momento por las aportaciones que introducía en el capítulo economía de mantenimiento, instalado bajo el capot del GT/E, tiene 115 caballos de potencia, siempre dispuestos para ofrecer al conductor una buena respuesta.

Fulgurante en sus subidas de régimen, este motor manifiesta todo su carácter entre las 4.000 y las 6.000 revoluciones por minuto, que denotan un estilo deportivo muy en consonancia con la imagen externa del coche. Por debajo de ese margen las respuestas siguen siendo buenas, pero no tanto



como en los regímenes antes citados. Las temperaturas de funcionamiento se mantienen siempre en un nivel óptimo, y la presión de aceite permanece prácticamente invariable en los tratamientos más severos, como puede ser la circulación a alta velocidad en autopista o, por el contrario, la marcha en ciudad a velocidades muy bajas.

Lo malo es que la caja de cambios no sintoniza bien con este carácter deportivo del grupo. Por sus relaciones

resultaría más adecuada a un coche familiar. Lo inadecuado de esta caja de cambios resta nervio y brillantez a un excelente motor, particularmente en la cuarta y la quinta velocidades.

Muy apropiadas para Alemania, donde las autopistas son mayoría, estas dos marchas altas se revelan poco adaptadas a las sinuosas carreteras españolas, en la que para mantener un ritmo de cruce acorde con la imagen del vehículo se hace inevitable el recurso a las velocidades inferiores. Resulta un poco frustrante tener que reducir a segunda para conseguir un adelantamiento fulgurante de un vehículo que circule a baja velocidad.

Esperemos que GM España, que está alcanzando un buen volumen de ventas de sus vehículos importados, presione en fábrica para conseguir que en nuestro mercado se ofrezcan con unas relaciones de cambios más adecuadas, y así poder aprovechar al máximo las cualidades de este motor, como antes se reseñaba se ve menguado de nervio y brillantez.

Precisa y suave en su accionamiento, la palanca de cambios del Kadett GT/E hace posibles cambios aceptablemente rápidos, que aún lo serían más si los recorridos entre las distintas marchas fueran más cortos.

FICHA TECNICA



Opel Kadett GT/E

MOTOR Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.796 c.c. (84,8 x 79,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas de cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica LE-Jetronic. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 NO. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 115 CV a 5.800 r.p.m. Par máximo: 15,4 mkg. a 4.800 r.p.m.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambios: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 r.p.m. en cada marcha: 1.ª, 7,84 Km/h.; 2.ª, 13,74 Km/h.; 3.ª, 20,94 Km/h.; 4.ª, 30,12 Km/h.; 5.ª, 37,75 Km/h.

Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: Cremallera.

Vueltas de volante entre topes: 4,1.

Diámetro de giro: 9,75 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y tambores detrás.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación de 5 1/2 3/4 14 pulgadas.

Neumáticos: 185/60 HR 14 82 H.

PESOS En orden de marcha: 980 Kgs.



Siluetta familiar en tan sólo cuatro metros de longitud
Las llantas identifican a esta versión GT/E

RENDIMIENTO



El buen rendimiento es la nota distintiva del conjunto mecánico. Los resultados son de primera línea en cuanto a la velocidad máxima y aceleraciones, pero, en contra, son bastante más flojos en cuanto a recuperaciones, por obra y gracia de los largos desarrollos del cambio ya descritos (ver recuadro en todos los casos).

Los consumos se mantienen en límites discretos, tirando incluso a sobrios.

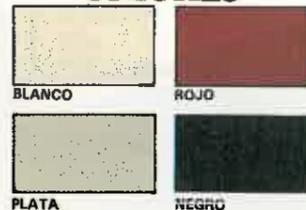
Es posible lograr valores por debajo de los seis litros a 90 Km/h. de prome-

dio, y por debajo de los 7 litros a 120 kilómetros por hora de cruce, mientras que el tope máximo se acerca a los 15 litros, aunque, eso sí, con el pie a fondo en autopistas, y con medias superiores a los 140 kilómetros por hora.

En este modelo, como en algunos otros de la misma generación, caen por tierra algunos mitos, en especial el de la avidez por el combustible en coches de carácter deportivo. Por ello, teniendo en cuenta las aceleraciones y velocidad punta que se obtienen en el Kadett GT/E, los hombres de Opel han conseguido emparejar prestaciones con economía, lo que no es nada fácil.



COLORES



PRECIO FINAL
1.668.221 PTAS.

Importador: General Motors España,

paseo de la Castellana, 91. Madrid-16.

Garantía: Un año con kilometraje ilimitado.

Número de talleres oficiales: 100.

Plazo de entrega: Inmediata.





El cuadro de mandos informa con claridad. El conjunto es muy completo. El volante tiene un sabor deportivo evidente y es muy manejable.

COMPORTAMIENTO



La berlina familiar Kadett, ya destacable por sus cualidades dinámicas. Ahora, en la versión GT/E mejora en varios puntos el muy buen resultado del modelo inicial.

Ya desde la primera aceleración del coche sorprende de forma favorable por la excelente forma en que su tren delantero (eje impulsor) transmite el movimiento del motor al suelo. Aunque tal actitud parezca algo evidente, no son, sin embargo, muchos los vehículos modélicos en tal cometido.

Como defecto, el Kadett GT/E muestra, en arrancadas violentas sobre suelos deslizantes, una molesta tendencia a desviarse hacia la derecha, debida a la diferencia de longitud entre los pañeros de ambos lados.

El buen diseño general de las suspen-

siones es el responsable de un comportamiento noble y sumamente seguro. Combinan bastante bien las necesidades de la estabilidad con las del confort.

Cuando se abordan curvas a ritmo rápido, el GT/E pone de relieve una cierta tendencia a «irse de morro», como corresponde a un coche con estructura mecánica «todo delante» —motor y tracción anteriores—; tal reacción se corrige con suma facilidad, pues basta tan sólo con girar algo más el volante.

Dentro ya de la curva, el coche se adhiere de la misma forma que una ventosa, y virando como guiado por raíles, en una demostración de equilibrio.

Esa agilidad para superar los distintos obstáculos queda enturbiada por la dirección, muy lenta para un coche con pretensiones deportivas.

En una zona de curvas, el conductor se ve obligado a un duro trabajo, pues más de cuatro vueltas de volante entre

PRESTACIONES



Rápido

VELOCIDAD MAXIMA 186,3 km/h

ACELERACION

400 m. con salida parada 16,9 seg.
1.000 m. con salida parada 32,0 seg.
De 0 a 100 km/h 9,7 seg.

RECUPERACION

400 m. desde 40 km/h en 4.ª ... 19,4 seg.
400 m. desde 40 km/h en 5.ª ... 25,4 seg.
1.000 m. desde 40 km/h en 4.ª ... 37,9 seg.
1.000 m. desde 40 km/h en 5.ª ... 45,8 seg.
De 80 a 120 km/h en 4.ª 11,8 seg.
De 80 a 120 km/h en 5.ª 14,7 seg.



CONSUMO



Sobrio

CIUDAD

A 23,47 km/h. de media ... 11,04 litros

CARRETERA

A 90 km/h. de cruceo 5,81 litros
Conducción rápida 12,49 litros

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruceo 6,98 litros
A fondo 14,84 litros

AUTONOMIA MEDIA

Consumo ponderado 9,06 litros
Recorrido 410 km.



El asiento trasero se abate con facilidad. El GT/E puede transformarse en un pequeño familiar.

topes exigen un importante movimiento de manos. Entre los aspectos favorables destacan: la gran precisión y la suavidad de manejo.

Los frenos, en frío, se muestran bastante efectivos y generan deceleraciones espectaculares. Sometidos a un esfuerzo continuo pierden mucho poder, y como consecuencia aumenta, de forma considerable, la distancia necesaria para detener el coche. La progresividad del pedal es correcta y permite, en todo momento, una modulación exacta.

CARROCERIA



El GT/E tiene una imagen agresiva, muy lejos de la habitual en los restantes modelos de la gama Kadett, gracias a la adición de un considerable número de elementos aerodinámicos: faldón anterior, deflectores posteriores —uno de ellos bajo el paragolpes trasero—, embellecedores especiales, etcétera, emparejados con pasos de rueda muy prominentes, así como con estribos a lo largo de los flancos. Ese estilo deportivo queda reforzado al presentarse en el mercado tan sólo la versión dos puertas, buscando un paralelismo con los clásicos deportivos coupé. Lo compacto de sus formas y la gran distancia entre ejes son, sin duda, otros distintivos más relevantes en este diseño.

INTERIOR



La accesibilidad al espacio habitable es bastante mediocre, aun cuando el vano que dejan libre las puertas sea

bastante grande. Los asientos delanteros, muy bajos, crean ya algunas dificultades a los menos ágiles a la hora de sentarse en ellos. En lo que a las plazas posteriores se refiere, hay que ser casi un contorsionista para acomodarse en ellas, dado que el hueco libre entre el respaldo anterior abatido y el pilar central es mínimo.

Las butacas delanteras, firmadas por el especialista Recaro, son un prodigio de funcionalidad. El buen diseño anatómico de banqueta y respaldo se complementa con los eficientes apoyos laterales para sujetar con firmeza a conductor y pasajero, incluso en los giros más violentos.

El asiento posterior, por contra, resulta incómodo para sus tres posibles ocupantes: la banqueta es corta y el respaldo bastante duro.

Por lo que se refiere al maletero, el GT/E rompe con la tradición de poca capacidad para equipajes propia de los deportivos. Sus 410 litros de capacidad equivalen a la capacidad característica

de un modelo familiar bastante amplio.

El suelo del portaequipajes, muy liso por un lado y la poca penetración de los pasos de rueda por otro, permiten un aprovechamiento máximo del volumen libre. En esto el Kadett GT/E vuelve a reflejar su origen familiar.

PUESTO DE CONDUCCION



El volante de tamaño idóneo para un deportivo, pedales bien alineados con el conductor, aunque algo separados para una conducción rápida, y la palanca de cambio de velocidades muy a la mano, se combinan con la butaca Recaro para ofrecer una postura tan cómoda como reposada, incluso en trayectos largos.

Muy visible y completo el cuadro del GT/E permite un control constante de la mecánica. Destaca por inhabitual, la

FRENOS



Suficientes a 100 km/h

DISTANCIA DE FRENADO

En frío 43,2 metros
En caliente 45,8 metros

DURACION

En frío 3,7 segundos
En caliente 4,4 segundos



presencia no sólo de manómetro para la presión de aceite, sino también de voltímetro. Los radios del volante ocultan tanto el mando de luces como el del ventilador para climatización, todo ello por culpa de la postura criticable de ambos elementos. También es criticable el que la bocina está en el centro del volante, lejos de los dedos. Además, resulta ineficaz por su bajísima sonoridad. La visibilidad es correcta en todas direcciones.

CONFORT



Duro cuando rueda a baja velocidad, el Kadett GT/E se transforma de manera paulatina en un coche más y más cómodo a medida que aumenta el ritmo de marcha. La suspensión suaviza sus reacciones.

En ese ambiente de confort, nota característica del coche, ocupan también un lugar relevante no sólo el magnífico sistema de climatización, sino también los bajísimos niveles de ruido y vibraciones. Los técnicos germanos han realizado un trabajo excepcional en tales aspectos poniendo fin a aquellas ideas consustanciales con los deportivos, siempre descritos como coches ruidosos y asfixiantes, según requería una escuela hoy felizmente superada.

La pionería del cambio resulta ruidosa al ralentí. En marcha son los neumáticos y retrovisores quienes generan ruidos, de rodadura unos y aerodinámicos otros.

EQUIPAMIENTO



Todos los elementos de la dotación peculiar del GT/E están al servicio del conductor, mientras para el resto de los ocupantes el coche se presenta sobrio en exceso.

En el ya descrito equipo de instrumentos de mando cabe destacar tan sólo dos olvidos: piloto antiniebla y testigo de reserva para el carburante. El equipamiento encarado al confort queda, sin embargo, bastante relegado por la ausencia de elevalunas eléctricos, cierre magnético de puertas y retrovisores orientables desde el interior, etcétera.

No se trata, por supuesto, de elementos imprescindibles en un automóvil cuya vocación no es, en modo alguno,



Seguro y eficaz en carretera. El comportamiento del GT/E es conveniente

EQUIPAMIENTO



Sin lagunas

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros	SI
Termómetro agua	SI
Manómetro presión aceite	SI
Voltímetro/Amperímetro	SI
Reloj	SI
Testigo reserva carburante	NO
Testigo freno de mano	SI
Testigo estérter	—
Testigo pastillas de freno	NO
Parabrisas laminado	SI
Faros halógenos	SI
Piloto antiniebla	NO
Limpia-lavavetana trasera	SI
Luneta térmica	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/NO
Especio de cortesía	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	NO/NO
Cerraduras centralizadas	NO
Tapón de gasolina con llave	SI

Opciones de serie: pintura metalizada, 22.139 ptas.; limpia-lavafaros, 22.653 ptas.; pre-equipo de radio, 18.200 ptas.; radio-cassette estéreo, 77.311 ptas.; faros antiniebla delanteros y traseros, 26.620 ptas.; cinturones de seguridad traseros, 21.775 ptas.; ventanillas traseras abatibles, 15.501 ptas.; techo solar, 50.810 ptas.; portacassettes, 3.185 ptas.; computadora de viaje, 31.598 ptas.

familiar. El usuario siente, sin embargo, cierta frustración cuando compara con otros vehículos del mismo tipo, menores pretensiones y, sobre todo, menor precio, pero provistos de tales dispositivos.

ACABADO

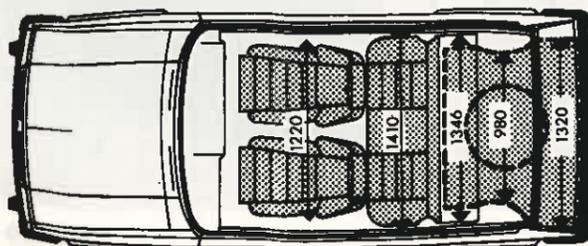
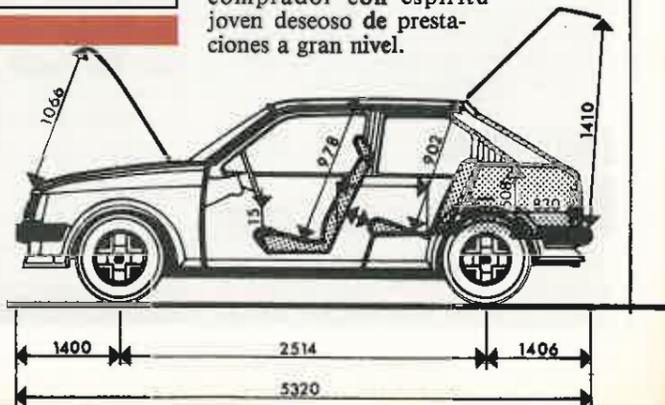


El Kadett GT/E es un producto alemán. Y como tal se caracteriza por el excelente acabado. Elementos plásticos encajando a la perfección, sin abarquillamientos ni deformaciones de cualquier otro tipo, así como tapicerías bien cosidas y con tejidos de bajo contenido plástico definen al más reciente deportivo de Opel.

VALOR/PRECIO



En este modelo Opel, pese al sacrificio de ciertos elementos de confort en aras de una mecánica brillante, se consigue con facilidad que el usuario olvide tales lagunas ante la calidad de lo que se le ofrece y los bajos gastos de mantenimiento o la sobriedad de consumo. El coche responde, en definitiva, a las esperanzas de un comprador con espíritu joven deseoso de prestaciones a gran nivel.



FRENTE A SUS RIVALES

TRES son los competidores directos del Opel Kadett GT/E dentro de la oferta del mercado español: el Ford Escort XR 3i, el Lancia Delta GT y el Alfasud TI Quadrifoglio Verde. Se puede echar en falta al Volkswagen Golf GTI, pero lo hemos sacado de esta comparación al tratarse de un modelo que ha dejado de producirse y no existen todavía ni datos ni precio —se introducirá en nuestro mercado a comienzos de la primavera que viene— referentes al nuevo modelo.

Velocidad máxima (*)	km/h.
1.º Opel Kadett GT/E	186
2.º Alfasud TI Quadrifoglio Verde	178
3.º Ford Escort XR 3i	178
4.º Lancia Delta GT	177

Aceleración, de 0 a 100 km/h. (*)	Seg.
1.º Opel Kadett GT/E	9,6
2.º Alfasud TI Quadrifoglio Verde	9,8
3.º Ford Escort XR 3i	9,8
4.º Lancia Delta GT	10,2

Consumo medio ponderado (*)/100 km.	l.
1.º Opel Kadett GT/E	9,1
2.º Ford Escort XR 3i	10,9
3.º Lancia Delta GT	11,1
4.º Alfasud TI Quadrifoglio Verde	11,7

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

Comportamiento

Una de las cosas que se ha puesto de relieve a lo largo de la prueba ha sido el buen comportamiento del Kadett GT/E, terreno en que se ve prácticamente igualado por dos de sus rivales, el Lancia y el Alfasud, que en nada tienen que envidiar ni su estabilidad ni su motricidad. Además, ambos se ven a salvo de esa tendencia a tirar hacia la derecha en arrancadas violentas a causa de las desigualdades de longitud entre los palieres.

Los frenos de los cuatro coches ofrecen resultados similares, aunque, quizá, el Alfasud consigue el mejor resultado.

En cuanto a la dirección, es el Lancia el que tiene el mejor acuerdo entre suavidad y rapidez de reacción. Sobre el confort, Opel se ve obligado a dejar el primer puesto al Lancia, y pasa al segundo lugar, a la par con el Alfasud.

Habitabilidad

El Opel Kadett GT/E comparte el primer puesto en el capítulo de la habitabilidad con el Ford Escort, al que iguala casi al centímetro, tanto en medidas interiores como en maletero. A continuación hay que colocar al Alfasud, algo más estrecho y que tiene un maletero algo menor.

Los cuatro coches tienen portón trasero y ofrecen la posibilidad de poder ampliar la capacidad de carga abatiendo el respaldo del asiento posterior.

Conclusión

Superior en rendimientos y consumo, amplio y capaz, con unos aceptables niveles de confort de suspensión, una buena calidad de acabado y una agra-

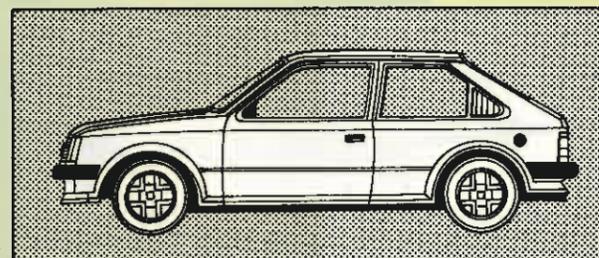
dable presentación, el Opel Kadett GT/E resulta una buena elección para los amantes de la conducción rápida.

Su precio es superior al de todos sus rivales, pero la diferencia sólo se hace suficientemente sensible en el caso del Lancia. Las casi 150.000 pesetas menos que cuesta el coche italiano pueden compensar los 10 kilómetros por hora de menos en velocidad punta y su más reducida habitabilidad.

OPEL KADETT GT/E

1.668.221 ptas.

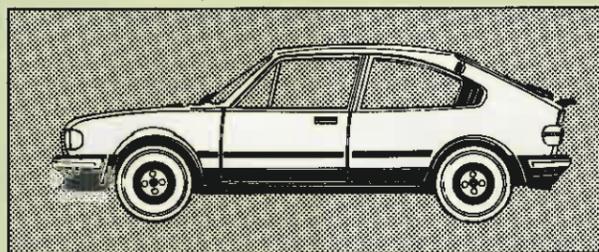
Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.796 c.c. Potencia: 115 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 980 kilos.



ALFASUD TI 105 QUADRIFOGLIO

1.584.788 ptas.

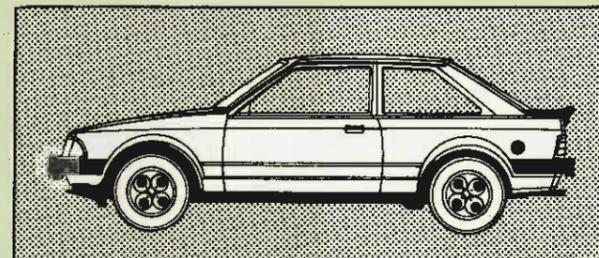
Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.490 c.c. Potencia: 105 CV a 6.000 rpm. Peso en vacío: 845 kilos.



FORD ESCORT XR 3i

1.619.385 ptas.

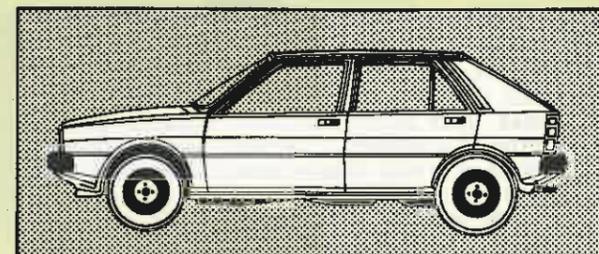
Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 105 CV a 6.000 rpm. Peso en vacío: 920 kilos.



LANCIA DELTA 1.600 GT

1.536.077 ptas.

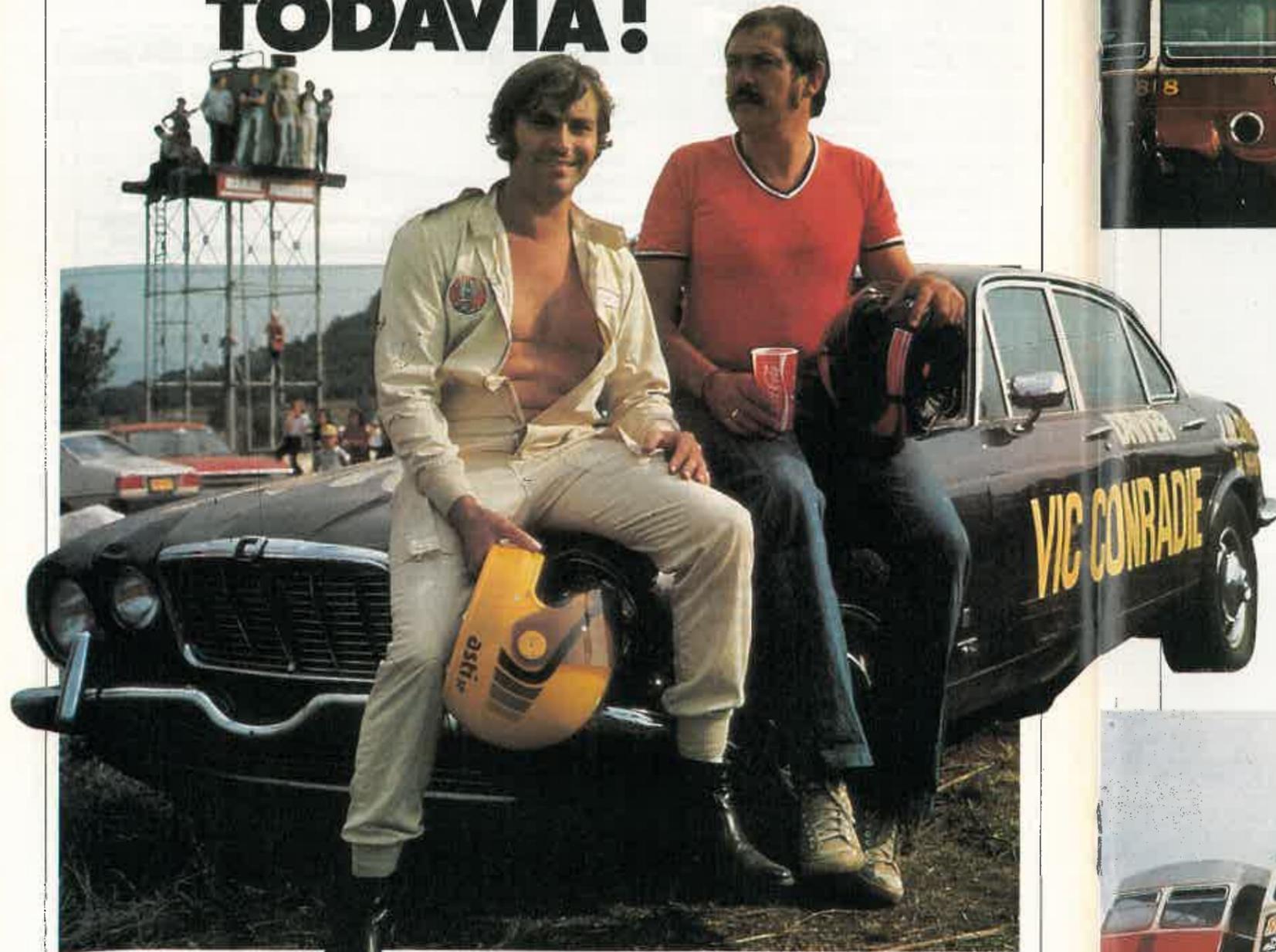
Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.585 c.c. Potencia: 105 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 975 kilos.



Gente sobre ruedas

ATRAVESAR AUTOBUSES

¡MAS INUTIL TODAVIA!



VIC Conradie quería hacer historia. El acróbata sudafricano, de treinta y cinco años de edad, quiso incluir su nombre en los libros de «récorde» y decidió convertirse en el primer hombre que, con un coche corriente, atravesara de un solo golpe dos autobuses de dos pisos.

A los que le llaman loco, por hacer

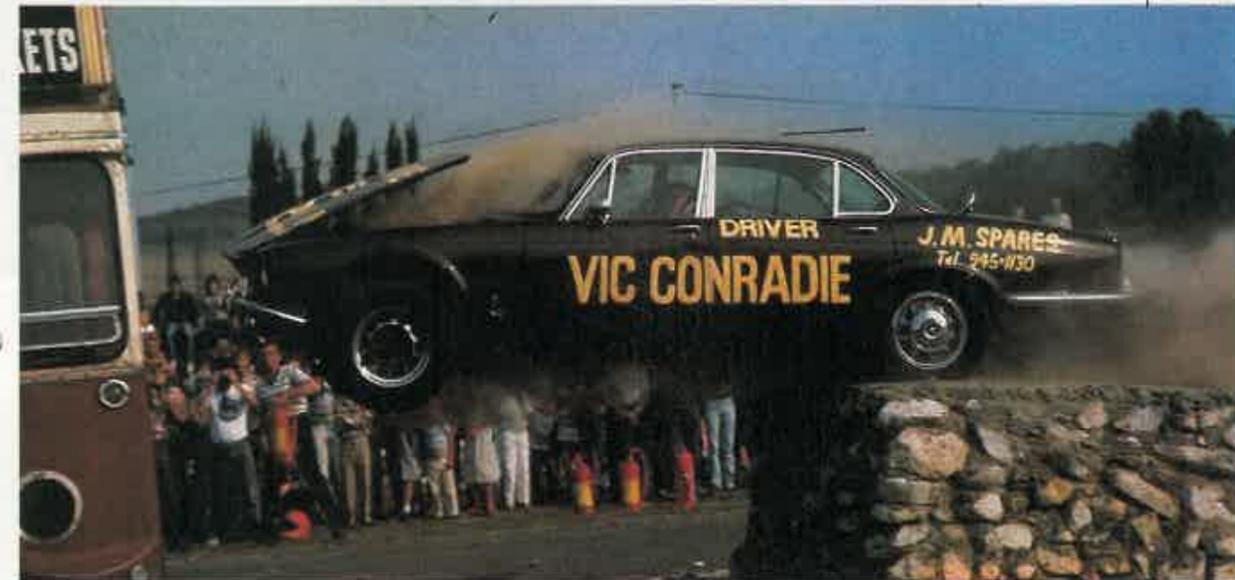
algo tan arriesgado e inútil, Vic les explica sus razones: «En el mundo de la acrobacia hay que hacer algo espectacular para ser famoso. Muchos acróbatas hacen lo mismo continuamente y la gente llega a aburrirse de ellos. Así que, buscando algo distinto, decidí atravesar dos autobuses con un coche corriente, porque esto es algo que nadie había hecho hasta ahora —dice—. Y decidí hacerlo sin estafas ni engaño, o

sea, sin reforzar el coche para disminuir el riesgo. En una palabra: atravesar con un coche normal dos autobuses normales. Sabía que, de conseguirlo, demostraría al mundo que soy uno de los mejores en esto.»

Vic decidió llevar a cabo su hazaña en Johannesburgo, con la ayuda de su amigo PawPaw Scheepers, de treinta y dos años. Eligieron como escenario uno de esos cines al aire libre que son



Para conseguir suficiente fuerza fue necesario atacar la rampa a 140 kilómetros por hora. El coche aún conserva la estructura completa



No es la forma más ortodoxa de entrar en un autobús, pero, sin duda, la más espectacular

frecuentes en Estados Unidos, que permiten ver la película desde dentro del coche. Montaron en el suyo, un Jaguar, se colocaron en una rampa previamente preparada y volaron por ella a una velocidad de 140 kilómetros por hora. Frente a ellos estaban los dos autobuses, colocados uno junto a otro, en paralelo, enormes e imponentes. En medio del estrépito atravesaron primero uno e inmediatamente el otro. Antes de que hubieran tenido tiempo de reponerse del escalofrío, los espectadores vieron salir a los dos hombres de un montón de chatarra, justo al lado contrario de aquel por donde habían entrado.

El Jaguar Executive limusina perdió la capota, arrancada de cuajo, y poco faltó para que la cabeza de Vic sufriera idéntica suerte. Sin embargo, salió

Los autobuses de doble piso han engullido al Jaguar, que ya ha perdido buena parte del techo



de entre los restos del coche con una gran sonrisa. «Ha sido emocionante —dijo—. Cuando ves que el coche deja la rampa y que el autobús viene hacia ti, empiezas a segregad adrenalina y piensas, ¡uh!, ¿saldré vivo por el otro lado?, ¿se incendiará el coche? Luego chocas contra el autobús y hay metal y ruido por todas partes, un ruido increíble, y después estás al otro lado.»

Cuando le preguntaron cómo se siente uno después de semejante hazaña, Vic respondió: «Ver que todo ha acabado te hace sentir increíblemente bien. Piensas, ¡todavía estoy vivo!, y te parece maravilloso. El sol brilla con más fuerza y las chicas me parecen más guapas. Es como volver a nacer.»

El acompañante PawPaw fue menos explícito y consciente de su labor y sólo dijo: «Hombre, yo estaba únicamente para participar. Alguien tenía que apoyar moralmente a Vic.» Eso son amigos.

Por difícil que parezca, Vic y PawPaw salen sonrientes y entre chatarra, sin un solo rasguño. Lo inútil también es gratificante





Las sensaciones al volante de un kart son lo más parecido a lo que se siente cuando se pilota un monoplaça de competición



Algunos karts pueden parecer inofensivos, pero los hay que llegan a los 150 kilómetros por hora



Las luchas en pelotón son algo usual en las carreras de karting. Abajo, a la izquierda, el británico Mike Wilson, campeón del mundo por tres veces consecutivas



KARTING: LA EGB DE LOS PILOTOS DE FORMULA

SON casi un millar los españoles que están en posesión de su licencia de kart. De ellos, unos doscientos toman parte asiduamente en el casi centenar de carreras organizadas en España. Pero si bien todo el mundo tiene una idea

más o menos acertada de lo que es un kart, casi nadie lo conoce en realidad. Eso en lo que uno se monta en el Parque de Atracciones y con lo que tan bien se lo pasa, pese a que lo llaman kart, tiene muy pocas probabilidades de serlo realmente... Todo lo más es

una burda aproximación, salvo raras excepciones, que por suerte también las hay.

En realidad, el kart es un verdadero vehículo de competición, específicamente construido para este fin, que dentro de su aparente sencillez esconde una insospechada y compleja mecánica.

Movidos por sus motores de 100 c.c., aunque también los hay de 250 c.c. (los llamados superkarts), estos ingenios mecánicos son capaces de desarrollar velocidades medias superiores a los cien kilómetros por hora en los tortuosos circuitos en los que evolucionan, mientras que las velocidades punta alcanzadas pueden sobrepasar los 150 en algunos lugares. Y eso con las posaderas a unos escasos centímetros (dos o tres) del suelo y con el cuerpo al viento.

Sin suspensiones, sin embrague, con una dirección superdirecta, son la expresión más pura de la velocidad en cuatro ruedas, puesto que en ellos no

hay nada superfluo. Todo es esencial. Todo lo que tiene un kart es imprescindible. Es lo mínimo necesario para poder ir deprisa, y mucho, en un circuito perfectamente asfaltado y cuyo trazado bien podría ser una reproducción a escala de uno de Gran Premio.

El kart, pese a esta vocación deportiva y a su desarrollo impresionante en esa vía, nació meramente como un divertimento. Acabada la guerra mundial, los Estados Unidos tenían hombres repartidos por todo el mundo, hombres que gozaban de mucho



Un motor de competición, extremadamente potente pese a su sencillez y neumáticos sin dibujo de máxima adherencia

tiempo libre y se aburrían. No todo era ligar con nativas y tristes historias como Sayonara. Eran hombres de acción que ya estaban hartos de béisbol y buscaron algo más. ¿Quién debió ser el primero? Quién lo sabe. Pero hubo uno de ellos que en un hangar de cualquiera de esas bases soldó unos tubos, les puso un motor auxiliar, unas ruedas de tren de aterrizaje, un volante cogido por ahí y se montó encima para recorrer las pistas de aterrizaje. Ya estuvo armada. En cuanto alguien lo imitó, tuvo lugar la primera carrera. De esto a su difusión casi inmediata pasó muy poco tiempo. Sólo con que un americano avisado decidiese construir y vender unos cuantos, empezó la fiebre kartista. Una fiebre que si bien es de origen yanqui ha contagiado a todas las razas.

Si el papel de pioneros correspondió a los americanos, quienes perfeccionaron la idea fueron los europeos, y, de ellos, los italianos han sido y siguen siendo los mejores. Varios pequeños artesanos fueron afinando y puliendo el invento y se ha legado así a crear toda una industria específicamente dedicada al kart.

Los primeros utilizaban motores de



Dónde hacer karting

Alicante: Karting Las Palmeras (carretera de Nazaret a Oliva, km 6). / Karting Oliva (playa de Oliva). Delfin Park (Jávea).

Barcelona: Karting Viladecans (autovía Castelldefels, km 13, Barcelona).

Castellón: Karting Benicasim (Benicasim). Karting Vall de Uxó (Vall de Uxó).

Gerona: Karting Ampuriabrava (urbanización Ampuriabrava, Castelló d'Ampuries). Karting L'Escala (L'Escala). Karting Playa de Aro. Karting Fórmula (Lloret de Mar).

Las Palmas de Gran Canaria: Karting la Garita (Las Palmas de Gran Canaria).

Madrid: Karting IMD La Elipa (Madrid-Centro). Karting Los Santos (Los Santos de la Humosa). Karting Club Soto (Soto del Real). Kartódromo PAESA (Boadilla del Monte).

Málaga: Karting Torremolinos (Torremolinos).

Murcia: Karting Ascoy (Murcia).

Palma de Mallorca: Karting Competición (Calviá).

Tarragona: Karting Vendrell (El Vendrell). Karting Salou (Salou). Karting Mora (Mora d'Ebre).

Valencia: Karting Les Palmeres (playa de Sueca). Karting Nabella (El Saler, Valencia).

Zaragoza: Karting Los Cisnes (Zaragoza). Karting Zaragoza (Zaragoza).

son proporcionales a las de aquéllos. Y, como en ellos, hay varias calidades de compuestos, según las características del circuito o su temperatura, si llueve o está seco, o que únicamente deban aguantar unas pocas vueltas para marcar un crono que permita al piloto partir desde la mejor posición de salida... Tres cuartos de lo mismo sucede con los chasis: su aspecto sencillo no da idea de los pensados que llegan a estar. Al carecer de suspensión y de diferencial, es en el chasis donde recae la tarea de proporcionar una cierta flexibilidad, pero dentro de unos límites muy restringidos para poder tomar los virajes con la mayor efectividad. Los espectaculares derrapajes son frecuentes y es espeluznante el ver cómo los expertos provocan ese deslizamiento para aprovechar las curvas.

A su volante, las sensaciones son imborrables. Ante la carencia de suspensión y con lo directo de la dirección, el volante transmite al piloto un cúmulo de vibraciones y reacciones que le hacen verdaderamente «sentir» el vehículo entre las manos. Nada que ver con los hiperaislados coches de calle. Al volante del kart llega una cantidad de información que en un coche de turismo ni se aprecia. Es la conducción más directa que pueda encontrarse.

Por esta razón, el kart es el vehículo más adecuado para la formación de jóvenes pilotos o simplemente de futuros conductores conocedores de lo que llevan entre manos. Desde temprana edad —los hay para críos del orden de los diez años—, el chico va condicionándose a unas reacciones que aunque

luego no sea piloto de Fórmula 1 si le servirán para educar sus reflejos y poder reaccionar convenientemente en un imprevisto en la carretera. El kart no es sólo un divertimento, es la EGB de la Fórmula 1. Fittipaldi, Patresse, Prost, Piquet, etcétera..., o Abella, Albacete y García de Vinuesa empezaron con karts.

Se puede comprar un kart usado por menos de cincuenta mil pesetas, pero es difícil que por ese precio encuentre algo bueno. Entre las cincuenta y las cien mil ya se pueden encontrar cosas decentes para empezar. Uno de primera línea, a punto de competir y nuevo, ronda ya en la actualidad las trescientas mil pesetas. Para su transporte, la baca del coche sirve... El precio de las licencias federativas varía según las regiones, pero se puede generalizar como valor mínimo unas mil pesetas, que pueden llegar a las dos mil quinientas.

En España hay bastantes pistas de alquiler, con tarifas que están entre 300 y 500 pesetas los diez minutos, pero son pocas las que tengan un nivel europeo. Tanto Madrid como Barcelona, Valencia y Zaragoza cuentan con excelentes instalaciones no lejos del casco urbano. Fuera de ellas es en las zonas turísticas de las costas en donde proliferan más este tipo de instalaciones. Desde la Costa Brava hasta la Costa del Sol, y sin olvidar las Baleares y las Canarias, son muchos los centros turísticos que cuentan con pistas en las que incluso le alquilan uno para que le vaya picando el gusanillo.

Texto y fotos: J. L. Aznar

José Luis Martín Vigil

Son como niños

NATURALMENTE tengo coche. ¿Se puede vivir sin él? Qué duda cabe, pero nos hemos dejado convencer de lo contrario. Que yo lo afirme, colaborando en una revista del motor, supongo que desentona, aunque no tanto si me confieso adicto, como la mayoría de mis contemporáneos, y hasta capaz de dejarme deslumbrar por el cachet de una marca o por los sofisticados extras que la casa, en cantidad siempre creciente, ofrece a pagar aparte, claro está. De ésta mi propia «tontería» me redime, si acaso, el ser consciente de ella y la sonrisa que se me planta cuando lo considero.

Echaré por delante que soy profano en la materia, como tantos; ni entiendo de mecánica, ni soy un «manitas» para nada. De manera que, puesto a situarme —por decirlo de algún modo—, estoy mucho más cerca del «imperativo categórico» de Kant que del motor de explosión a gasolina. Así pues, reconozco mi osadía y ruego que no se me tome demasiado en consideración.

De mi coche se dice en los papeles que tiene 200 caballos de potencia. Alguna vez estudié Física y conservo cierta idea de que se trata de equinos metafóricos; no obstante, debería consultar la enciclopedia si precisara definirlos. Yo a los de carne y hueso incluso los monté, pero eso fue hace treinta años. De estos otros nunca he visto ninguno; sentirlos, sí, en el respaldo del asiento que te empuja, sobre todo; y oírlos, también, cuando al pisar a fondo relinchan todos juntos debajo del capó. Pero, si soy sincero, habré de confesar que de esas doscientas unidades quizá me sobren cien, porque las cien restantes se bastan y se sobran para hacer el servicio que en realidad se espera y necesita.

El mío es un coche de tres litros, o al menos eso dicen los que leen en el prospecto que se trata de un motor de 3.000 centímetros cúbicos; pero que nadie se llame a engaño, porque a la hora de llenar el depósito, nada de tres litros, pues son sesenta los que entran, y a casi cien pesetas que se ha puesto la esencia. Yo me pregunto entonces si no iría bien servido con 2.000, incluso con 1.500 centímetros cúbicos, como tantos que ruedan gua-

pamente por ahí. Por supuesto llevo llantas de aleación, lo que es como calzarse en *Guzzy*, que hace más mono, pero no garantiza que los zapatos duren más, si bien más gratos a la vista sí que son.

La pintura que me han puesto es especial, metalizada y, según reza la propaganda, exclusiva. No lo dudo. Hay que reconocer que no pasa inadvertida; es brillante y llamativa, pero, claro, va por fuera y lo único que yo he sacado en limpio de tan espectacular cromado ha sido que me grabaran a punta de navaja sobre la misma portezuela lo que se podría interpretar como un mapa de carreteras de la provincia de Madrid. Y es que jugar con la envidia ajena tiene eso.

El automóvil que comentario pasa con facilidad de los 200 km/h. Sin embargo, todo el mundo me dice que es de locos ir así por carretera, y la Guardia Civil, por otra parte, me sorprende con suculentas multas en cuanto oso subir de 130.

Por supuesto que mi coche trae de origen su instalación de aire acondicionado, pero yo hubiera preferido ventilarme por el viejo sistema de bajar la ventanilla cuando el otro día, regresando de Francia, un agente celoso se embizó con la idea de que me habían puesto en Andorra el aparato, como si yo fuera capaz de tal malicia, con todo y ser español.

¿A qué seguir? Hace un mes fui en avión a Lanzarote, donde debía dar conferencias a los jóvenes. Como es normal, alquilé un coche que, al no haber otra cosa disponible, resultó ser un Panda. Un Panda es también un automóvil, por si alguno tiene dudas, y está provisto de todo lo esencial. Me llevé y me traje por la isla, se portó como los buenos y, lo que es más curioso, parecía usar la gasolina con cuentagotas. Así que yo me dije: ¿Es sensato haber pagado por mi coche aproximadamente diez veces más de lo que cuesta éste? ¿Lo vale acaso? Pues qué quieres que te diga; nos hacemos adultos, eso es cierto, pero seguimos precisando de un juguete, y tanto mejor si es diferente del que tienen los vecinos.

José Luis Martín Vigil, Oviedo, sesenta y cuatro años. Ingeniero Naval, licenciado en Filosofía y teólogo. Es autor de más de cincuenta novelas de tema juvenil.



Pepe Bisquert, campeón de España Arriba, los superkarts de 250 c.c.

moto y ruedas de scooter. Ahora los motores, que incorporan los últimos adelantos y sutilezas de la termodinámica, están pensados y fabricados única y exclusivamente para este fin. No sirven para nada más. Son motores de 100 c.c. (o 135 si se trata de cierto tipo de pruebas al más alto nivel mundial), que con válvula rotativa de admisión y encendido electrónico sobrepasan las 18.000 revoluciones por minuto y llegan a los veinte caballos para mover los 125 kilos que pesan kart y piloto. Piense que su buen utilitario sobrepasa en poco los cincuenta caballos para casi ochocientos kilos.

Y con los neumáticos ocurre lo mismo. Fábricas como Bridgestone, Dunlop y, de modo muy reciente, Michelin, piensan y construyen gomas para este deporte. Gomas que antes que las de los Fórmula-1 fueron «slick», es decir, sin dibujo, y cuyas dimensiones

Toda la mañana en la SER.

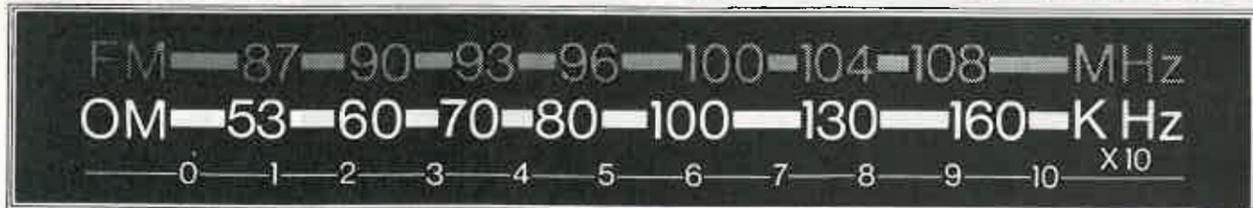


Radio entera y verdadera.
Múltiple y variada. Fresca y dinámica. En cadena y local. Actual.
Con la solidez y el peso específico de un profesional de la radio como Iñaki Gabilondo.



"ONDA MEDIA":

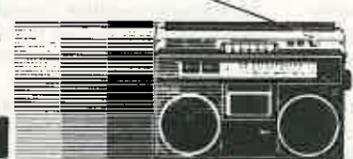
"Onda Media." Radio entera. Aquí, en la SER.
En la radio que siempre está en la onda.
Con la animación constante de Joaquín Prat.



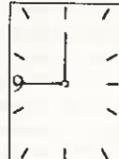
Y el contagioso dinamismo de Pepe Domingo Castaño.



LA RADIO DE MAÑANA.



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



SER

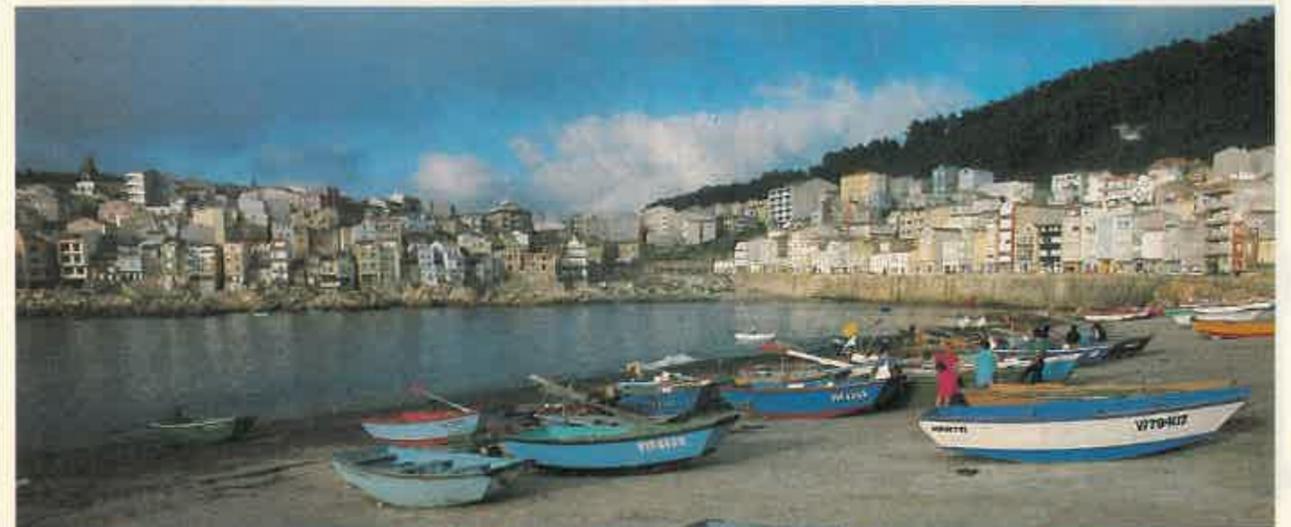
la radio de mañana, hoy.

RICARDO PEREZ ASCANOS

Viajes

Más visitada durante las vacaciones estivales, Galicia ofrece durante el invierno aspectos inéditos que añaden un interés especial a los ya conocidos: paisaje y gastronomía

DEL ROSAL A LA EMPANADA



En esta época del año el mar ofrece sus mejores frutos
Paisajes, tradiciones, artesanía y hospitalidad son constantes gallegas para el viajero que se adentre en estas tierras

EMPANADAS las hay en toda Galicia. Pero las más sublimes y variadas se dan en ese triángulo mágico, donde el Miño se arrima al mar, delimitado por Porriño, Bayona, La Guardia y vuelta a Porriño, con parada forzosa en Tuy. Río y mar compiten aquí por dar lo mejor a las cazuelas y éste es uno de los pocos lugares donde los amigos del buen comer alternan las empanadas de berberechos o almejas con las de anguila o lamprea, bichos de repulsivo aspecto

que viven en dos aguas y a los que la dulce da un sabor exquisito y una finura inigualable. La tierra, por su parte, colabora espléndidamente con el Rosal, ese caldo pálido consagrado al marisco de la región, pero que liga y aligera maravillosamente las empanadas.
Desde la ría de Bayona hasta La Guardia y Tuy se extiende hacia el sur el último retazo de tierra gallega, a la vez agreste y hospitalaria, que, por gozar de un clima más suave y menos

lluvioso que el del resto de la región y encontrarse muy cerca de Portugal, puede ser un punto de destino para pasar unos días o descansar durante unas prolongadas vacaciones.
En la zona elegida, a la que se llega desde Pontevedra por la N-550, las carreteras interiores que comunican pueblos y aldeas son estrechas, con numerosas curvas y de asfalto ondulado. Es muy importante conducir con atención, pues no resulta extraño toparse con carretas tiradas por bueyes,

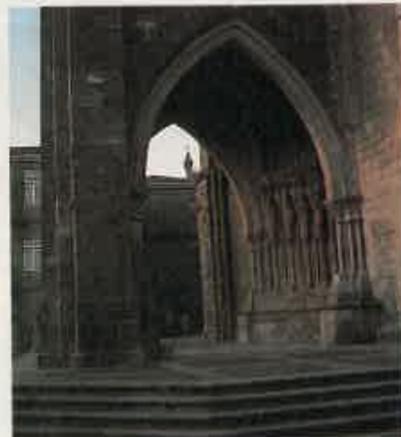


En Galicia aún se conservan los más viejos ritos ancestrales de su origen celta

e incluso, en las horas del atardecer, algún que otro campesino que conduce su ganado a casa por esas estrechas carreteras que, por carecer de arcaes, deben de servir de caminos de ganado.

Desde Bayona hasta Tuy la carretera no ofrece dificultades especiales al automovilista, salvo las derivadas del excesivo tráfico. La ruta es muy pintoresca entre Bayona y La Guardia; pasamos por Oya, donde se encuentra al borde del mar el monasterio de Santa María de Oya. La Guardia es un puerto de pesca en la desembocadura del Miño. Desde allí merece la pena subir al monte de Santa Tecla en cuya cima se divisa la costa y el bajo valle del río Miño. Durante la ascensión se contemplan unas vistas muy bonitas y se atraviesa el emplazamiento de un poblado celta.

A siete kilómetros de La Guardia está El Rosal, un bello pueblo muy bien conservado que goza de un microclima privilegiado, en el que se dan naranjos, limoneros y frutas tropicales. Pero El Rosal es famoso por sus vinos de albariño que, según muchos expertos, se pueden comparar a los mejores del Rin. Antes de comprar alguna partida, asegúrese de que elige auténtico Rosal, de genuina uva albariña. En esto, como en todo lo bueno, no faltan quienes dan gato por liebre.



Comer y dormir

RESTAURANTES — BAYONA: Moscón (M16*), Alférez Barreiro, 2. Tel. 35 50 08. Naveira (M16*), Alférez Barreiro, 6. Tel. 35 50 35 (cierra los martes y noviembre). Rocamar (M16*), Baredo (a dos kilómetros de Bayona, carretera de La Guardia). Tel. 35 52 04 (cierra los martes de octubre a mayo).

HOTELES — BAYONA: PN Conde de Gondomar (****), Monte Real. Tel. 35 50 00. TUY: PN San Telmo (***), avenida de Portugal, s/n. Tel. 60 03 00. VIGO: Bahía de Vigo (****), Cánovas del Castillo, 5. Tel. 22 67 00. Ciudad de Vigo (****), Concepción Arenal, 4 y 6. Tel. 22 78 20.

M16*: Recomendado por MOTOR16.

Los pórticos de piedra son una constante en los monumentos galaicos

La comarcal que desde La Guardia nos lleva hasta Tuy, bordeada por el Miño, atraviese parajes de gran belleza con miradores sobre el río. Una vez en Tuy, antigua ciudad sobre una alta colina que conserva de su pasado medieval una red de calles tortuosas y empinadas bordeadas por viejas casonas, hay que visitar la catedral, que vista desde lejos ofrece el aspecto de una fortaleza. Un poco más lejos se encuentra la iglesia de San Bartolomé, una de las más antiguas de Galicia. Desde Tuy se puede pasar a Portugal y perderse unas horas por la zona fronteriza, e incluso comer en Valença para volver por la tarde a Tuy.

Entre las numerosas excursiones que se pueden realizar desde cualquiera de los puntos marcados en la ruta, se encuentra el viaje a las islas Cíes, convertidas en parque natural, donde el paisaje se mantiene salvaje. Situada en pleno Atlántico, frente a la ría de Bayona, se puede arribar a ellas en unas horas de viaje, bien a bordo de cualquier velero o motora de los muchos que circulan por la zona, o como pasajero de uno de los barcos de línea regular que con frecuencia realizan el servicio.

La carretera nacional que desde Tuy conduce a Porriño, muy transitada por la cercana presencia del puerto interna-

cional de Vigo, tiene horas punta, coincidiendo con la apertura y cierre de comercios. Este tiempo, si no queremos circular en caravana, lo podemos aprovechar para realizar alguna visita turística a pie, en cualquiera de los pueblos próximos a esta ruta, donde siempre encontraremos algún rincón que merezca su contemplación. Hay que tener presente, cuando se viaja por Galicia, que las gasolineras escasean y siempre es conveniente repostar antes de emprender un largo recorrido.

Una de las características del pueblo gallego es haber sabido conservar las más ancestrales tradiciones artesanas que han sido plasmadas en todos los

Autoagenda

ESTACIONES DE SERVICIO DURANTE VEINTICUATRO HORAS —

Vigo: En el casco urbano (plaza de España). **La Guardia:** C-550 de la costa, a dos kilómetros del casco urbano. **Tuy:** C-550 de la costa, a la entrada del casco urbano. **Bayona:** En el caso urbano.

SERVICIO DE GRUA — ADA. Vigo: Auto-Auxilio Abraim. Avenida de Samil, 11. Tel. (986) 29 35 80 / 29 36 20 / 23 67 83. **RACE.** Vigo: Talleres Fariñas. Travesía de Vigo, 175-int. Tel. 27 21 12/22 18 15.

CONCESIONARIOS DE LA ZONA

— **ALFA ROMEO:** Mercauto-Móviles, S. L., Romil, 26-28. Tel. (986) 41 70 00/42 40 02. **AUSTIN ROVER.** Vigo: Rolcar, S. L. Avda. Pizarro, 15. Tel. 41 12 88/41 10 11/41 64 22. **BMW.** Vigo: Veimsa. Brasil, 35. Tel. 41 83 67. **CITROËN.** La Guardia: Comercial Automoto, S. A. Prolongación República Dominicana, s/n. Tel. 61 12 55. **Vigo:** Talleres Abreu. Avda. Castrelos, 208-210. Tel. 29 18 61. **FIAT.** Vigo: Ficar, S. A. Avda. de Madrid, 205. Tel. 27 79 50. **FORD.** Vigo: Emilio Bendaña Fernández. Avda. de Madrid, 25. Tel. 41 54 33. **GENERAL MOTORS.** Vigo: Vigo de Automoción, S. A. Avda. de Madrid, s/n. Tel. 27 67 54. **MERCEDES.** Vigo: Comercial Mercedes-Benz, S. A. García Barbón, 77. Tel. 22 10 97. **PEUGEOT-TALBOT.** La Guardia: Talleres Alvarez. Puerto Rico, s/n. Tel. 61 12 50. **Tuy:** Talleres Roat. Ctra. Tuy-La Guardia, km. 2. **Areas:** Tel. 60 06 95. **RENAULT.** Bayona: Talleres Jaifer, Julián Valverde, 2. Tel. 35 11 38. **La Guardia:** Juan Flores Fernández. Avda. de la República Dominicana, 14. Tel. 61 05 58. **SEAT.** La Guardia: Estación de San Roque, S. L. San Roque, 13. Tel. 61 10 75. **Vigo:** Salfer y Compañía, S. L. Pontevedra, 4-6. Tel. 22 29 01.

objetos de arte cotidiano. Por ese motivo, no les será difícil encontrar en cualquier mercadillo objetos de artesanía a precios populares, donde la famosa etiqueta de «hecho a mano» no es sólo un reclamo.

Más visitada durante las vacaciones estivales, Galicia ofrece durante el invierno aspectos inéditos que añaden un interés especial a los ya conocidos: paisaje y gastronomía.

Block del Paparrutas

La ruta del rosal

SAN Miguel de Tabagón, en el corazón mismo de la ruta del Rosal, es uno de los más bellos y pintorescos pueblos de la zona y allí tiene su bodega don Santiago Ruiz, admirable amigo y vitivinicultor, autor y papá de un blando (del Rosal, of course!) albariño, con gustos de manzana y acero.

Para visitar la bodega hay que avisar previamente telefonando al 61 05 08 o al 23 14 67. El último precio de bodega era de 350 pesetas la botella, que es un poco caro, pero dado lo reducido de la producción y lo agradable del vino, que conviene servir muy fresco, no se le pueden poner tampoco demasiados peros.

En todo caso, de entre los productores de la zona que embotellan y etiquetan es probablemente el que pone mayor mimo y más avanzada tecnología en la elaboración. Usa uva de sus propios viñedos o de compras exclusivamente a otros viticultores del Rosal, y trabaja únicamente con albariño.

De ahí también lo reducido de la producción y lo elevado del precio. La calidad se paga siempre.

Nadie se arrepentirá, lo juro, de haber detenido el vehículo una o dos horas en San Miguel de Tabagón y de haber catado unos vasos, a temperatura de bodega, en el lindo y simpático bar que don Santiago Ruiz ha montado en los sótanos de su morada. Ni de haber colocado en el maletero una caja de ese albariño que cuenta ya con varias añadas interesantes. Sin embargo, es preferible adquirir las más recientes.

En cuanto a la cocina, vale la pena ir a buscar la carretera de Tuy a La Guardia y detenerse en el empalme de Tomiño para almorzar o cenar en Delmiro, uno de los raros restaurantes de España en los que rinde culto al pescado de río (del Miño, claro). Según temporada, hay lamprea, salmón, truchas, anguila, sobalo y otras variedades. La carta es muy reducida y cambiante y el estilo, casero pero muy cuidado. Suele haber muy buenos oportos. El patrón, Delmiro Vicente Rodríguez, prepara sabrosos

aguardientes de fruta con el mejor orujo del Rosal.

Es de los casos en los que conviene llevar en el auto algún abstemio. Es gente profundamente triste y antipática, pero útil a veces.

Nadie va a Galicia sin llevar en el ánimo la intención de atracarse de mariscos o de hacer una buena cura de pescado de mar. Así que no habrá más remedio que alargar la ruta del Rosal hasta Bayona, en donde las paradas son el Rocamar, que está en la carretera de La Guardia a Bayona por la costa y a muy poca distancia de esta última localidad, y el Naveira y el Moscón, que ya están en la propia Bayona.

El Rocamar, construido en el mismo acantilado, es uno de esos locales enormes destinados a bodas y bautizos, pero la materia prima es de primer orden, y si se consigue mesa junto a los ventanales que dan al mar, la estancia se transforma en algo de lo más agradable. Hay viveros propios de crustáceos de toda suerte y también, algo más caro, de la propia ría.

En el Naveira se almuerza o se cena en el piso superior, y si hay suerte o si se reserva (35 50 35), las buenas mesas son las del mirador que da al puerto. La cocina es honesta, casera y limpia. La salsa gallega o ajada para la merluza o el rodaballo es de las más finas que he probado en la zona.

El Moscón tiene parecidas características y bajan con vinos de la zona, albariño, ribeiro, rosál o condado, que sirven en jarra o garrafa.

Son vinos acidillos, un poco turbios, pero bien agradables si están muy frescos.

Algunas personas los soportan mal, en cuyo caso, y si se da uno al marisco, lo mejor es atenerse a la cerveza. Desgraciadamente, en la zona está mal distribuida la Estrella de Galicia, que es una de las mejores cervezas de España.

Si se regresa a casa en el día y la visita a Bayona pilla por la mañana, es aconsejable y divertido darse una vuelta por el mercado y llevarse pescado, marisco, carne y pan.

Xavier Domingo



Serviá se estrenó y ganó
A la izquierda, Oliveras, desafortunado animador del campeonato

encierran un encanto especial. La espectacularidad de la tierra, la belleza de los coches derrapando y constantemente cruzados en las curvas, es algo muy difícil de ver en el asfalto. Por eso, numerosos aficionados aguantaron durante toda la mañana del domingo, 11 de diciembre, el frío de los montes, recorriendo los tres tramos elegidos por los que el rallye pasaba tres veces.

El sistema de bucles repetidos permite que el público vea las pruebas sin demasiadas dificultades. Sin embargo, para algunos aficionados faltaba una mayor información para seguir el rallye: al ser secreto, y para que no haya filtraciones, el recorrido se facilita tan sólo unos minutos antes de la salida de la prueba.

De los tres tramos elegidos, tan sólo el primero de ellos, el más largo, presentaba dificultades especiales. Una zona en subida y con mucha arena

suelta causó estragos entre los participantes, que se encontraron atrapados en la tierra. Desde el Seat de José María Serviá, hasta algunos Pandas y Fiestas, se vieron atrapados varias veces. El rallye, que es una prueba de velocidad, parecía en estos puntos una carrera «off road» destinada a vehículos todoterreno. Las otras dos pruebas especiales, mucho más rápidas, eran de firme duro y pedregoso.

La experiencia de este año con el Campeonato de Tierra ha despertado muchas expectativas de cara a la próxima temporada. Son muchos los pilotos que ya piensan seguir el año que viene este certamen, puesto que resulta mucho más barato que el Campeonato de España de asfalto. Sin embargo, al ser este tipo de campeonato nuevo en España, existe una cierta desconfianza hacia él. Por un lado, los tramos secretos, a decir de muchos, no son siempre

El éxito del I Campeonato de España de Rallyes de Tierra, por su espectacularidad y por el gran número de participantes, permite pronosticar el auge de estas pruebas en 1984, con más carreras en el calendario.



Ricardo «Rizos» Muñoz
Campeón de España de Rallyes de Tierra

RALLYES

LA TIERRA PROMETE

LA cara triste de «Rizos» Muñoz contrastaba con la serenidad y placidez de Salvador Serviá en la plaza del Ayuntamiento de Sigüenza (Guadalajara), donde se dio la salida a la última prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra. Entre los 27 equipos participantes se encontraban casi todos los habituales de este campeonato, junto con otros muchos ansiosos por saber lo que es un rallye secreto de tierra.

«Rizos», ganador del certamen al haberse impuesto en cuatro de los cinco rallyes disputados, vio llegar victorioso a Salvador Serviá el domingo por la mañana cuando finalizó la prueba y añoró no estar en el parque cerrado de salida como en otras ocasiones, porque Citroën, su equipo, se retiró en el último momento con el título ya en el bolsillo.

Para el público este tipo de rallyes





Antonio Zanini participó en algunos rallies del campeonato. En el de Sigüenza hizo de «coche cero» y además, como se ve en la foto, ayudó a algunos de los participantes que se «clavaron» en las trampas de arena

tan secretos. Por otra parte, son pocos los pilotos nacionales que tienen experiencia en tierra, pues ya hace muchos años que en España se desterró la tierra de los rallies y tan sólo queda el Costa Brava como último baluarte. Sin embargo, no debemos olvidar que el Costa Brava es un rallye que cuenta con una gran participación extranjera y a él no asisten muchos pilotos nacionales precisamente por miedo a la tierra.

Para correr en tierra no son necesarios coches espectaculares, ni caros. Unos buenos refuerzos de carrocería, cubrecárter, a lo sumo dos juegos de neumáticos, y unas buenas dotes de improvisación son suficientes para tomar la salida. Además, al ser los tramos secretos no es necesario gastar tiempo y dinero en entrenar. Esto facilita la participación a todos aquellos aficionados cuyo «hobby» es correr y no disponen de demasiados medios para ello.

Pero también entre el público existían comentarios negativos. En ge-



La espectacularidad es uno de los mayores alicientes para el público —incluido el presidente del RACE, al fondo, con anorak amarillo—, que aguanta polvo y frío para ver a los participantes en primera línea

neral los aficionados protestaban por la presencia de todo tipo de coches en esta prueba. Un salmantino muy gracioso, comentó al ver pasar un coche de autocross: «Yo había venido a ver un rallye, no una prueba de autocross.»

La victoria de Salvador Serviá, en Sigüenza, con el Ford Escort XR3 oficial ha demostrado que este coche, aunque con él no se han logrado buenos resultados en asfalto, puede ser un vehículo competitivo en tierra. Queda por ver si tras esta victoria, Ford se anima a seguir el Campeonato de Tierra el año que viene. Talbot ya está preparando un coche, que será pilotado por Antonio Zanini, y no sería extraño que Citroën, que dejó al campeón sin coche en la última carrera, reconsiderase su decisión de abandonar. Lo cierto es el gran interés que ha suscitado la iniciativa del Real Automóvil Club de España (RACE) entre los pilotos españoles, que ven la posibilidad de correr por poco dinero.

A TODO GAS

- La Federación Internacional del Automóvil ha vetado la propuesta de un campeonato paralelo al de Fórmula 1 con monoplasas de Fórmula Indy.

- Lo que sí ha sido aprobado por la Federación ha sido la creación de una nueva fórmula de monoplasas, denominada Fórmula 3000. En ella correrán los viejos Fórmula 1 de los años 81 y 82, equipados con el motor V-8 Ford Cosworth.

El certamen constará de doce pruebas, cinco de las cuales se correrán como teloneras de los Grandes Premios del Mundial.

- Además del Campeonato de Rallyes en Tierra, con un Talbot Samba oficial, Antonio Zanini pretende hacer una serie de pruebas del Campeonato de España con un coche ganador, que podría ser un Lancia Rally Abarth o un buen Porsche 911 SC.

- Los entrenamientos de los grandes equipos de Fórmula 1 en el circuito de Paul Ricard se vieron interrumpidos cierto día del pasado mes de noviembre por el millonario árabe Akram Ojeh, que había alquilado el circuito para que sus hijos pudieran disfrutar un día de las sensaciones del pilotaje de coches de competición. Mansour, el mayor, que dirige TAG, el grupo de empresas al que pertenece la industria que produce los motores Porsche Turbo para el equipo McLaren, giró con un Williams de hace dos años, mientras que su hermano menor, Aziz, se contentó con conducir un Fórmula Renault.



Resistente Jacky Ickx

JACKY Ickx ha revalidado su título de Campeón del Mundo de Resistencia, al terminar tercero en los 1.000 kilómetros de Kyalami, última prueba del Campeonato del Mundo. Por primera vez, los Lancia consiguieron dar una buena réplica a los Porsche, rodando en cabeza durante el primer tercio de la carrera, ayudados por la lluvia. Cuando dejó de llover y el piso se secó, los Porsche oficiales volvieron

a la carga. Bell-Bellof, que fueron los vencedores de la prueba, lograron superar al Lancia de Patrese Nannini, mientras que Ickx, que se había salido de la pista al comenzar a llover, tras una rápida reparación de los daños logró hacerse con el puesto.

Jacky Ickx terminó con sólo tres puntos de ventaja sobre su compañero de equipo Derek Bell, que pudo haberle quitado el título.



Un campeón de dieciocho años

JAVIER Hernández se ha proclamado Campeón de España de Velocidad en la categoría de hasta 1.150 centímetros cúbicos, al volante de un Talbot Samba GL. Javier pasará a la historia como el más joven campeón de esta categoría, puesto que el título lo ha conseguido con los dieciocho años recién cumplidos (nació el 31 de agosto de 1965). Comenzó a competir hace dos años, una vez pudo obtener la licencia. Hasta ahora ha tenido que conformarse con correr en circuito, a la espera de cumplir los dieciocho años para poderse pasar a los rallies, que es la modalidad que de verdad le gusta. Desde que tiene carnet ha participado en dos pruebas de este tipo.

Alen, por el mundial

M ARKKU Alen recibirá toda la ayuda de Lancia para que finalmente pueda conseguir el Campeonato del Mundo de Pilotos de Rallyes. Es el único piloto del equipo que participará en todas las pruebas del Campeonato, incluido el Rallye Safari. El piloto finlandés no se siente particularmente satisfecho de tener que correr en Africa, pero resulta imprescindible hacerlo si se quiere ser campeón.

Las pruebas, que de momento no entran en su programa, son el Rallye de Suecia y el Costa de Marfil, que podrían ser aprovechados por su rival número uno, el sueco Stig Blomqvist, primer piloto de Audi, para sacarle alguna ventaja.



cambió

19-26 de diciembre de 1983

N.º 629 • 200 ptas.

**ESTA SEMANA
EN SU QUIOSCO**

**DESPUES
DE UN AÑO
TAN DURO**

Feliz Navidad

**POSTER
DE
CHU-LIN**

Carrillo-Iglesias: Pecés a la greña
El día que murió Carrero
Alfonsín: Llegó la hora de mandar

ESPECIAL

Motos

LAVERDA 1200 - "MODENA CORSE"

UNA MOTO A LA MEDIDA

POSEER una motor diferente a todas las demás es el sueño de cada motorista. En la mayoría de los casos, se personaliza una moto variando solamente la parte exterior. Con esto se consigue la mayor parte de las veces un aspecto agresivo que no corresponde a la realidad del vehículo. Una transformación debe estar basada en mejorar las características de origen o adaptar este mismo a un uso más deportivo.

La Laverda 1.200 probada por nosotros es una moto de gran turismo convertida en una deportiva en todo su concepto.

La transformación, realizada en Madrid por el taller «Modena Corse», se ha basado en mejorar la estabilidad, conservando el chasis de origen. Con la adopción de un basculante cuadrangular y la variación del lanzamiento de la horquilla se ha conseguido una buena estabilidad, que permite aprovechar el aumento de la potencia del motor. En este último se han sustituido casi todos sus componentes de origen.

Las modificaciones realizadas en los pistones y la culata han dado un incremento de potencia de casi veinte caballos. La necesidad de tener que importar la mayoría de las piezas hace más

complicada la realización de estas transformaciones en España. La preparación de esta Laverda es el fruto de un trabajo de alta artesanía, realizado durante varios meses, en los cuales han colaborado especialistas de distintos sectores de la industria. Debido a la conducción que requiere un vehículo de estas características, aumenta el riesgo de una caída, que causaría daños importantes en la moto y un desembolso considerable para su reconstrucción. Una vez terminada la transformación, es imprescindible un minucioso proceso de puesta a punto, tanto en la parte mecánica como en la ciclística.





La transformación le da un aspecto agresivo. Recuerda a una moto de carreras de resistencia

MECANICA



La transformación ha convertido esta Laverda 1.200 en una moto rápida con prestaciones deportivas elevadas. El motor es el clásico tres cilindros que ha caracterizado a esta marca desde

hace años. En él, se han sustituido los pistones de origen por unos de aluminio forjado, con un aumento de la relación de compresión para llegar a 10:1. El incremento de la potencia se ha conseguido básicamente con la elaboración de la culata y la sustitución de sus componentes. Los conductos de admisión y escape variados en sus medidas permiten la adopción de unas vál-

vulas sensiblemente más grandes. Los dos árboles de levas, totalmente diferentes a los de serie, completan el conjunto cilindro-culata hasta alcanzar una potencia de 97 caballos. Los cilindros pintados con pintura anticorrosiva al mercurio mejoran la refrigeración y contribuyen a la estética de la moto. El cigüeñal, de comprobada resistencia, tiene cinco puntos de apoyo y garantiza la solidez necesaria para soportar el aumento de potencia conseguido con la transformación.

La alimentación de este motor se compone de tres car-



Nuevos medio-manillares. Los mejores del mercado

En el motor, casi todos los elementos de origen han sido sustituidos. «Modena Corse» ha conseguido una moto estable, rápida y sensible



COMPORTAMIENTO



buradores elaborados por el conocido técnico Hugo Malossi. Durante la prueba, el funcionamiento de esta Laverda 1.200 ha sido perfecto, sin dar síntomas de variación en la carburación. El cambio montado en la Laverda es de relación cerrada. Una primera marcha muy larga y las otras cuatro bien escalonadas permiten una conducción deportiva y el aprovechamiento de la potencia en todos los regímenes de funcionamiento. El embrague, a pesar de tener los muelles reforzados, es blando de accionar. Un sistema mecánico de levas ofrece al piloto la posibilidad de un uso exhaustivo sin notar cansancio en la mano. El motor es poderoso; su funcionamiento da la sensación de una gran fiabilidad mecánica, y su rendimiento empieza a ser brillante a partir de las 3.700 revoluciones por minuto hasta las 8.200. Este motor no ofrece la suavidad de los pluricilíndricos japoneses; es ruidoso y sus reacciones son bruscas y nerviosas. Estas características son criticadas por unos y

apreciadas por otros. Consideramos que puristas adictos a los motores europeos encuentren en éste un producto apreciable.

Rápida y sensible al manejo son los adjetivos que definen esta Laverda 1.200. Equipada con un basculante cuadrangular con diferentes medidas del original, se ha conseguido una buena rigidez en la parte posterior. La amortiguación se compone de una horquilla hidráulica aligerada y reforzada y de dos amortiguadores hidroneumáticos con ozono en la parte posterior. La estabilidad de esta moto es francamente buena y permite usar la potencia del motor en su totalidad. Durante el ensayo, conduciendo la Laverda 1.200 a su máxima velocidad, en autopista (210 km/hora), su penetración al aire era casi perfecta. La adopción de un carenado mejoraría sensiblemente la conducción. En zonas de curvas cerradas nos sorprendió la docilidad de esta moto. Su trazado a velocidad elevada es

FICHA TECNICA



Laverda 1200 (transformada)

- MOTOR** Tres cilindros en línea frente marcha, inclinados a 20 grados. Refrigeración por aire. Dos árboles de levas en cabeza. Dos válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 80 x 74 mm. Cilindrada total: 1.115,89 c.c. Relación de compresión: 10:1. Potencia máxima: 97 CV a 8.200 rpm. (motor de serie: 76,05 CV a 7.500 rpm.). Par máximo: 8,2 mkg. a 7.600 rpm.
- ALIMENTACION** Tres carburadores a campana. CDC de 34 mm. de diámetro.
- ENCENDIDO** Electrónico Bosch, con avance automático.
- TRANSMISION** Primaria y secundaria, por cadena. Embrague multidisco en baño de aceite. Caja de cambios con 5 velocidades, con relación cerrada.
- BASTIDOR** Doble cuna cerrada. Horquilla delantera hidráulica aligerada y reforzada. Suspensión trasera con basculante cuadrangular, con amortiguadores de ozono. Tres discos de freno Fontana con pinzas de electrón.
- DIMENSIONES** Longitud: 2.100 mm. Anchura: 800 mm. Distancia entre ejes: 1.476 mm. Peso en vacío: 218 kg. Capacidad del depósito: 18 litros.

LAVERDA 1.200 TRANSFORMADA



Costo de la transformación

La transformación se compone de los siguientes elementos: Tres pistones en aluminio forjado, tres camisas del cilindro, nueve segmentos, tres bulones de pistón, seis frenillos, una junta cilindro/motor, una junta culata/cilindro, dos árboles de levas, muelles de válvula.

	Pesetas
Tres carburadores	123.611
Escape tres a uno	16.000
Tres discos de freno, dos bombas y tres pinzas	68.000
Un juego de medios-manillares	16.000
Reposapiés	24.000
Basculante	38.000
Kit depósito-sillín	36.500
Dos amortiguadores	44.400
Amortiguador de dirección	4.700

TOTAL (incluido mano de obra) 371.211

Precio en la calle: 718.600 pesetas

(moto de serie sin transformación)

Importador: Corver. Calle Marco Aurelio, 8. Barcelona, 6.

Garantía: Seis meses. Número de talleres oficiales en España: 82.

Plazo de entrega: Inmediato. Fecha de presentación: Salón de Milán 1977.

VIRTUDES

- Buena frenada.
- Prestaciones elevadas.
- Resistencia mecánica.
- Estabilidad.
- Estética y acabado.

DEFECTOS

- Motor muy ruidoso.
- Consumo elevado.
- Posición del pasajero incómoda.
- Motor desagradable en bajas revoluciones.



Cuadro y mandos eléctricos
Se conservan los elementos de origen



Llantas de magnesio
Más ligeras para un neumático mayor

tica, aseguran una constante presión en el sistema.

EQUIPAMIENTO



La Laverda 1200 (transformada) está equipada tal como requiere una moto deportiva. En ella no hay nada superfluo; todo está basado en reducir el peso y ganar seguridad. El conjunto depósito-sillín tiene unas formas anatómicas que permiten el perfecto acoplamiento del conductor con la moto. En el colín hay espacio suficiente para guardar las herramientas y otras cosas de poco volumen.

Los medio-manillares, como los reposapiés, marca Bimota, están considerados los más ligeros y mejores del mercado. Los mandos eléctricos, el cuentarrevoluciones y el velocímetro son los mismos que equipan la moto en origen; su calidad es muy buena. Un radiador sujeto en la parte delantera del chasis garantiza la refrigeración del aceite del motor. La batería que equipa esta Laverda 1200 es de níquel-cadmio. Además de su poco peso asegura una alimentación constante. En caso de que sea necesario recargarla basta rodar unos pocos kilómetros por carretera.

preciso y el motor muy progresivo, consiguiendo así una conducción rápida y agradable. La postura del conductor es cómoda: en ningún momento se pierde el dominio de la moto.

El depósito del carburante, construido en fibra de vidrio, está dividido en su interior en dos mitades con el fin de evitar que se desplace la masa líquida, cosa que podría perjudicar a la estabi-

lidad en el momento de abordar una curva y contra-curva. La frenada de la Laverda 1.200, compuesta por tres discos, es potente, sin llegar nunca a bloquear las ruedas. El conjunto de bombas y pinzas está construido en electrón, aleación de magnesio y aluminio. Sus características son la ligereza y la disipación térmica. Los latiguillos de los frenos, de procedencia aeroná-

HABANO PURO



Negro. Fuerte. Todo cubano. El único cigarrillo hecho exclusivamente con el mejor tabaco de Vuelta Abajo. Sin mezclas. Puro desde el origen. Con el sabor fuerte y entero del puro tabaco habano. Si está en negro, no lo dude: llegue al máximo. Llegue a Habanos. Porque sólo Habanos es habano de cuerpo entero. De arriba a abajo.

HABANOS.
Puro tabaco de Vuelta Abajo, Cuba.

Tabacalera



Los componentes del encendido electrónico son de fácil sustitución. Levantando el sillín se tiene acceso a una plancha de aluminio perforado que aloja la centralita electrónica y el regulador. El alumbrado se compone de un faro halógeno cuya luz es clara y abundante.

Un amortiguador de dirección anclado al chasis y a la horquilla ayuda a mantener la estabilidad. Su regulación tiene cinco variantes y es de fácil acceso incluso con la moto en marcha. El conjunto de escapes es de tres a uno; éstos hacen la unión con el tubarro final en la parte inferior del motor. Con este sistema, además de un incremento de la potencia, se consigue una sensible reducción de peso.

ACABADO



El acabado es bueno sin nada superfluo que perjudique el concepto de moto deportiva. Para la tapa que protege el alternador se ha empleado una pintura rugosa con el fin de mejorar la refrigeración. El sillín está revestido en la parte central con ante negro y en los laterales dos franjas, de piel lisa, facilitan deslizar las piernas en caso de que sea necesario desplazar el cuerpo para trazar una curva. El conjunto depósito-sillín está pintado con meticulosidad, y la pintura empleada es la misma del Ferrari 512 BB. Todas las tapas del motor han sido pulidas manualmente y esto da un aspecto de acabado muy ar-

CONSUMO



Gasto elevado

CIUDAD
En primera, segunda y tercera 12,0 l.

CARRETERA
En conducción tranquila 8,5 l.
En conducción rápida 10,0 l.

AUTOPISTA
A 185-200 km/h. 11,2 l.

RENDIMIENTO



Prestaciones elevadas

VELOCIDAD MAXIMA
Sólo con el piloto 210 km/h.
Con dos personas 194 km/h.

ACELERACION
De 0 a 400 metros 11 seg.

tesanal, poco común en las motos actuales. Las llantas han sido sustituidas por unas de magnesio, más ligeras y con cabida para un neumático de mayor sección. La tornillería, de procedencia aeronáutica, es sumamente ligera y garantiza la máxima seguridad de apriete. La línea estética de esta Laverda es agresiva, nos recuerda las motos de resistencia, con un depósito-sillín anatómico y armonía en el acoplamiento de los colores.

VALOR/PRECIO



Enjuiciar el precio de un capricho es difícil. La Laverda 1200 (transformada) es una obra de artesanía, destinada a un cliente que desea una moto única.

Sus prestaciones de estabilidad, frenada y potencia son elevadas. Para conseguir un producto como éste es necesario emplear materiales muy costosos y una mano de obra altamente especializada. Esta Laverda ha sido mejorada en todos sus componentes siguiendo un criterio de efectividad y estética. El precio de la moto (transformada) es de 1.100.000 pesetas.

Su precio es elevado, sus prestaciones son altas; poseer una moto casi a la medida es el sueño de todo motorista.

Nosotros consideramos esta Laverda una moto costosa, y su precio justificado.

Gigi Corbetta

Motor 16/63

Atrévase a...

La niebla es causa de gran cantidad de accidentes y un buen sistema de luces apropiado es una gran medida de seguridad en las condiciones de poca visibilidad, tanto para ver como para ser visto. Los faros antiniebla serán una ayuda decisiva siempre que se encuentre en una zona de niebla o de poca visibilidad, más frecuentes en esta época del año.

Si se decide a montarlos por sí mismo, asegúrese de que los faros que compra son de marca reconocida y están homologados (pueden costar unas nueve mil pesetas); no basta con que den luz amarilla, sino que han de tener unas características de profundi-

dad y anchura del haz determinados. Si se los montan en un taller, pida que sean homologados. El montaje no tiene ninguna complicación, y tan sólo se tienen que tener en cuenta las normas que sobre su montaje dicta del Código

Precio de la instalación en un taller:
Unas 2.500 pesetas sobre el precio de los faros.

Precio en casa: Nada.

Tiempo de la instalación en taller:
Tendrá que dejar el coche un día.
Tiempo efectivo de la reparación: Dos horas.

de la Circulación. Los faros deben estar montados simétricamente respecto al eje vertical del automóvil y a la misma altura del suelo. El borde exterior del cristal debe estar como máximo a 400 mm. del borde del vehículo. El borde inferior del cristal debe estar a más de 250 mm del suelo y su borde superior debe quedar por debajo del de los faros de cruce. La instalación deberá realizarse de forma que sea incompatible el utilizar los faros antiniebla con la luz de carretera.

En el montaje completo no tardará más de un par de horas, y antes de comenzar la instalación eléctrica debe desconectar la batería para evitar posibles cortocircuitos.

MONTAR FAROS ANTINIEBLA

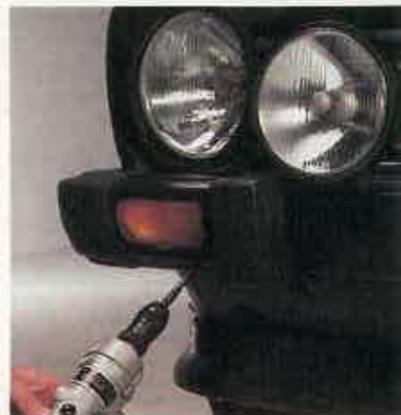
1 En el kit de los faros vienen todos los cables y terminales, un interruptor, un relé y un esquema eléctrico que le simplificará la instalación eléctrica. El resto de las herramientas son las habituales en cualquier caja.



2 Según del coche de que se trate, la instalación de los faros puede ser más fácil o más complicada. En los coches con paragolpes de material sintético la instalación se complica un poco más.



3 Marque el lugar donde vaya a taladrar los agujeros. Asegúrese de que el lugar elegido cumple con la normativa de tráfico y, a su vez, que no queden demasiado expuestos a golpes de aparcamiento o de bordillos.



4 Tras marcar con un punzón, haga un agujero con una broca de cuatro milímetros y vaya aumentando el diámetro hasta llegar al diámetro necesario. Si no tiene una broca tan grande, utilice una lima redonda.



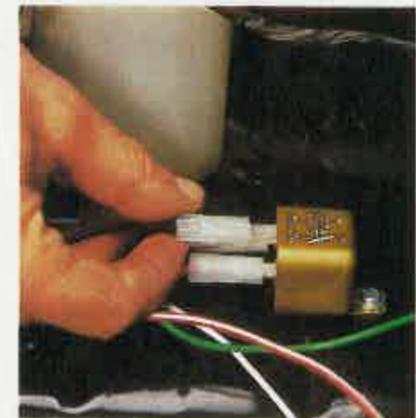
5 Introduzca el tornillo del faro por el agujero. En la parte exterior ponga la arandela gorda, que sirve para fijar la posición de los faros. Por el interior ponga una arandela de presión para evitar que se aflojen.



6 Apriete la tuerca. Normalmente no hay mucho espacio entre el parachoques y la carrocería para poder manipular con la llave. Si no puede con una llave fija normal, intente con una de tubo por la parte de arriba.



7 Busque un lugar protegido del agua en el vano del motor para atornillar el relé que acciona los faros. Atornillelo a la carrocería con un tornillo de rosca chapa, asegurándose de que queda firme.



8 Apunte en un papel el color de cada uno de los cables utilizados y su misión. Conéctelos al relé según indica el esquema eléctrico del kit. Normalmente, el cable negro se conecta a masa y el rojo al positivo.



9 Desde dentro del motor pase los cables hasta el lugar elegido para poner el interruptor. Para ello tendrá que hacer un agujero, o quitar el falso interruptor que suelen llevar los coches modernos.



10 Conecte en el interruptor el cable de masa y el positivo que viene del relé. En el interruptor hay una lucecita que tiene que encenderse cuando los faros están conectados; compruebe su funcionamiento.



11 Coloque el interruptor en el agujero que haya dispuesto, de forma que quede perfectamente encajado. Vuelva a montar todos los embellecedores que haya tenido que desmontar, procurando que no se vea ningún cable.



12 Por medio de las conexiones del kit, conecte cada uno de los cables a su faro. La masa se realiza a través del tornillo del faro. Si fuese necesario disponga un cable desde el tornillo del faro a la chapa para hacer masa.

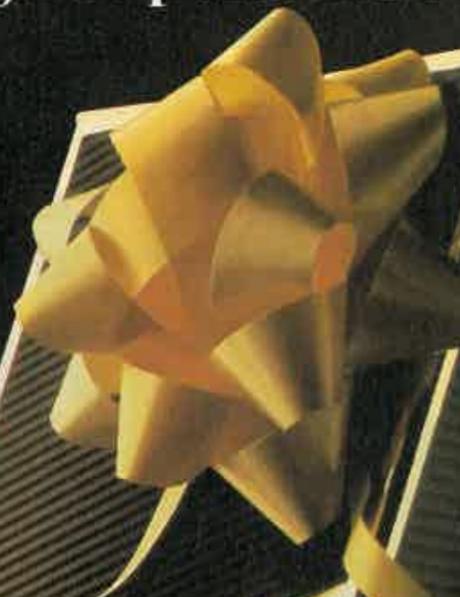


13 Compruebe la instalación conectando un hilillo del cable de la alimentación a la batería. Si se funde, revise la instalación. Ajuste la posición de los faros moviéndolos sobre su soporte.



14 El faro de la derecha deberá alumbrar ligeramente hacia la cuneta, mientras que el izquierdo tendrá que estar orientado lo más horizontalmente posible, buscando la mayor profundidad del haz.

Otros regalos palidecen a su lado



EXTRA SPECIAL

Johnnie Walker
BLACK LABEL
DISTILLED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND
Old Scotch Whisky

BOTTLED IN SCOTLAND

Johnnie Walker
BLACK LABEL

YEARS 12 OLD

YEARS



Mercado

LIDER DE VENTAS ENTRE LOS POPULARES



Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-X-83	Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-X-83
1	Renault 5	35.310	6	Citroën Visa	12.070
2	Opel Corsa	31.103	7	Talbot Samba	7.962
3	Seat Fura 127	27.093	8	Renault 4	7.168
4	Ford Fiesta	25.561	9	Citroën 2CV	1.866
5	Seat Panda	24.783	10	Citroën Dyane	1.032

OFERTAS DE LA SEMANA

COCHES NUEVOS

POR MENOS DE MEDIO MILLON

Si usted tan sólo dispone de medio millón de pesetas para comprar un coche nuevo, pocas son las posibilidades que le oferta el actual mercado del automóvil. Unicamente dos modelos no llegan a esa cifra, por supuesto ya matriculados, con el impuesto de lujo pagado, y el seguro obligatorio. Usted podrá elegir entre el popular Citroën 2 CV y el Trabant Tramp descapotable, de importación. El primero cuesta 481.219 pesetas y el segundo 499.108 pesetas, similar precio para dos vehículos totalmente distintos. El Trabant es un coche adecuado para una utilización típica de tiempo libre, sobre todo si vive en un lugar de clima benigno; el 2 CV es ante todo un vehículo funcional y práctico: un utilitario nato.



COCHES USADOS

AUTOMOVILES ELADIO

EN la madrileña calle de la Oca, en el número 8, Automóviles Eladio ofrece a los lectores de MOTOR16 una oferta muy interesante: 3 por 100 de descuento en todos los coches nuevos nacionales de cualquier marca. Para tener derecho a este descuento basta con identificarse como lector de esta revista.

En vehículos de ocasión, Eladio ofrece tres meses de garantía, más un carnet de asistencia en carretera de la compañía Ovilsa, en el mismo momento de realizar la compra del coche de segunda mano. Como ejemplo, un Fiesta, M-ES, con el impuesto de lujo pagado, cuesta en Eladio 460.000 pesetas, y un Talbot Horizon M-EU, con 25.000 kilómetros, está valorado en 550.000 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 Trá-

fico de Empresas, Impuestos de Lujo y Municipal, Tasas de Matriculación, Transportes y Seguro Obligatorio.

Para la valoración del coste por kilómetro se ha realizado una ponderación de un uso de

15.000 kilómetros al año, sobre un total de cinco años. En los modelos marcados con asterisco, los datos de consumo y velocidad son los obtenidos en las pruebas realizadas por nuestra redacción.

COCHES NUEVOS

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Española, S. A.; Núñez de Balboa, 46. Madrid-1. Tel. 276 17 60. Puntos de asistencia: 35. Garantía: 1 año sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
Alfa 1.5 SP	1.490	95	170	7,8	2,2	1.452.394
Alfa 1.5 TI	1.490	105	180	8,1	23,5	1.584.788
Sprint V.1.5. Q.Val	1.490	105	180	8,1	25,4	1.815.859
Spider	1.982	130	190	11,0	35,8	2.737.279
Giulietta 2.0	1.982	130	185	9,7	28,4	1.966.646
Alfa 2.0	1.982	130	180	8,9	28,0	2.006.614
GTV 2.0	1.982	130	190	9,3	30,3	2.242.675
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.	Precio total 15.000 km/año	
Aró 10	1.197	65	130	9,5	19,4	992.654
Aró 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
Hispania 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.	Precio total 15.000 km/año	
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	130	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.	Precio total 15.000 km/año	
Metra 1.3 HLE	1.275	62	158	6,4	15,6	771.039
MG Metra	1.275	71	160	7,2	17,2	917.470
MG Metra Turbo	1.275	93	180	8,1	20,6	1.179.233
Metra 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.

FERRARI

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
A 112 Junior	903	42	130	6,5	14,9	716.192
A 112 LX	965	48	137	7,6	16,8	815.931
A 112 Abarth	1.049	70	155	7,7	18,2	936.639

BMW

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
315	1.573	75	154	9,0	26,3	1.842.564
316	1.766	90	175	8,7	28,2	2.093.137
318 i	1.766	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
610	1.766	90	164	9,5	33,8	2.617.717
520 1*	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
528 i	2.788	184	212	10,4	44,4	3.780.194
524 TD*	2.443	115	175	10,1	41,3	3.467.037
620 CSI	2.758	184	212	8,8	60,9	6.028.394
635 CSI	3.430	218	229	8,7	68,8	7.153.323
720 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
739 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.	Precio total 15.000 km/año	
2 CV Especial	602	31	100	6,1	11,7	481.219
2 CV8 CT	602	31	100	6,1	11,9	503.828
Oxone 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	624.753
LNA 11 RE	1.124	48	136	6,6	13,4	664.009
Via Especial	652	35	124	6,8	13,5	607.006
Via Club	652	35	124	6,8	13,9	661.698
Via Super-E	1.124	57	142	6,3	14,2	727.942
Via 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 Palma	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	171	9,3	20,8	1.190.707
BX-16 TRS*	1.580	92	171	9,3	21,4	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 Prestige	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.	Precio total 15.000 km/año	
Loucheamp	5.769	300	240	17,2	83,0	7.771.536
Pantaza GT8	5.769	300	280	16,2	75,9	6.998.829
Deauville Normal	5.769	300	230	17,2	106,1	10.650.623

FERRARI

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
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	9.372.736
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.	Precio total 15.000 km/año	
Uno 45 3P	903	45	140	6,6	15,6	788.981
Uno 55 3P	1.116	55	150	6,8	16,4	864.364
Uno 55 5P	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.	Precio total 15.000 km/año	
Fiesta Linn	957	45	137	7,2	13,5	603.468
Fiesta 957	957	45	137	7,2	13,8	643.475
Fiesta L	957	45	137	7,2	14,3	705.762
Fiesta 5 1.1*	1.117	50	144	9,3	16,8	720.574
Fiesta 5 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	94	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 XR3i	1.597	105	186	8,1	24,1	1.619.385
Escort Cabrio 1.6	1.597	75	169	7,5	25,8	1.947.123
Escort Cabrio 1.6 i	1.597	105	186	7,8	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	7,9	22,8	1.478.395
Sierra 2.0L Familiar	1.993	105	185	8,3	23,7	1.542.219
Sierra 1.6 GL	1.593	75	165	8,1	23,3	1.585.411
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 XR4i	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	1.634.60

Caprichos

1 De fibra de vidrio, este casco Lem lleva el diseño de Johnny Cecotto. Su precio es de 17.500 pesetas en Motocan, Ceuta, 3 (Madrid).

2 Interfonos Nava para cascos integrales, adecuados para largos viajes. Su precio es de 11.900 pesetas en Motocan, Ceuta, 3 (Madrid).

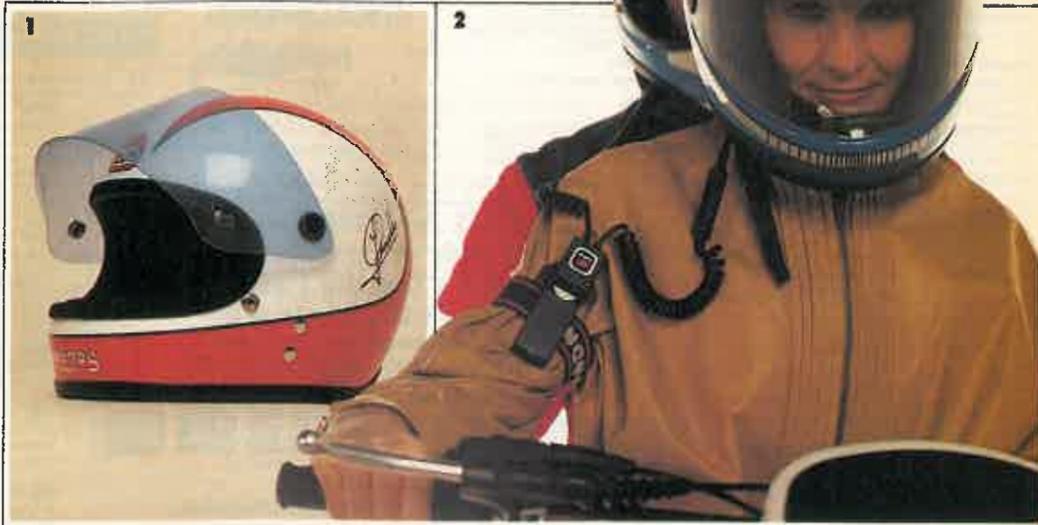
3 Estos modelos para cross de la marca italiana Nava son de policarbonato y de poco peso, en Motocan, Ceuta, 3 (Madrid).

4 Casco KR-2000, pertenece a la «familiar» marca AGV. Es integral de fibra y se puede adquirir en Cantó, Galileo, 5 (Madrid).

5 Casco diseñado para motocross por Nolan. Es de policarbonato y su precio es de 8.500 pesetas, en Marsimoto, General Ibáñez de Ibero, 5 (Madrid).

6 Casco integral de policarbonato, diseñado por la casa sueca Kiwi. Su precio es de 8.200 pesetas en Marsimoto.

7 La casa BMW ha creado sus propios modelos de cascos como el que se refleja en la fotografía, de fibra de vidrio. Puede adquirirse en Cantó, Galileo, 5 (Madrid), o en todos los concesionarios BMW.



Texto: Pilar Parra
Fotos: Angel Carchenilla

Mi primer amor

Pone nombre a sus coches y vitalidad, optimismo y alegría a todo lo que hace: un viaje, un libro o un programa de radio.

Joaquín Merino, periodista, gastrónomo y enamorado de Londres, ha tenido, a lo largo de su vida, dos motos y dos coches. A los cuatro quiso mucho, aunque quizá fuera aquella Brío 80 la que le hizo más feliz. Con ella recorrió 200.000 kilómetros, con ella tuvo lo que él llama «sus deslumbramientos galáicos» y con su ayuda obtuvo el Premio Internacional de Periodismo de las Rías Bajas, por el que le dieron 60.000 pesetas «en billetes usados, metidos en un sobre».

«Londres para turistas pobres» fue su primer libro contemporáneo de la Brío y también el premio Café Gijón fue de aquella época, «la cantidad era diez mil pesetas, y además te la daban

bro y me sigue deslumbrando. Me encanta conducir por sus carreteras. Los ingleses son más civilizados. No te encuentras con coches llenos de niños y de abuelas a veinte por hora, ni hay apenas guardias y en las carreteras pequeñas siquiera te tropiezas con señales de tráfico.»

Porque Joaquín Merino, que se considera un periodista de viajes y afirma que el coche le ha abierto horizontes, se siente inmensamente feliz conduciendo, pero a su aire. «Corro mucho y no cuido nada el coche. Jamás he mirado la presión de una rueda, pero nunca he tenido un accidente y por eso me considero un conductor reprimido. A los que tenemos buen currículum nos deberían dejar ir a ciento setenta por

la primavera y siempre pensé que no era suficiente con verlo, que había que contarlo. La velocidad también me fascinó desde niño. Me sigue gustando subirme en todo lo que corre y me decepciona el Concorde, porque no salta, porque no se nota a la velocidad que va.»

Dos años estuvo en paro Joaquín Merino hasta que le contrataron en Radio-80 para hacer «La vuelta a España en 80 guías» y «Tres en un tresillo», el programa de los domingos que, de una a dos de la tarde habla de automovilismo. De Radio Nacional le cesaron sin explicaciones: «Tenía unas charlas de gran aceptación y, de repente, un día me dieron el cese y no han vuelto a llamarme.»

JOAQUIN MERINO



UN "OSCAR" PARA UN TROTAMUNDOS

en un cheque complicadísimo de hacer efectivo».

Las motos van desapareciendo de la vida de los españoles a medida que los coches invaden el mercado, y Joaquín Merino decide pasarse a «El Mariano», un 124 que duró muchos años y que fue sustituido por «El Oscar», un 131 que todavía, «aunque tembloroso y senil», se mantiene al pie del cañón.

A «Londres para turistas pobres» le siguen otros libros: «Londres para turistas ricos», «Londres para pescadores», «Andar y charlar», «Yo, Londres», «Londres, ciudad centrifuga» y «Londres para Vives-Fierro». «Inglaterra era un país exótico —dice Joaquín Merino— con respecto a la realidad española y por eso me deslum-

hora, porque nos lo merecemos y porque somos menos peligrosos que los que salen los domingos a veinte por hora.»

Casi nunca está deprimido Joaquín Merino y eso que su vida ha estado llena de grandes luchas y de grandes injusticias, pero dice que si un día no se encuentra del todo bien, basta con coger a su «Oscar» y enfilarse hasta Galicia para sentirse relajado y en plena forma.

El coche y el periodismo son iguales para él porque «forman parte de mi vitalidad existencial. Si duermo mucho, si no como, si no bebo, me siento mucho peor».

Y desde niño es así. «Me ponía como loco por un pájaro o por la llegada de

El director general de RTVE Fernando Castedo le aprobó un programa para televisión que se llamaba «Un personaje feliz». «Veo por la calle a mucha gente tenebrosa, entristecida y siniestra y, de cuando en cuando, aparece un señor feliz y lleno de optimismo. Pues, a ese señor es al que yo quería presentar a los telespectadores.» Pero el programa se quedó para siempre en el cajón.

Ahora, Joaquín Merino es feliz en Radio-80, porque tiene un ambiente menos siniestro que el de Radio Nacional. «Yo en aquella casa era un subversivo y aquí me puedo expresar tal cual soy, por eso estoy contento.»

Caridad Plaza

Una copa y un Mercedes

Si su sueño es tener un Mercedes, todavía tiene tiempo de conseguir este coche. Compre una botella de Brandy Insuperable y envíe la etiqueta y el cupón que encontrará en



CLÁSICOS DEPORTIVOS EN EL JARAMA

El domingo día 18 de diciembre de 1983 tendrá lugar una concentración de clásicos deportivos en el Circuito del Jarama.

Podrá participar en ella cualquier socio del club español de Clásicos Deportivos, y estará abierta a cualquier coche, siempre que sea deportivo, sin limitación de año de fabricación.

Después de dar unas vueltas de exhibición en el circuito, se celebrará una comida de Navidad.

Esta será una estupenda oportunidad para contemplar en acción a muchos vehículos, que habitualmente no ruedan por carreteras abiertas, pues, con buen criterio, sus dueños los cuidan como obras de arte.

CONOCER ESPAÑA

Si usted no sabe dónde viajar un fin de semana o unas cortas vacaciones, los libros de Roberto Fernández Peña pueden serle de gran utilidad.

Bajo el título de «Excursiones inéditas desde Madrid», el autor ha publicado tres volúmenes que recogen distintos itinerarios para realizar desde la capital.

En el primer tomo se detallan con precisión veinte itinerarios concebidos para su realización en un día.

El segundo volumen, también declarado oficialmente Libro de Interés Turístico, está dedicado a doce viajes para realizar en fines de semana, «puentes», o pequeñas vacaciones; mientras que el tercero recoge trece nuevos itinerarios para todos los gustos y distancias.

Los dos primeros tomos cuestan 400 pesetas y el tercero 600 pesetas; es necesario pedirlos al autor al apartado de correos 9.234, de Madrid.



Coches en televisión

Organizado por la Federación Española de Automovilismo, y como promoción del deporte del automóvil, el domingo día 18 de diciembre, a las doce y media de la mañana, se celebrará en la carretera que une El Molar con El Vellón, el I Rallysprint Tabac. Esta prueba, reservada a



pilotos de notoriedad, será retransmitida en directo por la Primera Cadena de Televisión. La retransmisión durará una hora y las cámaras seguirán uno a uno los 20 coches participantes a lo largo de los casi dos kilómetros de recorrido, que se realizarán dos veces. Antonio Zanini, Eugenio Ortiz, Beni Fernández, Salvador Servia y Carlos Sainz, son algunos de los pilotos que participarán en esta prueba, que comienza en la divisoria de los términos municipales de El Vellón y El Molar, y finaliza al lado del cementerio de El Vellón.

FRENOS: LIQUIDO Y PASTILLAS

DESEARIA que me informaran de las pastillas más adecuadas para mi coche, un Seat 127. Ahora llevo Road House, que me aconsejaron en una casa de recambios, pero no sé si son las más convenientes. Además, creo que es importante el clima de la región, vivo en Vizcaya, y también los neumáticos que estoy usando, unos Good Year. El líquido de frenos que utilizo es el original de la casa Tres Banderas, y pienso que no es muy bueno.

José Ignacio Muñecas
Portugalete

Respuesta: Para un uso normal, que es lo que suponemos que usted pretende de su 127, las mejores pastillas son las originales Seat. Con ellas y un buen líquido en el sistema hidráulico, lo más probable es que no tenga ningún problema, ni de falta de eficacia en la frenada, ni de resistencia al calentamiento. Respecto a las pastillas Road House, que le ha recomendado su recambista, no hay nada que objetar, salvo que seguimos prefiriendo las originales Seat por dos motivos principa-

les: el proveedor de estas pastillas es una marca de frenos de prestigio, y además, las pastillas originales ofrecen siempre la garantía de haber pasado con éxito las pruebas de homologación de frenos en este coche.

Con el líquido de frenos y los neumáticos, tranquilo. Las dos marcas que nos cita ofrecen una calidad suficiente. Para su información, le diremos que en España, desde el 26 de diciembre de 1980, todos los líquidos de frenos que se comercializan deben cumplir obligatoriamente las normas UNE.

MÁS SOBRE LOS 125 CV DEL MANTA

ACABO de leer la respuesta que dan en su consultorio al propietario de un Opel Manta 2.0 GT/E que quería sacarle quince caballos más al motor, y no estoy de acuerdo con la solución que dan. Como ustedes saben, pues en ese mismo número de la revista viene ya la noticia, General Motors acaba de lanzar un nuevo Manta de 125 caballos; es decir, precisamente quince más que el anterior.

Por interesarme el tema, me he informado de las diferencias entre un motor y otro, y tengo que decirles que

la única que hay es el árbol de levas. Me extraña que en su respuesta hablen de tantas modificaciones cuando la solución es tan sencilla. ¿Quieren explicarme este «patinazo»?

Ramón Sáez
Madrid

Respuesta: Nuestro comunicante nos pedía una transformación «sin abrir el motor» esto es, sin desmontar ninguno de los elementos principales, como son: cigüeñal, pistones, árbol de levas o culata. Sin hacer nada de esto seguimos manteniendo que sacarle quince caballos más al Opel Manta es bastante difícil, como no sea aplicándole un turbo, y esta solución la apuntábamos como alternativa.

Respecto a las modificaciones de fábrica para ganar esos caballos, nos tememos que su fuente de información sobre «diferencias» se ha quedado corta. Ciertamente el árbol de levas cambia, pero también el distribuidor, los colectores, los muelles de válvulas y, naturalmente, los datos de puesta a punto. La firma alemana Irmischer Tuning, que ha desarrollado esa transformación por encargo de GM, ha hecho un buen trabajo, tanto por la relativa sencillez de la preparación como por el rendimiento alcanzado.

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.

Nissan: Un Fenómeno Mundial.



Nissan Motor Company, socio mayoritario de Motor Ibérica, es el tercer fabricante mundial en el sector de la automoción.

Nissan es un auténtico fenómeno, un gigante japonés que produce tres millones de vehículos al año y los comercializa en más de 160 países. Su facturación rebasa los tres billones de Yens (1 billón 920 mil millones

de Pts.) y es uno de los líderes mundiales en investigación y control de calidad.

La tecnología de Nissan es tan avanzada que fabrica cohetes para la exploración aeroespacial.

Nissan pisa fuerte en el mundo. Por eso, para introducir sus vehículos en España, eligió a Motor Ibérica, líder en los sectores agrícola y de transporte

ligero, cuyos productos están presentes en diversos mercados internacionales.

Y por fin, gracias a esta asociación, Vd. dispone ya de vehículos muy por encima de lo normal: los fabricados por Nissan-Motor Ibérica con las marcas Nissan y Ebro.

La más alta tecnología japonesa a su servicio. Aquí y ahora.



Perfección tecnológica japonesa.

CALEFACCIONES: COCHES COMO NEVERAS

MOTOR 16

17 de diciembre de 1983

Núm. 8 • 150 ptas.

MULTAS EL GRAN NEGOCIO DE TRAFICO

QUE 1600 ES MEJOR: BX, PASSAT O TALBOT 150
PRUEBA DEL KADETT G T/E



**MORGAN:
UN DEPORTIVO
CUARENTON**

ESTA SEMANA
SORTEAMOS EL PORSCHE

