

PRUEBA DE JUGUETES PARA FUTUROS CONDUCTORES COCHES TELEDIRIGIDOS Y MOTOS PARA CHAVALES

**PEGASO Z-102
ORGULLO NACIONAL**



GASOLINA: ¿TIENE LOS OCTANOS QUE DICEN?

EL ORION ESPAÑOL, PROBADO A FONDO

**FIAT UNO, COCHE DEL AÑO,
CONTRA PEUGEOT 205**

**SORTEAMOS 15 AUTENTICOS
ANTIRROBOS**

Disfrute todo el año 1984 con los coches y las chicas de Motor 16

OFERTA LIMITADA

Motor 16

FELIZ 1984



Las más bellas líneas en el calendario editado por su revista favorita. Todo lo que tiene que hacer para recibir en su casa este elegante calendario de 39 x 30 cm. es rellenar el cupón adjunto. SOLO 580 PESETAS

CUPON

Si, deseo recibir, libre de gastos de envío, el Calendario 1984 de MOTOR16. El sistema de pago que elijo es:

Talón adjunto por 580 pesetas a nombre de Información y Revistas, S. A.

Giro postal por 580 pesetas, dirigido a Información y Revistas, S.A., calle de Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17.

Número de giro Impuesto en
 Con fecha
 Nombre Apellidos
 Dirección
 Población Provincia

Firma

Feliz Motor 1984

HAY que reconocer que en estos primeros meses de vida, los de MOTOR16 nos hemos divertido sobremanera. Y no sólo quienes lo hacemos, sino también las decenas de miles de lectores que han enviado casi doscientos mil cupones a nuestra revista para participar en el sorteo del Porsche de los sueños. Seguiremos jugando, no lo duden. Probablemente, la única manera de vivir seriamente la vida es vivirla como un juego, lúdicamente, como una apuesta permanente de nuestra inteligencia y nuestra energía frente a las dificultades que nos arriman sociedad y naturaleza. Sólo derrochando sentido del humor puede vivirse seriamente. Menos lloros y más juegos. Aunque se pierda, claro.

Al cerrar este año primero de nuestra vida no podemos hacer un balance de conquistas triunfales en nuestro universo de la velocidad y de la prisa. La economía española navega en plena tormenta de la crisis, y pocas cosas se han podido hacer para mejorar estructuras e infraestructuras automovilísticas. Cuando los sectores improductivos de la economía —RENFE incluida— han consumido centenares de miles de millones de pesetas totalmente dilapidados, cuando Rumasa nos va a costar otros trescientos cincuenta mil millones y la crisis bancaria ha deglutido cerca del billón, natural es que aquí no quede un duro para tender un puente, inaugurar una autopista o liberalizar aún más el mercado del automóvil.

Lo que inútiles e ignaros consumen, sale del bolsillo de quienes trabajamos con eficacia, y si se multiplican los ignaros y sus gastos, los trabajadores eficaces

nos quedamos a la última pregunta. Son cosas de la vida.

Pero algo hemos logrado. Se ha puesto por fin en marcha un plan de autovías que, aunque modesto, permitirá en unos años circular por esta Península con menos riesgo de volar al cielo o al infierno, y con más alegría de vivir y gozar, que es lo único que importa. El peligro que existe es que los sectores lacra de la economía traten en el futuro de sangrar al presupuesto nacional hasta la última gota, y nos retiren así los presupuestos necesarios para completar el plan de autovías. Hay que estar vigilantes, y ladrar como canes malditos cada vez que un horno alto inútil decida quemar billetes verdes en lugar de mineral de hierro —que es justo lo que están haciendo ahora—. Fabricar invendibles a costa del presupuesto nacional debería ser sancionado como delito de lesa patria.

Otra cosa curiosa de 1983 es que, por fin, han empezado a meterle mano a la anarquía camionil que labra nuestras escasas carreteras por exceso de carga y pone en sumo peligro nuestras vidas por carencia de frenos. Eso está bien. Ladraremos para que no se detenga esa lucha contra la anarquía.

Y por fin, la Seat. No salió de la crisis en 1983. Quizá tampoco salga en 1984. Es cierto que se esfuerza, y eso merece nuestro aplauso. Pero, o deja pronto de perder dinero, o incurrirá también en delito de lesa patria. Con inteligencia y energía puede salir del hoyo. Como no saldrá jamás del hoyo es a lomos del presupuesto nacional. Suerte en el 84, y aquí vigilamos.

Juan-Tomás de Salas



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA	64 ATREVASE A...	Instalar un antirrobo	
6 ACTUALIDAD	CAMPSA regala plomo	67 MERCADO	Las ofertas de la semana
11	Conductores que miran, pero no ven	68	Precios de coches nuevos
22 FRENTE A FRENTE	Fiat Uno contra Peugeot 205	72	Precios de coches usados
32 FUERA DE SERIE	Pegaso Z-102, orgullo nacional	77 MI PRIMER AMOR	María José Goyanes
35 A FONDO	Ford Orion: un Escort con maleta	78 AGENDA PERSONAL	
52 GENTE SOBRE RUEDAS	Barral, marinero sobre ruedas	79 CUENTENOS SU CASO	
55 ESCRITOR INVITADO	Miguel Bayón	81 CARMEN RICO-GODOY	Bobadas con volante
57 VIAJES	Cádiz, blanca de sol	82 JUAN BALLESTA	
60 DEPORTE	Cómo hacer un F-3 en casa	JUEGUE Y GANE	

Pág. 20

El Fiat Uno ha sido galardonado con el título de Coche del Año 1984, tras una reñida competición con el Peugeot 205. Ambos coches se prueban comparadamente en este número



Pág. 42

Diez páginas dedicadas a probar los más sugestivos juguetes motorizados del mercado. Hay cochecitos y motos para los pequeños y sorpresas para los adultos.



MOTOR ESPAÑOL PARA FORD

El motor 1.300 que Ford fabricará en exclusiva en Almusafes es una evolución del motor denominado Valencia, de 1.117 centímetros cúbicos, realizada por los técnicos españoles de Ford que trabajan en la planta valenciana.

Este motor, una vez que comience a producirse —se está ampliando la factoría de motores—, será montado en los Escort y Orion 1.300, para reemplazar al motor CVH de igual cilindrada que actualmente utilizan.

De esta forma se aliviará la demanda de motores de la factoría alemana de Boreham, donde se ha comenzado a producir también el motor 1.600 diesel.



TRANSPORTISTAS A LA HUELGA

Los transportistas amenazan con realizar una huelga general en el transporte por carretera si el ministro de Transportes, Enrique Barón, no atiende su petición de subida de tarifas. Al unísono con el alza de los combustibles, la Confederación Nacional de Transportes de Mercancías había solicitado del Gobierno un incremento del 18,23 por 100 en sus tarifas, porcentaje que engloba los aumentos de precios sufridos en el sector, y especialmente el del gasóleo.

Inicialmente el Ministerio de Transportes ha apoyado una subida ligeramente inferior a la pedida por Conetrans.

Mientras, la Junta Superior de Precios estima como oportuna un alza del 13 por 100, monto con el que no parecen estar muy en desacuerdo los transportistas.

Seat, 2; Fiat, 0

Seat ha vuelto a ganar otra batalla en la guerra que le ha declarado la firma Fiat. En esta ocasión, la Audiencia de Barcelona ha desestimado la querrela presentada por la empresa italiana contra Emelba y Seat por la fabricación de diversas variantes del modelo Panda. En la resolución se señala que no hay fundamento para la querrela, «toda vez que los acuerdos Fiat-Seat son claros y permiten a la sociedad española introducir las modificaciones que considere convenientes en los productos que fabrica bajo licencia». Con este auto ha quedado definitivamente descartada la acción penal de Fiat, ya que se ha agotado la vía criminal.

Esta es la segunda vez, en menos de un mes, que los tribunales fallan a favor de Seat ante las denuncias de Fiat por «usurpación de la propiedad industrial» contra la firma española.



Los accidentes y Pero Grullo

Al término de la I Campaña de Prevención de Accidentes en el Camino del Trabajo, celebrada en Alicante hace días, los sesudos expertos en Tráfico han llegado a esta brillante conclusión: «En el accidente no hay una causa única, sino una serie de circunstancias que, al concurrir en un momento y determinado lugar, dan origen al accidente.» Después de arduas y duras jornadas de trabajo

—imaginamos—, los ponentes se han puesto de acuerdo en que «la principal causa de los accidentes se deben al factor humano, que el cinturón de seguridad es muy útil y que los peatones corren grave peligro cuando no son visibles para el conductor». Para resolver este último caso se recomienda vestir «ropas claras». Está comprobado que con estas científicas recomendaciones, si sufrimos algún accidente, es porque queremos.



FELIZ 1984

EN MOTOR16 no nos podemos quejar de 1983 porque todas las fechas son buenas para nacer y nosotros, además, nacimos de pie. Pero 1984 va a ser mejor para nuestros lectores.

En primer lugar porque la cariñosa acogida que hemos recibido de los amantes del motor nos obliga a superarnos para hacer estas páginas más atractivas cada día y más eficaces como defensoras de los derechos de los automovilistas.

En segundo lugar, porque tenemos una larga relación de planes para el año que viene llenos de sorpresas y regalos...

Y finalmente, porque cuantos hacemos esta revista les deseamos de corazón un 1984 lleno de paz y felicidad.

CIEN OCTANOS

● El mejor indicativo de que en Estados Unidos han superado la crisis económica se puede encontrar en el espectacular incremento de las ventas de **Rolls-Royce**, que en los últimos seis meses han subido un 72 por 100.

● Se acaba de fabricar la unidad un millón del **BMW** serie 5, que en este año fue remozado y del que se han destinado a la exportación el 55 por 100, en Alemania la versión más solicitada ha sido la de seis cilindros a inyección... Ventajas de la velocidad libre.

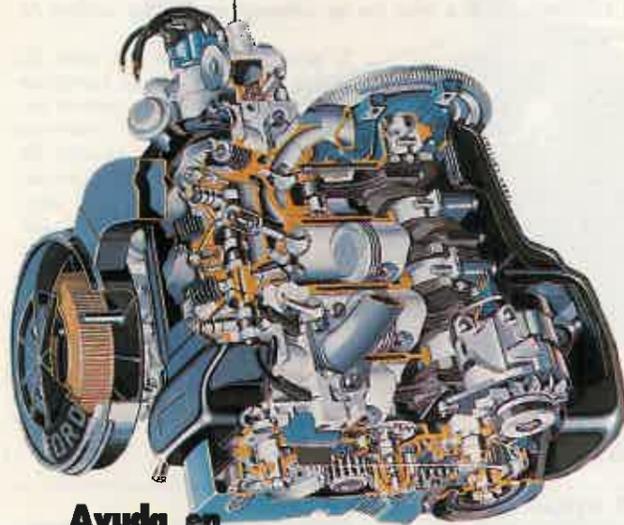
● **Volvo** ha celebrado la salida de fábrica de la unidad cien mil del 340/360, que indica que ha cumplido los objetivos de producción previstos para este año.

● La tradicional manía británica por llevarle la contraria a lo que se decide en el continente se ha manifestado una vez más con el nombramiento del «Top Car 1984» al **Citroën BX**. En esta votación han participado prácticamente los mismos coches que el del «Coche del año en Europa», y la clasificación ha sido prácticamente al revés.

● Los dirigentes de la industria del automóvil en Gran Bretaña, han conseguido superar el objetivo que se habían marcado hace cinco años: reducir el consumo de combustible en los automóviles que se fabrican en el Reino Unido, en un 10 por 100. Las pruebas realizadas por el MIRA —el INTA británico— han demostrado que el ahorro conseguido ha sido un 15 por 100.

Sólo para hombres

Seat afirma en su publicidad que da 60.000 pesetas por el coche de su mujer si lo cambia por un Panda. Pero cuando uno llega a un concesionario, afirmación tan rotunda se llena de matices. En primer lugar, le dirán que no todos los Pandas entran en la oferta: los más nuevos, Red, White y Black, están excluidos; es decir, no se benefician de la promoción. Luego, es bueno que el cambio de coche lo haga un hombre. Si una mujer decide darse un homenaje Panda, a la hora de firmar las letras en la tienda central de Seat de Madrid exigen la autorización del marido. No importa que la mujer trabaje fuera de casa y presente una abultada nómina: es una promoción sólo para papá.



Ayuda en carretera para Citroën

Citroën Hispania y ADA, Sociedad Anónima (Ayuda del Automovilista) han firmado un acuerdo mediante el cual ADA se compromete a prestar asistencia de ayuda en carretera a todos los vehículos Citroën. Para utilizar este servicio, que comenzó a funcionar el 1 de diciembre pasado, basta con marcar el número de Madrid 450 11 11, que con ocho líneas funciona las veinticuatro horas del día.

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 Carchemilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: Enriqueta Antollín, María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. País Vasco: Ander y Gorka Landaburu y Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Italia); Pedro Antonio Chocano (Francia); Peru Eguibide (Reino Unido); Alfonso Rojo (Estados Unidos); Miguel Segura (Alemania). Diseño: Olegario Torralba, Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Martling, María Isabel Valcárcel. Secretaria de Dirección: Marián Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbeta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Garib (Pruebas); Angel González (Video); Antonio González (Tira de humor); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Rafael Lombar (Motos); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Julio César Montenegro (Pruebas); Ignacio Moreno (Tira de humor); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); Caridad Plaza («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Humor); José Luis de la Viña (Náutica).

Director gerente: José Luis Virumbrales. Director de Publicidad: Miguel Angel Martínez. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Anuncios por palabras: José Carlos de Santiago. Director Administrativo: Alfredo Uriarte. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nrye e. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-17. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-17.

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

La gasolina de Campsa tiene más octanos de los que dice, pero esto no es precisamente una buena noticia. Dados los procedimientos que se usan aquí para elevar el octanaje, lo que gana el motor en rendimiento lo pierde en duración y se perjudica nuestra salud.

CAMPSA REGALA PLOMO

La gasolina super con más octanos de España es la que se vende en Sevilla y la de menor octanaje, la de Galicia, concretamente la que se expende en las gasolineras próximas a Vigo (Pontevedra), según se deduce del análisis realizado por el Instituto Nacional de Técnica

andaluza regalan algo más de un octano, mientras que en Galicia son menos afortunados y sólo les dan 96,4 octanos en la super.

A cambio, los gallegos pueden presumir de tener la menor contaminación por plomo, ya que las refinerías españolas consiguen los octanos de más

surten de otras tantas destilerías y, por tanto, sus características podrían ser diferentes, como ha quedado demostrado.

Al departamento de petróleos del INTA se le solicitó analizara las cinco muestras, con el fin de conocer su índice de octano real y la presión de vapor y el resultado del informe núme-



Aeroespacial (INTA), a petición de MOTOR16.

Para esta prueba se tomaron cinco muestras en Vigo, Sevilla, Barcelona, Madrid y Alicante y todas dieron valores de octanaje ligeramente superiores a los 96 octanos confesados por Campsa para este tipo de gasolina. Las gasolineras que abastecen a la región

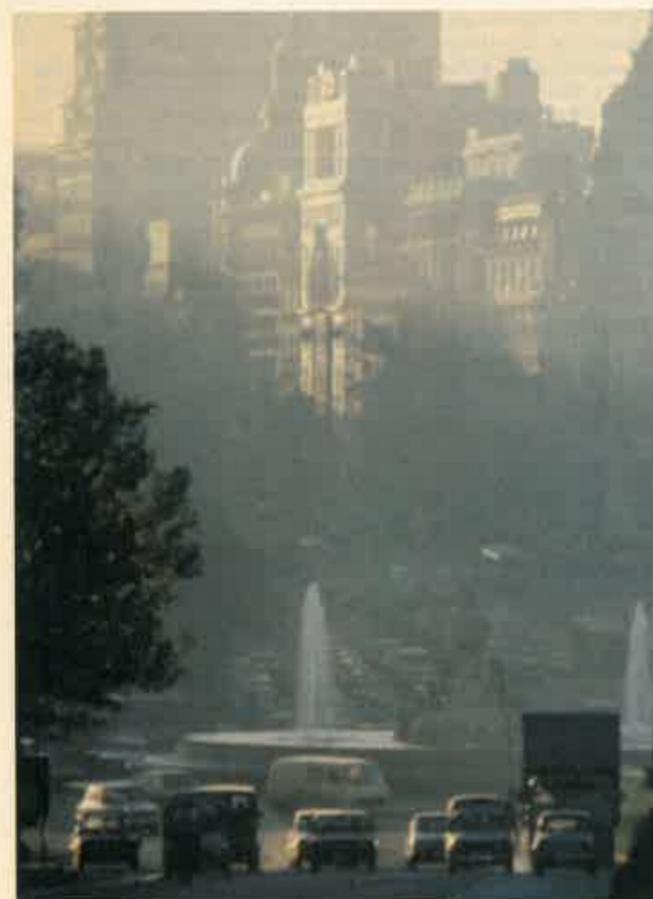
añadiendo este metal venenoso para el ser humano.

Las muestras, de diez litros de gasolina super cada una, se recogieron en depósitos metálicos, tal como aconsejaron los responsables del laboratorio del INTA, en estaciones de servicio de Barcelona, Madrid, Alicante, Sevilla y Vigo, que según nuestras informaciones se

ro 234/320/83.671, firmado por el jefe del laboratorio, Santiago Asensio Tapia es el siguiente:

Gasolina de Barcelona: Índice de octano (Research), 96,6. Presión de vapor, 0,61 Kg./cm. cuadrado.

Gasolina de Madrid: Índice de octano (Research) 96,5. Presión de vapor, 0,65 Kg. por centímetro cuadrado.



Al automóvil, y no a la gasolina, se le echa la culpa de la contaminación de nuestras ciudades, la más notable de Europa. Los octanos de más que reparte Campsa, según este estudio del INTA, se pagan caros.

EL PRECIO DE LOS OCTANOS DE MAS

LOS efectos del plomo presente en la gasolina española son negativos desde cualquier punto de vista; tanto la mecánica del coche como la salud de los usuarios sufren las consecuencias nefastas de este aditivo que busca, únicamente, elevar el octanaje del carburante.

Añadir plomo —tetraetilo de plomo— a una gasolina es una forma económica pero burda de disimular un mal trabajo en los procesos de refinamiento.

De llevarse a cabo con rigor estos procesos darían como resultado una gasolina con igual octanaje pero sin presencia alguna de este metal.

Las legislaciones de los países más avanzados en materia de protección ambiental, caso de Estados Unidos, Suecia, Alemania o Inglaterra, han reducido al mínimo las cantidades permitidas de tal aditivo y en USA, por ejemplo, ya no se admite la presencia de plomo en los carburantes.

Si el plomo es muy perjudicial para la existencia de los seres vivos, otro tanto cabe decir para la existencia de los motores.

Este peligroso aditivo de la gasolina española tiene como única tarea retrasar la aparición de las detonaciones en las cámaras de combustión; dicho efecto positivo, fácilmente alcanzable con gasolinas bien refinadas de igual octanaje, tiene su cara negativa en la formación de sedimentos, que se localizan, sobre todo, en los asientos de válvulas. Las plaquetas de plomo impiden el cierre perfecto de las válvulas de escape y facilitan, por tanto, su proceso de degradación al quemarse las aristas.

El proceso tiene un final muy desagradable: se hace necesario un cambio de válvulas que exige levantar la culata con el consiguiente costo, siempre muy alto tanto en mano de obra como en piezas.

El perfecto funcionamiento de los motores con gasolina sin plomo fue puesto de manifiesto hace años a través de la competición en Fórmula 1, en la que una escudería empleaba en sus coches únicamente este tipo de carburante, especialmente refinado para ella por la Universal Oil Products, solución drástica —pero costosa— para obtener el máximo rendimiento de un motor.



Según el informe del análisis, los resultados afirman que se cumplen los requerimientos exigidos por la especificación de octano que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 19 de septiembre de 1975.

Quienes por necesidades de su profesión o simplemente por placer viajan en su automóvil por los países europeos, saben que la gasolina española no es buena, que los coches consumen siempre algo menos en cuanto funcionan con gasolina comprada al norte de los Pirineos, que los surtidores de los carburadores se ensucian más y se acumula más carbonilla en la cámara de combustión. En nuestra corta vida como revista especializada del motor,

Gasolina de Alicante: Índice de octano (Research), 96,6. Presión de vapor 0,62 Kg./cm. cuadrado.

Gasolina de Sevilla: Índice de octano (Research), 97,1. Presión de vapor, 0,65 Kg./cm. cuadrado.

Gasolina de Vigo: Índice de octano (Research), 96,4. Presión de vapor, 0,62 Kg. por centímetro cuadrado.

hemos recibido cartas de españoles y extranjeros quejándose de la gasolina de Campsa.

Por las condiciones especiales de algunas de nuestras carreteras la mayor parte de los fabricantes de automóviles europeos realizan las pruebas oficiales de consumo en España. Lógicamente buscan realizar la prueba en zonas óptimas para que los consumos sean los más favorablemente posible a sus propósitos y para ello se sirven de las carre-

teras españolas, pero no de nuestra gasolina, que generalmente la importan.

Dos son las acusaciones que habitualmente se hacen a la gasolina española, el exceso de aditivos, especialmente tetraetilo de plomo y el bajo poder antidetonante, lo que lógicamente razonado es un contrasentido, pues la presencia de aditivos sirve fundamentalmente para mejorar el poder antidetonante o, lo que es lo mismo, subir los octanos y esto es precisamente lo

que ha quedado demostrado en la prueba realizada por MOTOR16.

Si la calidad de la gasolina dependiera únicamente de su índice de octano podríamos deducir de nuestro análisis que Campsa es muy generosa con los automovilistas, regalándonos octanos. Pero, desgraciadamente, no es así. En el refinado del petróleo crudo existen dos métodos para conseguir el octanaje que precisan los modernos motores de explosión, mejorando el



Cada diez mil litros de gasolina vendidos, un kilo de plomo: El aire que respiramos y las aguas que bebemos son su destino.

LA GASOLINA MAS «PESADA» DE EUROPA

Las normas a las que está sujeta la gasolina española permiten hasta 0,7 gramos de plomo por litro. Sólo Portugal y Yugoslavia autorizan esa cantidad de este metal venenoso que contamina la atmósfera. Irlanda, actualmente, está adaptando sus productos petrolíferos a las normas del Mercado Común, que toleran un máximo de 0,4 gramos de plomo por litro.

ESPAÑA IRLANDA PORTUGAL YUGOSLAVIA	0,70
FRANCIA GRAN BRETAÑA GRECIA HOLANDA ITALIA	0,40
ALEMANIA AUSTRIA DINAMARCA NORUEGA SUECIA SUIZA	0,15

(gramos de Pb por litro)

proceso a través de costosos catalizadores o añadiendo tetraetilo de plomo, altamente venenoso especialmente para la población infantil. En España, y simplemente porque la legislación lo autoriza, se ha elegido el segundo método. «Si mañana sale una reglamentación que dice que el contenido de plomo debe ser el de Alemania, se hace y punto», dijo a esta revista Claudio Boada, presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos (ver MOTOR16, número 7).

Por esta legalista razón, las gasolinas españolas son las más venenosas de Europa, junto a las de Portugal, Irlanda y Yugoslavia. En todos los países de la Comunidad Económica Europea el límite máximo autorizado de contenidos de plomo es de 0,4 gramos por litro, mientras que en España es de 0,7 gramos.

Pero como ejemplo de que no siempre lo legal es lo mejor, algunos países como Austria, Suiza, Dinamarca, Alemania, Gran Bretaña, Holanda y Suecia, sólo tienen en sus gasolinas un máximo de 0,1 gramos por litro de plomo y se da incluso el caso de que algunas marcas multinacionales que se venden en estos países ya venden gasolinas exentas totalmente de plomo.

Atención al próximo número

GAÑE UN FIAT UNO CON LA LLAVE DE LA SUERTE DE MOTOR 16



El próximo número de MOTOR16 llevará una llave; vaya con ella al concesionario FIAT más próximo —nosotros le diremos cuál es— y si logra encender con ella la luz verde de un semáforo que habrá allí, usted habrá ganado un premio.

Hay decenas de regalos para usted en el próximo número de MOTOR16



Además del Fiat Uno, la llave de la suerte abre la posibilidad de ganar:
Cuatro motos de campo GILERA, modelo GR 1, de 75 c.c.
Cinco autorradios BLAUPUNKT, modelo Amsterdam AM/FM.
Cinco autoalarmas BOSCH, con bocina incluida.

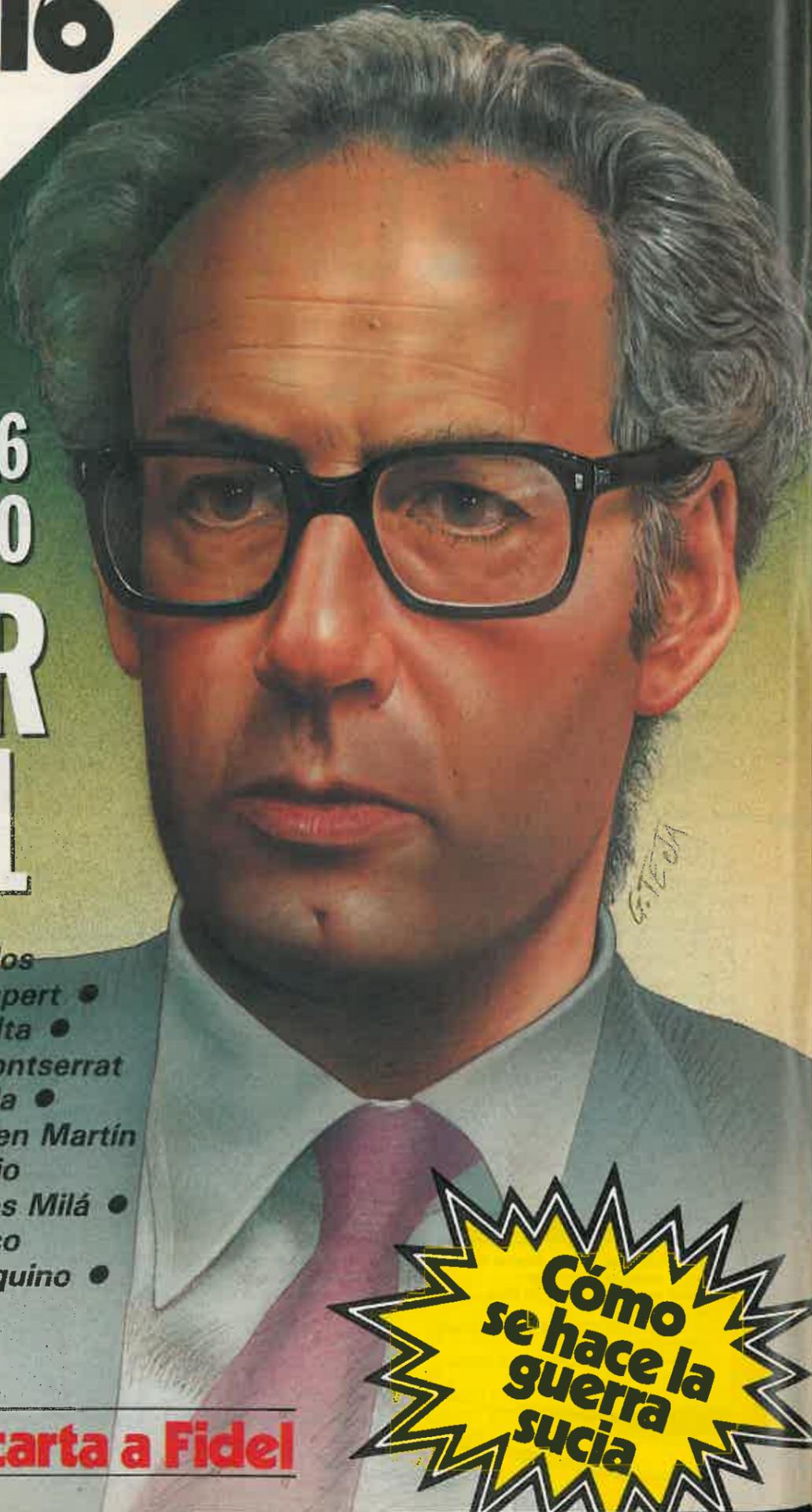
Cinco juegos de faros antiniebla BOSCH.
Cinco estuches de bricolaje BOSCH, con taladro percusión de dos velocidades.

No olvide su llave de la suerte: Reserve ya su ejemplar del próximo número de MOTOR16 y conozca las bases detalladas de este divertido concurso.

LOS 16 DEL AÑO BOYER EL N.º 1

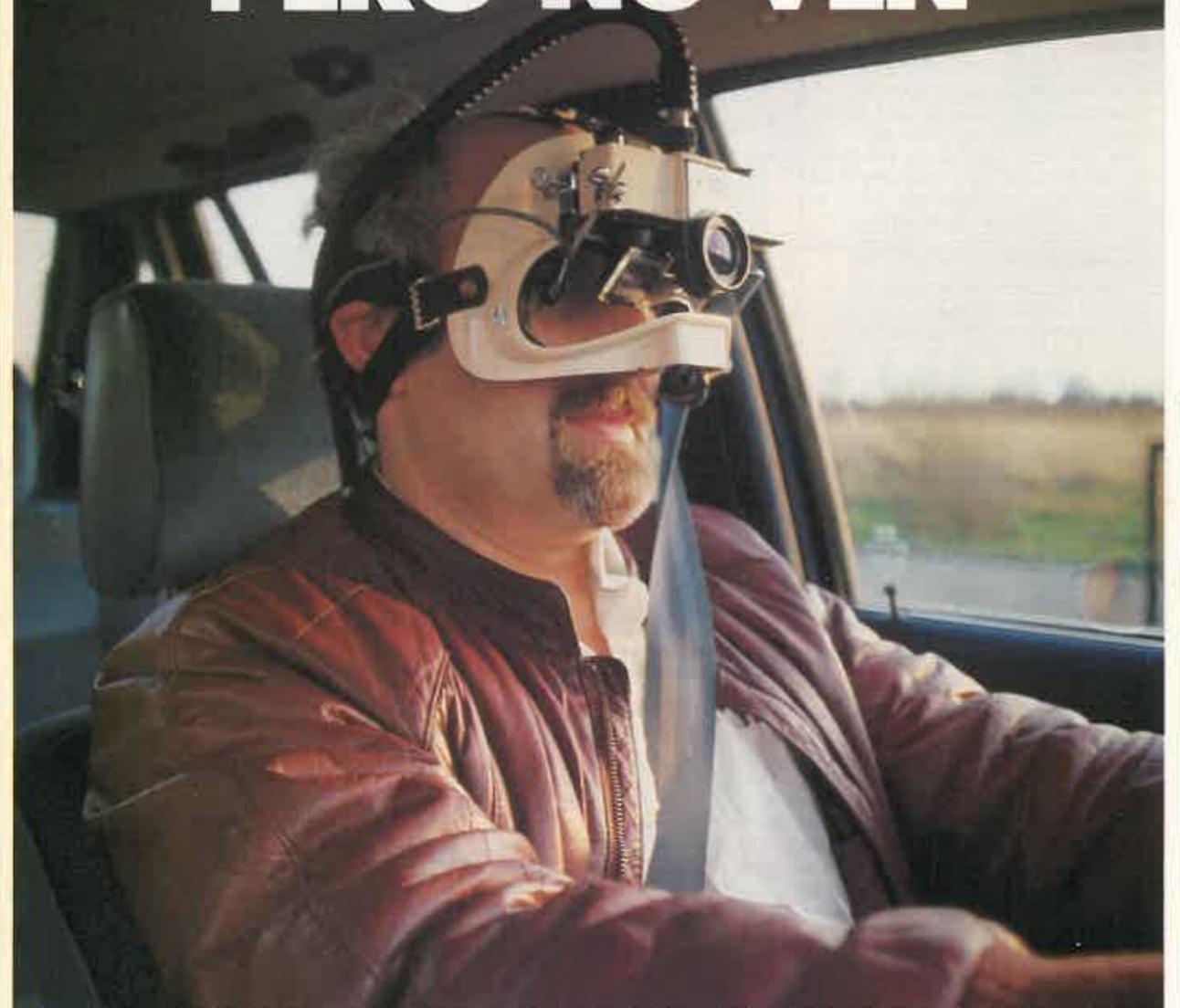
Raúl Alfonsín • Carlos Solchaga • Nuria Espert • Guillermo Pérez Villalta • Francisco Rico • Montserrat Caballé • Rafael Sala • Víctor Erice • Carmen Martín Gaité • Juan Antonio Corbalán • Mercedes Milá • La Trinca • Francisco García • Benigno Aquino • «Chu-Lin» •

Arrabal: Mi carta a Fidel



**Cómo
se hace la
guerra
sucia**

MUCHOS CONDUCTORES MIRAN, PERO NO VEN



EN serio, no lo he visto», suele ser la disculpa usual cuando se ha producido un accidente. Y no suele ser una falsa disculpa.

A todos los conductores les ha pasado alguna vez: no han visto un semáforo en rojo, no se han dado cuenta de la existencia de un ciclista o no se han apercebido de una señal

aparentemente muy visible. Todo conductor ha recriminado alguna vez a otro diciéndole algo así como: «¿Es que no ves por dónde vas!» Y es que, en efecto, según parece, a veces los conductores no ven muchas de las cosas que deberían ver. ¿Por qué?

Con más frecuencia de la que seguramente pensamos, el ojo humano no percibe, y en otros casos percibe

poco. Al parpadear se cierran los ojos y, por tanto, no se ve. Tampoco se ve cuando la mirada pasa de un punto de mira a otro. Una décima parte del tiempo en la que creemos ver todo, estamos completamente ciegos. Al cabo de una hora de conducción el hombre al volante no ve durante un total de seis minutos.

El conductor, por ejemplo, obser-

Prueba su visión

Lo que realmente vemos con un solo golpe de vista queda mostrado en la fotografía de la señorita que circula en una bicicleta entre varios automóviles. Sólo la parte contenida en el círculo central se ve realmente nítida, en cambio, el resto de superficie que le rodea se difumina. Una vez que el cerebro ha decidido dar al ojo un nuevo punto de mira, cambia el ángulo de visión y vemos otro pequeño círculo. Según los expertos, esto se produce unas tres veces por segundo.

Una fácil comprobación se muestra con las dos fotografías del billete y el dedo. Cuando el dedo y el billete se encuentran separados, al fijar en un solo golpe de vista la mirada en la punta del dedo no veremos con nitidez las cifras del billete, pero cuando los acercamos al entrar en la zona central, tanto la punta del dedo con la esquina del billete veremos ambas imágenes con total nitidez.

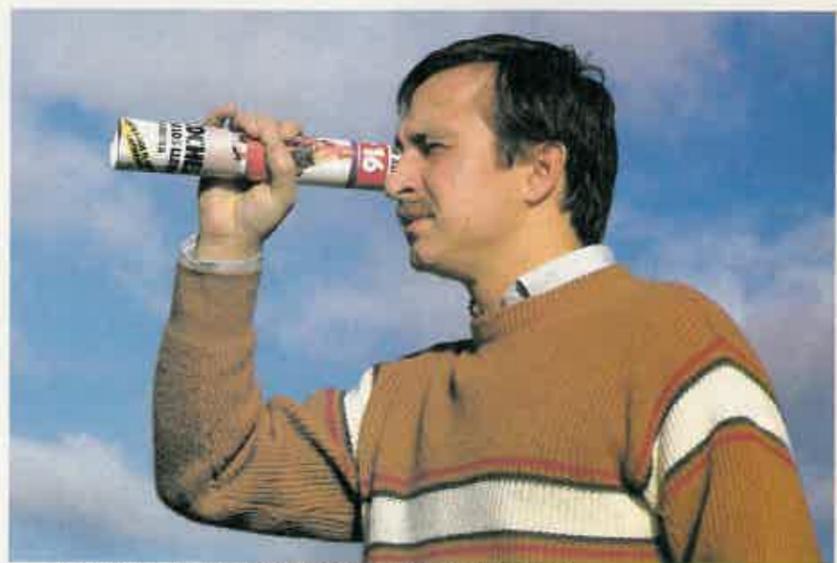
También es importante no desdeñar la periferia de la parte nítida, y esto lo podemos comprobar mirando a través de una revista enrollada.

En los países donde existen jueces especiales de tráfico procuran tener en cuenta estas circunstancias cuando tienen que emitir sentencias sobre accidentes o infracciones, en los que estos problemas de la visión han podido jugarle una mala pasada al conductor, lo que, como ya hemos dicho, es especialmente frecuente en los novatos que aún no han aprendido a seleccionar los mensajes que perciben ante el volante.



Separados, sólo se ve nítido un objeto
Juntos, se aprecia mejor el dedo y el billete

va ante sí el sillín de una bicicleta. Esta información la transmite el ojo al cerebro; el cerebro recuerda: no existe un sillín solo en movimiento. El sillín debe estar unido a una bicicleta y sobre él se sienta alguien y además ese alguien conduce. ¿Quién? ¿Cómo? El cerebro le da al ojo la orden de mirar. Cambio de mirada: el ojo cambia rápidamente hacia arriba y ve el cielo. Nueva mirada: la cabeza del niño que se vuelve más grande. Entonces empieza a combinar todas estas informaciones y el conductor concluye: me acerco a un niño montado en bicicleta. Mientras el ojo cambia —ciego— hacia un nuevo objetivo, se precipitan al cerebro continuas decisiones, tales como adelantar limpiamente al niño y su bicicleta, tocar el claxon, girar, no soltar las manos del volante, etcétera. Y casi al mismo tiempo el conductor escucha la radio y los ruidos provenientes de la calle, se limpia el sudor de la frente, siente sed, mueve los dedos del pie, aprieta los labios, tararea una



Para el conductor es importante tener un amplio ángulo de visión.
Algunas señales de tráfico nunca las vemos



En cada golpe de vista sólo vemos nítida una pequeña porción de la imagen
Los conductores novatos deben aprender a ver los mensajes visuales

canción y decide fumarse un cigarrillo.

Cada hombre, cuando está despierto, tiene que tomar unas veinte decisiones por segundo. De todas ellas, una décima parte serán indefectiblemente erróneas, según investigaciones recientes realizadas en la Universidad sueca de Upsala. Esto, referido al conductor, que es lo que aquí interesa, significa que de las 72.200 resoluciones que toma cada hora, nada menos que 7.200 son falsas. En el caso del niño en bicicleta cabe suponer que, pese al rodeo que el conductor hace con su ojo, tendrá suficiente tiempo para frenar. Así es como sucede cuando las cosas funcionan normalmente. Pero también un accidente puede ser un caso normal, cuando el conductor recibe una sobrecarga de información.

Le falta entonces el tiempo para adoptar una decisión correcta, porque las informaciones necesarias no le han llegado al cerebro cuando la decisión tenía que haber sido ya tomada y ejecutada.

Hay muchos aspectos de la circulación y el tráfico que dificultan, y hasta pueden hacer imposible para el conductor, estas decisiones rápidas y correctas. Así, por ejemplo, la mala costumbre de colocar más de dos señales en un mismo poste; la mala disposición de algunos indicadores que no se sabe hacia dónde «apuntan», o la contradicción entre señales pintadas en el suelo y órdenes dadas por los semáforos o por el agente de tráfico.

El doctor suizo Cohen, investigador de la conducción y experto oftalmólogo después de años de estudio experimental sobre la visión y la conducción, considera que diariamente pasamos por alto señales de tráfico; diariamente nos quedamos con información sin importancia y desdramatizamos lo importante, y que diariamente nos equivocamos. Para el doctor Cohen, los hombres de hoy, que tienen para vivir en el complejo mundo moderno los mismos órganos de visión que sus lejanos antepasados prehistóricos, tienen

que aprender a mirar, porque sus ojos no han evolucionado tan deprisa como para estar, naturalmente, adaptados a exigencias tales como la circulación en un automóvil.

Con un aparato de medición de la visión, observando el movimiento de los ojos, el doctor Cohen ha demostrado que los conductores expertos miran más previsivamente, mientras que los novatos sólo perciben una parte del cuadro completo, del panorama ante sus ojos. Por otro lado, sólo a través de un punto de la retina (fosa central), puede obtenerse una información visual clara y precisa. Dentro de la imagen que vemos, este punto nítido está localizado justo en el centro de mira. La relación entre la parte que vemos de forma clara a la borrosa, situada a su alrededor, es de 3 a 10.000. Sería algo así como si alguien que pudiera ver toda la Península Ibérica, sólo pudiera reconocer con nitidez la provincia de Madrid.

Así se gana el Mundial de Rallies.



Por octava vez en doce años, Pirelli ha ganado el Campeonato Mundial de Rallies, triunfando en seis de las once pruebas disputadas durante 1983.

Los Lancia-Martini equipados con Pirelli ganaron los rallies de ¹⁹⁸³ Montecarlo, ¹⁹⁸³ Córcega, ¹⁹⁸³ Acrópolis, ¹⁹⁸³ N. Zelanda, Nueva Zelanda y ¹⁹⁸³ San Remo; formando equipo con Audi, Pirelli ganó también el Rally RAC. ¹⁹⁸³ Gran Bretaña

¡Así se gana un Mundial!

PIRELLI la respuesta ancha

Esta semana el futuro es protagonista de nuestra lista de novedades. El interesante Nissan NX-21 y el próximo sustituto del Ford Capri la componen. Junto a los nuevos Jeep y a una simpática réplica «camp» inglesa conforman «lo último».

VOCACION DE FUTURO



ESTE prototipo de Nissan no es un simple artilugio de salón, de esos que los grandes fabricantes exponen para pasmar a la concurrencia y cubrirse de un manto de gloria. Es un verdadero avance de lo que será un Nissan dentro de seis o siete años; no en vano, sus siglas

hablan del siglo XXI, en cuyo inicio los automóviles habrán renunciado ya a muchos de los recursos que hoy utilizan de forma generalizada los ingenieros de todo el mundo.

El NX-21, desarrollado por un destacado equipo de ingenieros y diseñadores de

la firma japonesa, es un coche muy estilizado, en el que se expone un concepto aerodinámico muy avanzado (puede parecer el mejor diseño italiano), con un coeficiente de penetración excelente. Su CX es de 0,25, muy favorable si se tiene en cuenta que una berlina mo-

derna presenta el valor medio de 0,38 y que el reciente Renault 25 consigue la cifra récord de 0,28, nunca alcanzada hasta la fecha en coches comerciales.

Una de las aportaciones más interesantes del NX-21 es su motor, que es una turbina de 100 caballos de po-

El NX-21, con su fantástica aerodinámica, es todo un reto japonés al automóvil del futuro. Una cámara de televisión sustituye a los retrovisores y el arranque no es por llave, sino por tarjeta magnética de identificación. Las puertas son integrales, de tipo gaviota, y los asientos delanteros giran para entrar y salir

nuevos componentes cerámicos para sus motores, capaces de resistir sin deterioro hasta 1.350 grados centígrados de temperatura; con ello hacen una buena aportación para solucionar el problema de toda turbina:

la temperatura de funcionamiento habitual, difícil de resistir con metales y materiales convencionales.

El motor del Nissan NX-21 alcanza los 100 caballos de potencia girando ni más ni menos que a 75.000

revoluciones por minuto. El aspecto del coche dice bastante de su personalidad. Es un ensayo general frente al futuro, en el que la electrónica y los nuevos materiales tienen un papel preponderante.



tencia, capaz de consumir todo tipo de combustibles baratos, como queroseno, gasóleo y otros que pudieran sugerirse. Nissan participa de la idea de que las turbinas de gas tienen más futuro que los motores de pistones y para afirmarse en su creencia, ha desarrollado

EL CAPRI DEL AÑO 2000

DESDE que hiciera su aparición en enero de 1969, el Capri ha conservado todo el sabor de un deportivo que no deriva de ningún modelo de gran serie. Su trayectoria ha sido brillante y a su favor ha contado mucho el parecido existente entre las versiones de carreras y las normales de andar por la calle. Su línea, remozada en 1978, sigue gustando a un amplio sector de automovilistas, y Ford sabe que es importante disponer en su gama de un mo-

delo como éste: un deportivo neto, que no provenga —como la serie XR— de ningún coche de difusión masiva; prueba de esta tendencia es la existencia de series similares de Ford en el mercado americano, como los Mustang.

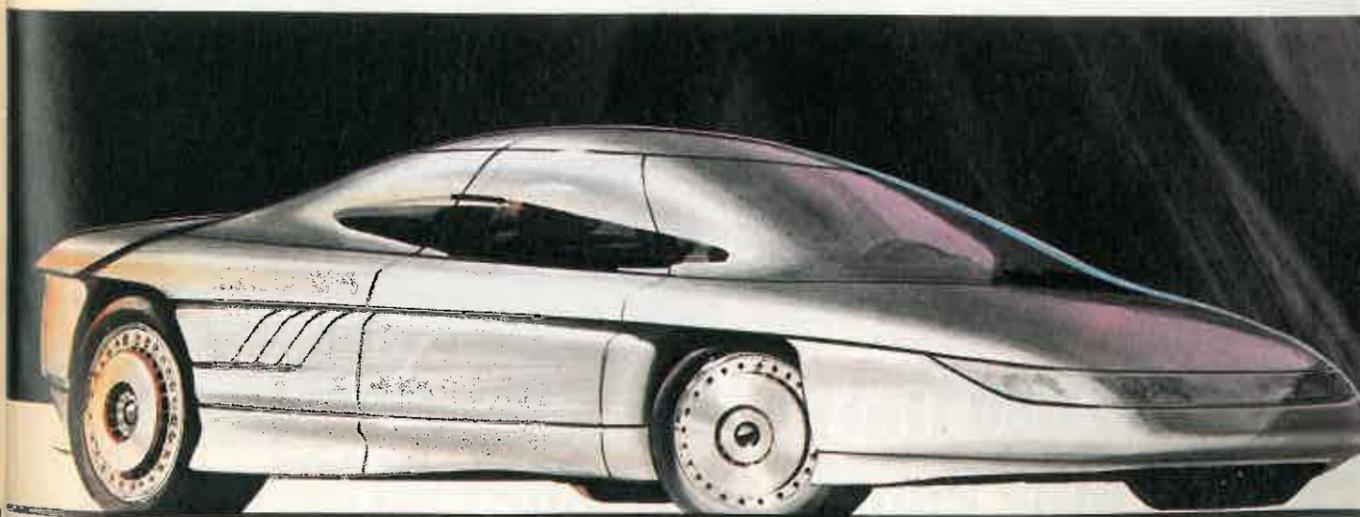
Los estilistas de Ford sin duda han realizado ya diversos bocetos de lo que podría ser el Ford Capri del futuro. Lo cierto es que de momento no se puede pronunciar una fecha concreta respecto a su salida, pero no lo es

menos que el diseño que les presentamos sin duda tiene mucho que ver con ese Capri del futuro, que posiblemente será bautizado con otro nombre.

El dibujo de Katayama nos muestra cómo serán las líneas de este deportivo Ford para el año 2000, que en su primera época utilizará los motores que se preparan para sustituir a los actuales seis cilindros europeos de la marca. El «nuevo Capri» tiene entre sus premisas la de satisfacer por

igual las exigencias de los mercados europeos y americano.

Ford pretendió levantar una nueva planta en Portugal para fabricar en exclusiva este modelo, ya que las fábricas actuales no tienen la posibilidad de combinar las cadenas de coches de gran serie con los deportivos de «producción especial». Desmantelado el proyecto portugués, se habla ahora de Brasil como cuna para fabricar el nuevo Capri.





MAS JEEP

AERICAN Motors Corporation, con sus asociados Jeep Corporation y Renault, ha presentado la nueva generación de Jeep Cherokee y Wagoneer.

Estos nuevos jeep, mucho más ligeros —casi quinientos kilogramos menos que sus antecesores—, que tienen a sus espaldas más de cinco años de desarrollo tecnológico, ofrecen además de su intachable reputación de vehículos de larga vida, un gran lujo interior y plena adaptación a carretera y campo.

Con medio metro menos, y una docena de centímetros más bajos, las carrocerías que ofrece el Cherokee son de dos o cuatro puertas, y para el Wagoneer la única alternativa es la de cuatro puertas. Las motorizaciones —comunes para ambos— ofrecen dos opciones: el nuevo cuatro cilindros en línea de 2,5 litros de American Motors o el ya conocido seis cilindros en V de 2,8 litros.

En cuanto a cajas de cambio, son tres las alternativas: dos manuales, de cuatro o cinco velocidades, y una automática de tres relaciones, de procedencia Chrysler.

MARLIN: VOLVER A LOS AÑOS 30

YA hemos hablado en otras ocasiones de «kits» especiales con los que fabricar en casa un coche, generalmente de réplica. Por algo más de 150.000 pesetas, la firma inglesa Marlin proporciona un «kit» completo para construir uno de sus coches.

Los diseños son de Paul Moorhouse y reproducen muy bien las líneas características de un roadster de los años 30. La firma lleva diez años ejerciendo su trabajo, que consiste esencialmente en diseñar y construir las piezas especiales de acero, aluminio y fibra de vidrio necesarias para construir estos coches. Marlin dispo-

ne de soportes de motor y adaptaciones para incorporar en su chasis multitud de mecánicas, pero resulta más fácil y barato partir de plantas Triumph. Con un motor de dos litros de esta marca, el Marlin Marina (existen también las versiones Herald, Vitesse y Spitfire) ofrece una relación peso/potencia de hasta 160 caballos por tonelada, lo que le permite alcanzar una velocidad máxima de más de 175 km/h., con una aceleración impresionante: 7,5 segundos para alcanzar los 100 km/h. Los pequeños coches de Marlin, que usted puede construir en su casa, son auténticas balas.



Distinción y pureza de líneas, desde 150.000 pesetas... Hay que disponer de un Triumph Viejo y maña para montar el «kit».

CITROËN  VISA

EL MAS DURO EN LO MAS DURO.



Ricardo Muñoz, con Citroën Visa, Campeón de España de Rallies sobre tierra.

EL TITULO MAS CODICIADO, PARA EL FIAT UNO



El Fiat Uno ha ganado el título de «Coche del Año 1984», el más importante galardón que puede recibir un nuevo modelo y que otorgan una cincuentena de destacados periodistas europeos. Este título es codiciado por todos los fabricantes de automóviles, pues representa contar con casi la unanimidad de la crítica especializada sobre las cualidades técnicas de su más reciente modelo, lo que representa una inmejorable tarjeta de presentación para su implantación en el mercado.

En 1964, Fred Van der Vlugt, redac-

tor jefe de la revista «Autovisie», contactó a un grupo de colegas de diferentes países para pedirles una votación sobre los coches aparecidos aquel año en el mercado europeo. El resultado de aquella votación en la que participaron una treintena de periodistas dio lugar a la elección del Rover 2.000 como primer «Car of the Year» (Coche del Año), prestigioso título que con el paso de los años se convertiría en un codiciado galardón que todos los fabricantes desean para el modelo que hayan lanzado el año en cuestión.

El título de «Coche del Año» se ha

convertido en el único galardón con entidad y prestigio que resta valor a los premios que se otorgan en otros países a cambio de contrapartidas publicitarias en muchos casos.

A lo largo de los veinte años de existencia del jurado del «Coche del Año», las cosas han cambiado bastante. De los treinta y cinco periodistas iniciales pertenecientes a Holanda, Francia, Italia, Gran Bretaña, Alemania y Suecia, se ha pasado a cincuenta y dos, que han dado entrada a la crítica de otros países europeos, como Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Irán-

da, Noruega, Portugal, Suiza y, por supuesto, España, que tiene cuatro representantes en este jurado, entre ellos Sergio Piccione, jefe de sección de MOTOR16. Lo que había empezado como un juego entre colegas se convirtió en un acontecimiento gracias a la importancia que le dio Bob Sicot, entonces jefe de relaciones públicas de la Regie Renault, a que el R-16 fuera elegido «Coche del Año 1966». La magnitud de la recepción a que dio lugar la entrega del trofeo al entonces presidente de la Regie, Pierre Dreyfus, se ha mantenido al cabo de los años.



Bernard Hanon, director general de Renault, recibió el trofeo de 1982. Lo entregaron Paul Frere y E. Seidler, presidente y secretario del jurado

Este año el título le ha correspondido al Fiat Uno. La entrega del trofeo tendrá lugar en Roma, donde lo recibirá Giovanni Agnelli, el presidente de la compañía italiana, de manos de Paul Frere, antiguo piloto y periodista, que actualmente ocupa la presidencia del jurado. El Uno se ha impuesto por estrecho margen al Peugeot 205, que rápidamente se mostró como su más directo rival pese a que este año entraban en concurso coches tan interesantes como el Mercedes 190, los nuevos BMW serie 3, el

Citroën BX, el Opel Corsa, los Mazda 626, el Honda Prelude, el Austin Maestro o los nuevos Volkswagen Golf. No todos los coches aparecidos o comercializados en el año en Europa pueden ser automáticamente votados.

Es necesario que la previsión anual de producción sea como mínimo de cinco mil unidades o, en caso de ser un coche producido fuera de Europa, que la importación total a nuestro continente haya alcanzado esa cifra. También tienen que cumplir que la comercialización se haya realizado al

menos en cinco países. Por no haber cumplido con esta última condición, el Opel Corsa y el Citroën BX no fueron incluidos en la votación del año pasado, pese a haber sido lanzados durante el mes de septiembre, y tuvieron que esperar a la de éste, en la que la competencia ha sido mucho mayor. Frente a modelos como el Audi 100 o el Ford Sierra, más caros, el BX hubiera tenido una buena posibilidad.

No existen normas rígidas para que los jurados valoren los coches, aunque sí se recomienda a los votantes tener en cuenta el aspecto económico, tanto en el man-

tenimiento como en la relación valor-precio. Este aspecto es el que hace que el Uno, el 205 y el Golf se hayan colocado mejor en esta votación que rivales más lujosos, como pueden ser el Mercedes 190 o el Mazda 626, primer coche japonés que consigue una buena posición en esta votación.

Decepción en Austin Rover, que tenían grandes esperanzas de que su Maestro, un coche de la nueva época de esta marca, al que sin duda le ha perjudicado el no disponer de una mecánica más moderna.

1984: Así fue la votación

	Puntos
1.º Fiat Uno	346
2.º Peugeot 205	325
3.º Volkswagen Golf	156
4.º Mercedes 190	116
5.º Mazda 626	99
6.º Citroën BX	77
7.º Austin Maestro	70
8.º Honda Prelude	38
9.º Opel Corsa	32
10.º Alfa Romeo 33	30
11.º Toyota Corolla	16
12.º BMW Serie 3	9
13.º Toyota Camry	7
14.º Nissan Micra	4
15.º Daihatsu Charade	0

LOS COCHES DE ANTAÑO

- 1964: Rover 2000.
- 1965: Austin 1800.
- 1966: Renault 16.
- 1967: Fiat 124.
- 1968: NSU Ro 80.
- 1969: Peugeot 504.
- 1970: Fiat 128.
- 1971: Citroën GS.
- 1972: Fiat 127.
- 1973: Audi 80.
- 1974: Mercedes 450.
- 1975: Citroën CX.
- 1976: Simca 1307-1308/Talbot 150.
- 1977: Rover 3500.
- 1978: Porsche 928.
- 1979: Simca/Talbot Horizon.
- 1980: Lancia Delta.
- 1981: Ford Escort.
- 1982: Renault 9.
- 1983: Audi 100.



FRENTE A FRENTE

La lucha por conseguir el galardón europeo del coche del año ha sido competida como pocas veces. MOTOR16 enfrentó a los dos protagonistas del certamen para ver cuál es mejor.

FIAT UNO CONTRA PEUGEOT 205

LAS ESTRELLAS DEL AÑO



El Fiat Uno es el coche del año 1984 y el Peugeot 205 se quedó en segundo lugar, por muy pocos votos. Otros aspirantes a este título, como el Mercedes 190, los BMW serie 3, etcétera, se quedaron muy atrás de estos dos pequeño coches.

Ambos coches son muy similares: representan una opción de coches compactos europeos, con unas medidas exteriores que corresponden a las que hasta hace muy poco tenían los coches más pequeños de la gama de cualquier fabricante, pero con una habitabilidad excelente.

En ambos casos son el fruto de los trabajos de un fabricante en pleno periodo de relanzamiento. Son por tanto modelos pertenecientes a una nueva generación, en los que hay puestas grandes esperanzas.

A lo largo de los casi dos mil kilómetros que habitualmente hacemos en nuestras pruebas, hemos comparado el Fiat Uno —en su versión 55 caballos— con el Peugeot 205 —con el motor de 60 caballos—. Son las dos más próximas en cuanto a rendimiento de motores se refiere.

A estas alturas, el Fiat Uno ha sido

ya comercializado en nuestro país, mientras que el 205 se produce ya en la factoría Talbot de Villaverde y será presentado en nuestro mercado dentro de una semana.

De todas maneras, queremos precisar que el 205 que se produzca en España llevará un motor diferente al francés que hemos probado en esta ocasión, pues a causa del plan de viabilidad pactado entre Talbot España y el Gobierno, se impone el empleo de motores de origen 150/Solara/Horizontal, en vez de los tipo Douvrin que llevan los Samba.





Frontal característico de la nueva generación Fiat
Giugiaro impuso líneas altas en favor de una gran habitabilidad

FIAT UNO: EL MILAGRO DEL ESPACIO

EL año 1983 comenzó con la presentación, a bombo y platillo, del Fiat Uno, el tercer modelo de la nueva época de la marca italiana, y aquel en que más esperanzas ha puesto.

Dentro de la anterior gama Fiat, el Uno viene a reemplazar al 127, del que toma la primitiva longitud total de 3,60 metros —las últimas versiones de 127 ya medían más a causa del aumento de las dimensiones de los paragol-

pes— y la mecánica más pequeña de gasolina —903 centímetros cúbicos— y la diesel, ambas con potencias de 45 caballos. Completan la oferta dos motores más de gasolina: un 1.100 centímetros cúbicos con 55 caballos y un 1.300 con 70, ya vistos en los 128 y Ritmo.

La carrocería del nuevo coche es el resultado de un cuidadoso estudio por parte del famoso diseñador italiano Giugiaro, cuyo proyecto dejó en la cu-

netas los preparados por el mismo centro de estudios de Fiat. Giugiaro, en su proyecto, puso como objetivo número uno el conseguir una magnífica habitabilidad, cosa que logró a base de imponer una línea bastante alta, conceder el mínimo espacio al motor —pese a lo cual existe la posibilidad de montar grupos propulsores más grandes que los actuales— y sacrificar parte del gran maletero que tenía el 127 (se han perdido 14 litros). El resultado es excepcional, pues lo que no se puede negar es que el Fiat Uno es la mejor relación habitabilidad-tamaño de todo el mercado europeo. Tal carrocería se ofrece, en nuestro mercado, en dos versiones de tres y cinco puertas, sea cual sea la mecánica, con excepción de la de 70 caballos en la que, sin que haya una buena razón para ello, la oferta se reduce a la de 5 puertas. El coche que probamos en este número es un cinco puertas con motor de 55 caballos.

FICHA TÉCNICA

FIAT UNO 55-S

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.116 c.c. (80x55,6 mm.). Construcción: Bloque en fundición y culata en aluminio. Cigüeñal: De cinco apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador monocuerpo (estárter manual). Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 NO. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 55 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 8,8 mkg. a 2.900 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,8 km/h.; 2.ª, 13 km/h.; 3.ª, 19,9 km/h.; 4.ª, 27,7 km/h.; 5.ª, 34,2 km/h. Embrague: Mando por cable.

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

FRENOS Sistema: Discos en las ruedas delanteras y tambores en las traseras, con servofreno.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa de 4,5x13 pulgadas. Neumáticos: 155/70 SR 13.

PESOS En orden de marcha: 800 kg. Máximo remolcable: 800 kg.



VIRTUDES

- Habitabilidad.
- Buen comportamiento.
- Equipo completo.

DEFECTOS

- Desarrollos de cambio demasiado largos.
- Palanca de cambio imprecisa.
- Barrido del limpiaparabrisas insuficiente.

Precio en España:
903.564 pesetas*

Fecha de presentación: Enero de 1983.

Importador: Fiat Hispania, S. A.

Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.

Número de talleres: 70.

Plazo de entrega: Inmediato*.

* Este precio corresponde al Fiat Uno 55, pues la versión S, con detalles exclusivos de equipamiento y objeto de esta prueba, aún no se comercializa en España (estará disponible en las primeras semanas de enero). A modo de orientación, digamos que en Italia el precio del Uno 55 es de 888.439 pesetas, y el del 55 S, 967.466 pesetas. Un 8 por 100 de diferencia.



Los faros trapezoidales dan un cierto aire familiar Peugeot
Los diminutos grupos ópticos contrastan con el amplio portón trasero

PEUGEOT 205: EL LEON DESPIERTA

EL Peugeot 205 es el primero de esta nueva época de la marca. Fabricante eminentemente conservador, el 205 representa un concepto más moderno, más dinámico de lo que es un automóvil.

Inicialmente, la oferta es de cuatro motores de gasolina. Uno, de 954 centímetros cúbicos con 45 caballos; otro, de 1.124 centímetros cúbicos con 50 caballos; un tercero de 1.300 centímetros cúbicos y 60 caballos y, finalmente, un

cuarto de 1.360 centímetros cúbicos, con dos carburadores, de 80 caballos. A éstos vendrán a unirse en breve un motor diesel de 60 caballos, y, posteriormente, un motor 1.600 con inyección, que desarrollará entre 105 y 110 caballos. De todos estos motores, los cuatro de la oferta inicial son del tipo de los que emplean los Talbot Samba, Citroën Visa, R-14, etcétera.

La carrocería fue realizada por el

centro de estudios de Peugeot, con el asesoramiento carrocerero italiano Pininfarina para ciertos detalles. Es más convencional que la de su rival italiano. Evidentemente se ha buscado también una buena habitabilidad, pero el conseguir una buena aerodinámica y un bajo consumo ha sido su objetivo principal.

La carrocería, inicialmente, siguiendo los gustos del usuario francés, se ofrece sólo en versión cinco puertas.

Para la prueba hemos escogido la versión con motor de 60 caballos, con un acabado alto, equivalente al del Fiat Uno 55 S.

Más caro que Fiat, pese a un equipo menos completo, el Peugeot justifica su precio en razón de unas más costosas soluciones técnicas, que no siempre dan un mejor resultado. Excepción que hay que hacer con la suspensión, desde el punto de vista del confort, en el que supera al Fiat Uno.

FICHA TÉCNICA

PEUGEOT 205 SR

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.360 c.c. (75 x 77 mm.). Construcción: Bloque y culata en aluminio. Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Carburador monocuerpo (estárter manual). Compresión: 9,3 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 96 NO. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 60 CV a 5.000 rpm. Par máximo: 10,0 mkg. a 2.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,44 km/h.; 2.ª, 14,27 km/h.; 3.ª, 21,83 km/h.; 4.ª, 29,15 km/h.; 5.ª, 36,25 km/h. Embrague: Mando por cable.

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

FRENOS Sistema: Discos en las ruedas delanteras y tambores en las traseras, con servofreno.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 4,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165/70 SR 13.

PESOS En orden de marcha: 800 kg. Máximo remolcable: 900 kg.



VIRTUDES

- Comportamiento.
- Confort de suspensión.
- Cambio de marchas.

DEFECTOS

- Plazas traseras reducidas.
- Tacto de pedal de freno duro.
- Dirección sensible a la variación de rendimiento del motor.

Precio en España:

No existe precio exacto de este coche en nuestro país, donde será fabricado por Talbot. En Francia, al cambio, cuesta 985.919 pesetas, es decir, un 2 por 100 más que el Fiat Uno 55 S en Italia.

Fecha de presentación: Enero de 1983.

Fabricante: Automóviles Peugeot.

Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.

Número de talleres: 435 (Peugeot-Talbot).

Plazo de entrega: Modelo no disponible aún en España.

FRENTE A FRENTE



El cuadro de instrumentos del Uno, apoyado en una gran bandeja portaobjetos de bordes muy pronunciados, está flanqueado por dos satélites de mandos al estilo Citroën



La instrumentación del 205 es menos completa que la del Fiat, casi toda a base de testigos luminosos en una ventana separada. El salpicadero es muy clásico

INTERIORES: VENTAJA PARA EL FIAT UNO

COMO ya ha quedado claro en la introducción de los dos modelos, Fiat gana a su rival en todo lo que sea interiores y habitabilidad. Prácticamente iguales en lo que se refiere a las plazas delanteras, el Fiat es sensiblemente más amplio en las traseras, particularmente en lo que se refiere a espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero. Y, por supuesto, en altura del techo.

La accesibilidad es buena en ambos coches, los dos de cuatro puertas. Para concluir con el capítulo habitabilidad, en capacidad de maletero, Fiat vuelve a superar a su rival por una ventaja de 30 litros. Una vez más se pone de manifiesto el interés de los italianos por lograr la mayor capacidad.

Los asientos son equivalentes en ambos modelos. Las butacas delanteras sujetan bien a sus ocupantes, resultando un poco más anchas las del Fiat que las de Peugeot, a las que tampoco se puede considerar estrechas. Lo que sí hay que destacar es que la tapicería del Fiat resulta menos calurosa que la del coche francés.

En el salpicadero del Fiat se ha mantenido un poco la idea del Panda, aunque con un poco más de pretensión. Es una gran bandeja, con un borde bastante pronunciado, para evitar que se caigan los objetos que se coloquen en ella, por el que se desplaza el cenicero. Como depositado en ella, frente al conductor, está el cuadro de instrumentos, con cuentarrevoluciones y panel de control, que señala cualquier anomalía mecánica que se pueda producir e incluso alguna bombilla fundida. Los mandos están concentrados en dos pequeños satélites prominentes, a ambos lados del cuadro de instrumentos, con la misma idea que en los Citroën GSA y Visa, el poder accionarlos sin retirar las manos del volante. Existe una guantera, cerrada, frente al asiento del pasajero, bastante amplia. En el Peugeot, el salpicadero es más clásico. Tiene también una repisa tallada, frente al asiento del conductor, bajo la cual hay también una guantera, cerrada, también de un tamaño aceptable, que se ve desdoblada por otro espacio abierto a la izquierda del conductor.

El cuadro de instrumentos tiene una ventana separada con todos los testigos luminosos, bajo la cual se encuentra la que deja ver el velocímetro, reloj y aforador del depósito de gasolina. La instrumentación es, por tanto, mucho menos completa, casi toda ella a base de testigos luminosos.

La climatización es mejor en el Fiat. Las calefacciones son eficaces por igual, pero la ventilación del Peugeot necesita de impulsores para que el flujo

EQUIPAMIENTO

	Fiat Uno 55 S	Peugeot 205 SR
Cuentarrevoluciones	SI	NO
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI
Termómetro agua	SI	NO
Manómetro presión aceite ..	NO	NO
Voltímetro/amperímetro ..	NO	NO
Reloj	SI	SI
Testigo reserva carburante ..	SI	SI
Testigo freno de mano	SI	SI
Testigo estérter	SI	SI
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros halógenos	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero ..	SI	SI
Luneta térmica	SI	SI
Retrovisor regulable desde interior	SI	SI
Apoyacabezas (delante- ros/traseros)	SI/NO	SI/NO
Espejo de cortesía	SI	SI
Elevalunas eléctricos (de- lanteros/traseros)	NO/-	NO/NO
Cerraduras centralizadas ..	NO	NO
Respaldo posterior divisible	SI	SI
Luz orientable (lector de mapas)	SI	NO
Tapón gasolina con llave ..	SI	NO



de aire que sale por las bocas de ventilación sea sensible, mientras que en el Fiat no ocurre eso.

Pese a tratarse en ambos casos de coches pequeños, el nivel sonoro es sorprendentemente bajo en ambos. De todas formas, al límite, el Peugeot resulta todavía un poco más silencioso que el Fiat.

En cualquier caso, sobre adoquinado o pavimento muy rugoso y modulado, esa ventaja se ve neutralizada por el mejor filtrado de los ruidos de rodadura del Fiat.

En lo que se refiere al acabado, la robótica que emplean ambos modelos en su construcción hace que prácticamente las chapuzas hayan desaparecido de ellos. De todas formas, en el pequeño detalle que siempre se puede encontrar nos parece más cuidado el Peugeot que el Fiat.

Y, sin embargo, los italianos han descargado más imaginación que sus colegas franceses, buscando soluciones más inteligentes. Por ejemplo, los asientos delanteros del Uno corren sobre unas ruedecillas de teflón muy laterales, con los que hay espacio más que suficiente para que los ocupantes del asiento trasero puedan meter las piernas bajo los asientos sin hacerse daño en las espinillas.

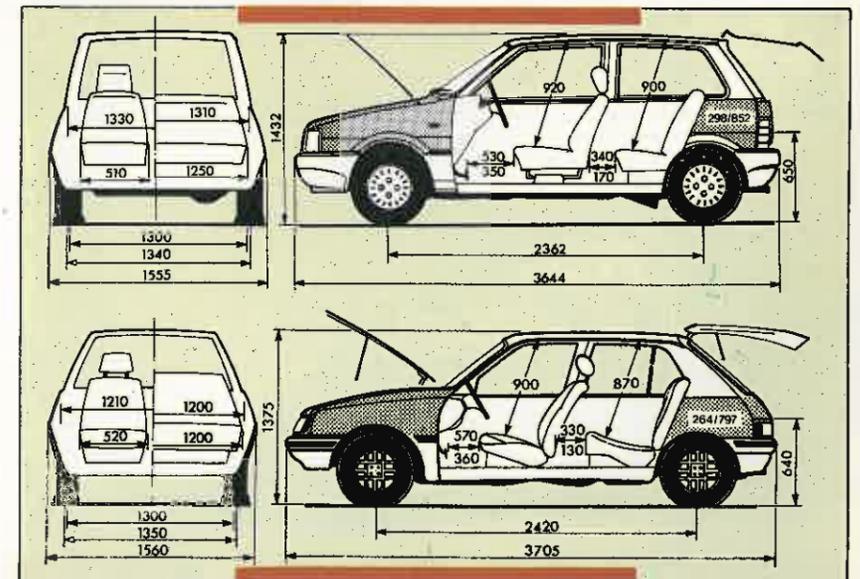
Y eso es sólo un ejemplo de un detalle que parece mentira que a nadie se le hubiera ocurrido hasta el momento.

AL VOLANTE: LA REVANCHA DEL PEUGEOT 205

CON motor anterior transversal y tracción delantera, Uno 55 S y 205 SR se diferencian tan sólo por el nivel

de potencia de sus impulsores: 55 caballos para el primero y 60 para el segundo. Funcionando, la fogosidad de los «corceles» italianos, acompañada siempre de un mayor volumen sonoro, parece mucho mayor en los primeros momentos, dando lugar a aceleraciones fulgurantes.

Después, ese brío cede su primacía ante el tiro incansable de los «percherones» franceses, en especial cuando se



AGUA BRAVA

toiletries for men



la joven fragancia masculina

trata de recuperar el ritmo de marcha sin el empleo de la caja de velocidades virtud ésta especialmente estimada por aquel usuario poco amigo de utilizar el cambio de marchas con frecuencia.

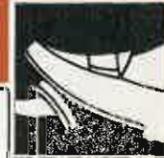
Y hablando ya de cajas de cambio, cabe tan sólo un sobresaliente para el futuro coche español, mientras el Fiat alcanza, a duras penas, el simbólico aprobado. El 205 ofrece suavidad de mando, recorridos relativamente cortos entre las distintas posiciones de palanca y, sobre todo, precisión en la selección. En cambio, en el selector del Uno, cuyos recorridos son también relativamente cortos, la suavidad es escasa y la imprecisión notable.

En el aspecto de los desarrollos, las cifras de la ficha hablan con claridad. En ambos casos, los desarrollos son largos, pero el Peugeot consigue un mejor rendimiento gracias a que su motor responde mejor a bajo régimen.

El capítulo del embrague se resuelve en tablas, pues a la buena progresividad de ambos mandos se une un tacto suave del pedal, muy al gusto de la media de los usuarios.

El sistema de frenado es casi idéntico en ambos, que dan deceleraciones

FRENOS



Casi en tablas
(A 100 km/h)

DISTANCIA DE FRENADO	Fiat Uno	Peugeot 205
En frío	35,2	36,2
En caliente	37,4	37,8
DURACION	Fiat Uno	Peugeot 205
En frío	3,9	4
En caliente	4,2	4,4

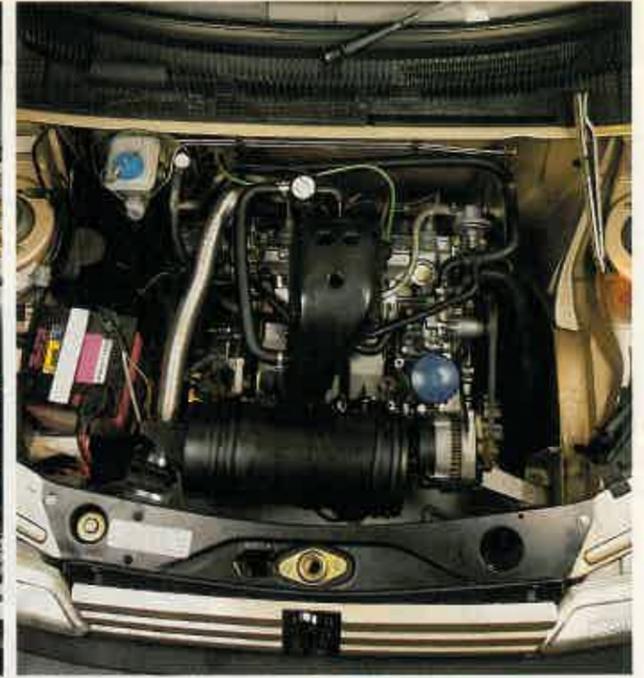
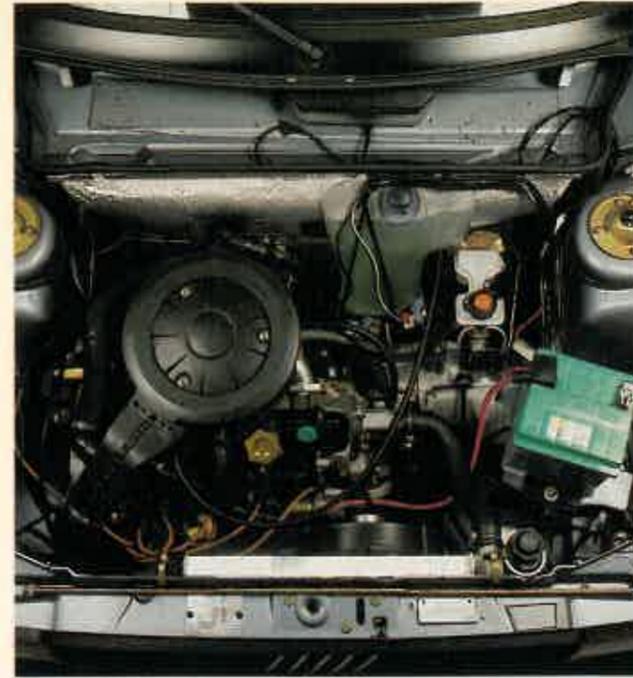
siempre potentes y nobles. Pero esta semejanza de resultados finales no supone, sin embargo, la igualdad de condiciones de empleo y así, mientras el pedal del 205 tiene una carrera amplia, que permite modular la frenada con más precisión, el pedal del Uno es de carrera más corta y un tacto bastante esponjoso, que hace más difícil dosificar la frenada.

Continuamos con el conjunto de dirección, en el que a lo sumo se puede criticar la mayor sensibilidad a las variaciones de tiro del motor en el coche francés, en el que también se nota un cierto endurecimiento según se acerca a los topes. La dirección del Fiat es sensiblemente más agradable.

La visibilidad es buena en ambos modelos, aunque el Uno podría ponerse como ejemplo en razón de sus asientos más altos, que permiten al conductor ver a menor distancia del morro del coche.

De noche, el alumbrado es suficiente en ambos modelos para el nivel de pres-

FRENTE A FRENTE



El motor del Uno (a la izquierda) es el más ruidoso. La mecánica del Peugeot es la más suave, potente y brillante.

taciones que tienen. Para terminar con este capítulo de la visibilidad, hay que criticar la solución Fiat del limpiaparabrisas único. Si es una buena solución para el fabricante, que se ahorra material y el tener que hacer reformas en la carrocería, para el conductor tiene el defecto de dejar un ángulo muerto importante en la parte superior izquierda del parabrisas, que en caso de lluvia impide la visibilidad.

La posición del conductor es correcta en ambos coches. En este capítulo queremos criticar la mala posición de la empuñadura para el pasajero de Peugeot. Va sobre la puerta, demasia-

do retrasada, a la altura de la cabeza, en donde sólo sirve para que éste se dé coscorrónes en las curvas, pues para agarrarse tiene que llevar una postura muy forzada.

Una vez en marcha, con un esquema muy sofisticado de suspensión en Peugeot, y con otro mucho más simple el Fiat, ambos modelos llegan a prácticamente un mismo nivel de comportamiento. Ambos tienen reacciones sumamente nobles. Los dos protagonistas de la prueba son un prodigio de estabilidad, sea cual sea el pavimento. De entrada da más confianza el Peugeot, pese a un mayor balanceo en las curvas,

pero el Fiat, que vira sin apenas tomar inclinación, está prácticamente al mismo nivel.

El empate se rompe cuando se considera el aspecto del confort de marcha. La suavidad de las reacciones del 205 se contraponen con el carácter levemente saltarín del Uno, que, paradójicamente, disminuye según se conduce el coche a un ritmo más vivo. Aunque parezca mentira, la suspensión del coche italiano absorbe peor las irregularidades del pavimento a velocidades moderadas que cuando se rueda rápido. Lo cierto es que al final, por dos caminos muy distintos, ambos fabricantes han

PRESTACIONES



Ventaja francesa

	Fiat Uno 55 S	Peugeot 205 SR
VELOCIDAD MAXIMA (km/h)	148,03	153,39
ACELERACION (Seg.)		
400 m. con salida parada	20,16	19,97
1.000 m. con salida parada	37,39	36,47
De 0 a 100 km/h	13,53	14,60
RECUPERACION (Seg.)		
400 m. desde 40 km/h en 4.ª	23,22	20,77
400 m. desde 40 km/h en 5.ª	25,92	23,18
1.000 m. desde 40 km/h en 4.ª	41,85	38,91
1.000 m. desde 40 km/h en 5.ª	48,47	42,40

CONSUMO



Diferencias mínimas

(Litros a los 100 kilómetros)

	Fiat Uno 55 S	Peugeot 205
CIUDAD		
A 35,35 km/h	7,5	7,5
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	4,3	5
En conducción rápida	9,9	9,7
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,2	6,2
A fondo	10,7	9,2
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponderado	6,4	6,6
Recorrido (km)	606,3	705,3

AGUA BRAVA

toiletries for men



la joven fragancia masculina

trata de recuperar el ritmo de marcha sin el empleo de la caja de velocidades virtud ésta especialmente estimada por aquel usuario poco amigo de utilizar el cambio de marchas con frecuencia.

Y hablando ya de cajas de cambio, cabe tan sólo un sobresaliente para el futuro coche español, mientras el Fiat alcanza, a duras penas, el simbólico aprobado. El 205 ofrece suavidad de mando, recorridos relativamente cortos entre las distintas posiciones de palanca y, sobre todo, precisión en la selección. En cambio, en el selector del Uno, cuyos recorridos son también relativamente cortos, la suavidad es escasa y la imprecisión notable.

En el aspecto de los desarrollos, las cifras de la ficha hablan con claridad. En ambos casos, los desarrollos son largos, pero el Peugeot consigue un mejor rendimiento gracias a que su motor responde mejor a bajo régimen.

El capítulo del embrague se resuelve en tablas, pues a la buena progresividad de ambos mandos se une un tacto suave del pedal, muy al gusto de la media de los usuarios.

El sistema de frenado es casi idéntico en ambos, que dan deceleraciones

FRENOS



Casi en tablas

(A 100 km/h)

DISTANCIA DE FRENADO	Fiat Uno	Peugeot 205
En frío	35,2	36,2
En caliente	37,4	37,8
DURACION		
En frío	3,9	4
En caliente	4,2	4,4

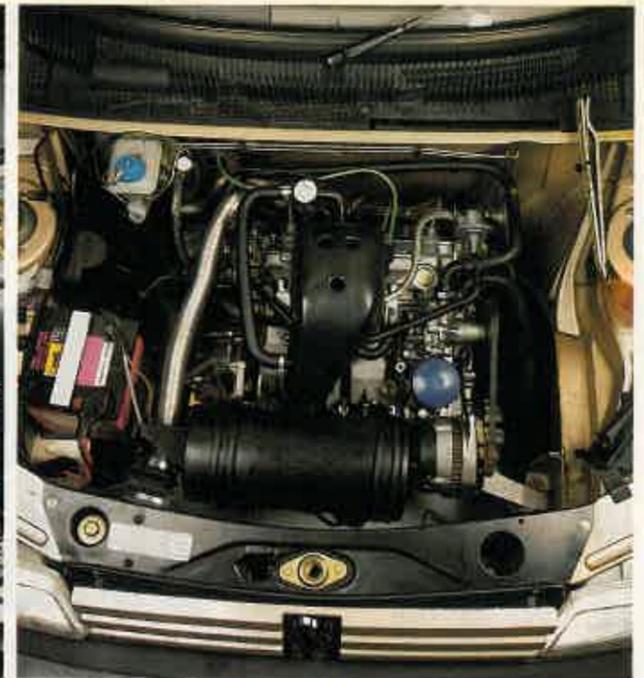
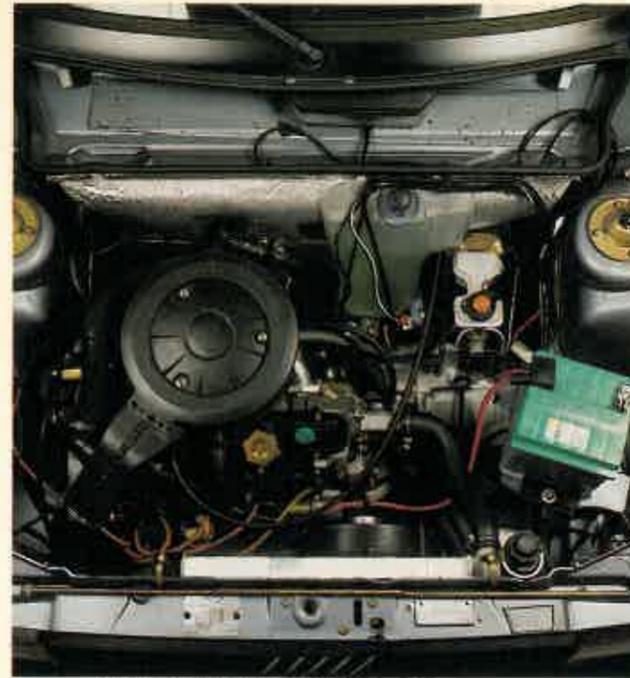
siempre potentes y nobles. Pero esta semejanza de resultados finales no supone, sin embargo, la igualdad de condiciones de empleo y así, mientras el pedal del 205 tiene una carrera amplia, que permite modular la frenada con más precisión, el pedal del Uno es de carrera más corta y un tacto bastante esponjoso, que hace más difícil dosificar la frenada.

Continuamos con el conjunto de dirección, en el que a lo sumo se puede criticar la mayor sensibilidad a las variaciones de tiro del motor en el coche francés, en el que también se nota un cierto endurecimiento según se acerca a los topes. La dirección del Fiat es sensiblemente más agradable.

La visibilidad es buena en ambos modelos, aunque el Uno podría ponerse como ejemplo en razón de sus asientos más altos, que permiten al conductor ver a menor distancia del morro del coche.

De noche, el alumbrado es suficiente en ambos modelos para el nivel de pres-

FRENTE A FRENTE



El motor del Uno (a la izquierda) es el más ruidoso. La mecánica del Peugeot es la más suave, potente y brillante.

taciones que tienen. Para terminar con este capítulo de la visibilidad, hay que criticar la solución Fiat del limpiaparabrisas único. Si es una buena solución para el fabricante, que se ahorra material y el tener que hacer reformas en la carrocería, para el conductor tiene el defecto de dejar un ángulo muerto importante en la parte superior izquierda del parabrisas, que en caso de lluvia impide la visibilidad.

La posición del conductor es correcta en ambos coches. En este capítulo queremos criticar la mala posición de la empuñadura para el pasajero de Peugeot. Va sobre la puerta, demasia-

do retrasada, a la altura de la cabeza, en donde sólo sirve para que éste se dé coscorrónes en las curvas, pues para agarrarse tiene que llevar una postura muy forzada.

Una vez en marcha, con un esquema muy sofisticado de suspensión en Peugeot, y con otro mucho más simple el Fiat, ambos modelos llegan a prácticamente un mismo nivel de comportamiento. Ambos tienen reacciones sumamente nobles. Los dos protagonistas de la prueba son un prodigio de estabilidad, sea cual sea el pavimento. De entrada da más confianza el Peugeot, pese a un mayor balanceo en las curvas,

pero el Fiat, que vira sin apenas tomar inclinación, está prácticamente al mismo nivel.

El empate se rompe cuando se considera el aspecto del confort de marcha. La suavidad de las reacciones del 205 se contraponen con el carácter levemente saltarín del Uno, que, paradójicamente, disminuye según se conduce el coche a un ritmo más vivo. Aunque parece mentira, la suspensión del coche italiano absorbe peor las irregularidades del pavimento a velocidades moderadas que cuando se rueda rápido. Lo cierto es que al final, por dos caminos muy distintos, ambos fabricantes han

PRESTACIONES



Ventaja francesa

	Fiat Uno 55 S	Peugeot 205 SR
VELOCIDAD MAXIMA (km/h)	148,03	153,39
ACELERACION (Seg.)		
400 m. con salida parada	20,16	19,97
1.000 m. con salida parada	37,39	36,47
De 0 a 100 km/h	13,53	14,60
RECUPERACION (Seg.)		
400 m. desde 40 km/h en 4.ª	23,22	20,77
400 m. desde 40 km/h en 5.ª	25,92	23,18
1.000 m. desde 40 km/h en 4.ª	41,85	38,91
1.000 m. desde 40 km/h en 5.ª	48,47	42,40

CONSUMO



Diferencias mínimas

(Litros a los 100 kilómetros)

	Fiat Uno 55 S	Peugeot 205
CIUDAD		
A 35,35 km/h	7,5	7,5
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	4,3	5
En conducción rápida	9,9	9,7
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,2	6,2
A fondo	10,7	9,2
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponderado	6,4	6,6
Recorrido (km)	606,3	705,3

Toda la mañana en la SER.

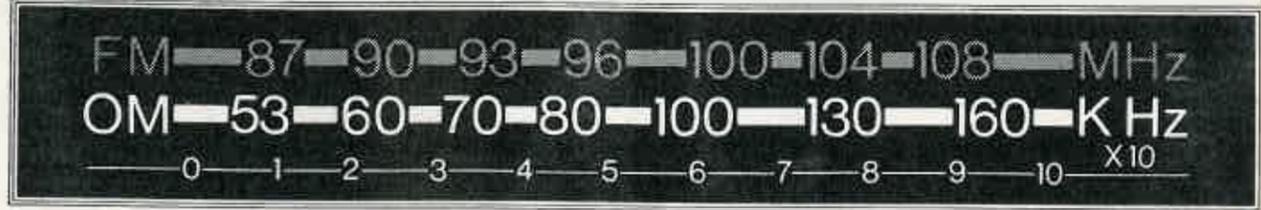


Radio entera y verdadera.
Múltiple y variada. Fresca y dinámica. En cadena y local. Actual.
Con la solidez y el peso específico de un profesional de la radio como Iñaki Gabilondo.



"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.



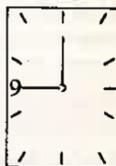
Y el contagioso dinamismo de Pepe Domingo Castaño.



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-ASQUARDOS

FRENTE A FRENTE



Dos interpretaciones para un mismo concepto de coche
El Uno que probamos no disponía de respaldo posterior divisible, que es una opción

conseguido prácticamente el mismo resultado en este importante apartado.

En prestaciones, ventaja del Peugeot, cuyos motores tienen una mayor cilindrada y son más potentes. Prácticamente le gana en todos los terrenos al Fiat. El coche italiano se resarce con unos consumos menores, aunque tampoco lo suficiente como para poder criticar los que consigue su oponente. De hecho, la diferencia es

mínima. El consumo medio del Fiat es de 6,40 litros/100 Km. En el Peugeot sube a 6,62. Son los consumos obtenidos con las proporciones siguientes: 60 por 100 en ciudad, 30 por 100 en carretera y 10 por 100 en autopista.

A la vista de estos resultados, es evidente el esfuerzo realizado por lograr unos niveles de consumo especialmente afortunados, lo que reafirma el talante renovador de estos dos modelos.

que las cualidades dinámicas son más significativas en el 205 de Peugeot; su motor es más utilizable, consiguiendo mejores velocidades máximas, aceleraciones y recuperaciones. El consumo global es más recortado en el coche francés, que goza también de mayor autonomía; no obstante, hay que poner de manifiesto la ventaja del Fiat Uno en los consumos característicos a 90 y 120 km./h., así como en la ciudad.

Victoria también para el Peugeot 205 en confort, que se impone al Fiat Uno a base de una excelente suspensión e insonorización.

En definitiva, el Fiat Uno es el coche que interesará a aquellos usuarios para los que la amplitud sea lo más importante a la hora de comprar su coche, sin que quiera decir que renuncien a confort y prestaciones. A estos hombres, el Fiat Uno les convencerá plenamente.

En cambio, para los que las prestaciones siguen siendo lo más importante a la hora de hacer la elección de un coche, seguramente optarán por el Peugeot, cuyo motor es más brillante y que tiene un comportamiento, sino claramente superior al del Fiat, sí más fácil, o que proporciona a cualquier conductor una mayor confianza desde el primer momento. Y esto sin que se trate de un coche raquítico, aunque lo cierto es que las plazas traseras resultan un poco justas.

BALANCE FINAL

EL PESO DEL MOTOR



	Fiat Uno	Peugeot 205
Velocidad máxima	2.º	1.º
Aceleraciones	2.º	1.º
Recuperaciones	2.º	1.º
Consumo	1.º	2.º
Transmisión	2.º	1.º
Caja de cambios	2.º	1.º
Frenos	1.º	1.º
Dirección	1.º	2.º
Comportamiento	1.º	1.º
Aptitudes urbanas	1.º	2.º
Autonomía	2.º	1.º
Habitabilidad	1.º	2.º
Confort	2.º	1.º
Sonoridad	2.º	1.º
Equipamiento	1.º	2.º
Maletero	1.º	2.º

DEL FIAT, LA CARROCERIA; DEL PEUGEOT, LA MECANICA

EL Fiat Uno se impone en aspectos clave, como en amplitud interior, volumen y convertibilidad del maletero, maniobrabilidad, suavidad de dirección, elementos de equipamientos... Pero no son las suyas sólo virtudes «pasivas», ya que el comportamiento dinámico y la eficacia de los frenos son factores importantes, en los que el coche italiano empatía con el francés.

Si en la valoración global del comportamiento ambos coches reciben la excelente calificación de nuevos patrones para su tamaño, no cabe duda de

Fuera de serie

PEGASO Z-102

EL ORGULLO NACIONAL

HABLAR del Pegaso Coupé Z-102 es hablar de un mito, imborrable, cuando no magnificado, en las mentes de todos los españoles aficionados o no al automóvil. En cuanto en una conversación surge el tema del famoso coche, inmediatamente aparece un sentimiento de admiración y nostalgia.

Los Pegaso, nacidos como meros ejercicios de aprendizaje para formar personal cualificado, marcaron el automovilismo internacional y por tanto el nacional. En una España sumida en la miseria y las privaciones de una doble posguerra, puesto que a la «nuestra» la sucedió la del mundo entero, representaron un soplo de aire fresco y de esperanza.

Salidos de la tabla de dibujo de Wilfredo Ricart, genial ingeniero español que dirigió el departamento de diseño de Alfa Romeo en los años inmediatamente anteriores a la segunda guerra mundial, alcanzaron renombre en el mundo entero por su concepción vanguardista y sus prestaciones prácticamente inigualadas en aquel entonces. Su presentación en el Salón de París en 1951 constituyó un éxito. Poco tiempo duraría, sin embargo, el gozo. Puesto que si su nacimiento fue un tanto paradójico en ese momento de restricciones y penurias, casi tal como vino dejó



de ser. El mismo Instituto Nacional de Industria (INI), que había auspiciado su fabricación, cambió de idea a los escasos cinco años. El Pegaso murió sin pasar de la juventud. Y posiblemente sea esta muerte prematura lo que le ha convertido en mito.

Fueron unos ciento veinte coches los que se completaron y en la actualidad están censados por los coleccionistas unos cuarenta, aproximadamente. Un Pegaso deportivo llama más la atención que cualquier joya mecánica foránea, y todo aquel que tiene la inmensa suerte de poder conducir uno lo sabe bien: «Cada día que salgo con él a la calle me para alguien —dice Paco Orús, feliz propietario de uno de ellos—. Con ningún otro coche me sucede nada similar.»

Orús tiene en su garaje marcas como Ferrari, Aston Martin, Bentley y Mercedes, que hacen compañía al coche español. «Una vez me paró un desconocido que me lo quería comprar —cuenta—. Yo le dije que no lo vendía y él me respondió: "Todos tenemos un precio." Tuve que acabar contestándole que yo tal vez sí tuviera un precio, pero no mi Pegaso. Quién sabe si algún día lo tendré que regalar o malvender, pero, por el momento, yo no lo dejo escapar.»

Si alguien está interesado en uno, lo



Para cualquier aficionado a los automóviles, el Pegaso Z-102 es una tentación. Desafortunadamente, la mayoría de estos coches hoy están fuera de España y se cotizan por encima de los tres millones de pesetas

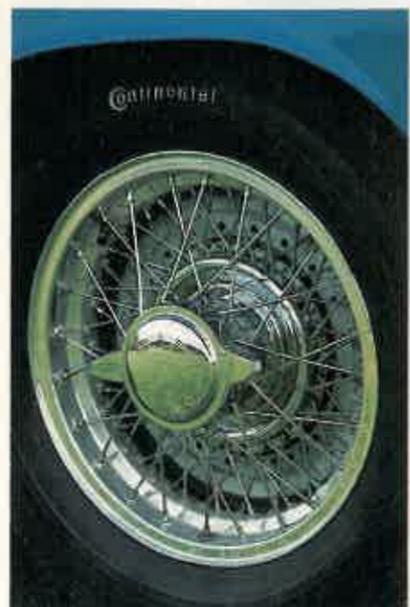
La agresividad del Pegaso es nota característica en el diseño de Touring. Dentro, el olor a cuero auténtico de los duros asientos y del aceite de ricino del motor, recuerdan que es un auténtico «pura sangre»

El carrocerero italiano Touring logró con el Pegaso una de sus obras maestras. Es una carrocería que lleva estupendamente sus treinta años y de la que hoy se conservan muy pocas unidades





Ocho cilindros en V por corazón y unas ruedas, las genuinas Rudge-Withworth, cuya restauración ha costado más de medio millón de pesetas



mejor que puede hacer es ir a Inglaterra. Allí venden un ejemplar por cerca de cuatro millones de pesetas, un precio razonable. En su momento costaba unas trescientas mil pesetas contra las doscientas mil que se pedían, en Inglaterra, por un Jaguar, uno de esos Jaguar que protagonizó con los Pegaso una épica lucha por el primado mundial de la velocidad entre los coches deportivos. La marca española detuvo para sí este preciado galardón al obtener Celso Fernández el promedio de 243 kilómetros por hora en el kilómetro lanzado, en la autopista belga de Jabekke en septiembre de 1953.

«Yo, en una autopista, he cronometrado los 204 kilómetros por hora —dice con orgullo Paco Orús—, pero has de tener en cuenta que el coche no está como entonces, a pesar de que la mecánica está muy cuidada.»

Lo que de las naves de la factoría de La Sagrera salía a la calle ni era «apto para todos los conductores», puesto

que sin querer ser específicamente máquinas de competición, estaban mucho más próximas de aquéllas que de un producto de la calle. Los Pegaso eran verdaderos «pura sangre». Los había con motores de 2,2 ó 2,8 litros de cubricaje, con ocho cilindros en V, con cuatro árboles de levas en culata y girando sobre las 7.000 revoluciones por minuto. Uno de los últimos motores llegó a dar en el banco de pruebas hasta 365 caballos, pero el que MOTOR16 probó se «contenta» con unos 270, que no es poco, aunque para poder «expresarse» necesitan de casi treinta litros a los 100 kilómetros.

La carrocería era de aluminio, que, pese a ser de procedencia de la afamada Touring italiana y de espectacular diseño, era de mediocre calidad. «Para restaurarlo le sacamos todas las capas de pintura hasta encontrar la original, que es este azul que ahora tiene el coche —comenta Orús—. Pero antes de pintarlo, cuando el aluminio estaba al des-

cubierto, le dimos un tratamiento especial para conservarlo mejor. De todos modos, en algunas partes se va deteriorando.»

También se restauraron las preciosas ruedas de radios, unas Rudge-Withworth, el no va más en la materia. «Desmontar, cromar y volver a montar cada rueda ha costado ciento treinta mil pesetas», puntualiza Paco Orús.

Si en principio todo son alabanzas, el Pegaso también tenía sus puntos flacos. Tal vez el más importante era un frenado alarmantemente insuficiente. Y eso que se distinguía por llevar los frenos traseros junto al diferencial y la caja de cambios, una Pegaso de cinco velocidades sin sincronizar. Los frenos llevaban una especie de estopa para evitar que la grasa los ensucie, pero con el calor a veces llegaba a encenderse. Otro defecto era la dirección, muy directa y dura, que parecía trasplantada de un camión.

Texto y fotos: J. L. Aznar

A FONDO

FORD ORION UN ESCORT CON MALETA



VIRTUDES DEFECTOS

<u>Frenos a toda prueba</u>	<u>Dirección sensible a las irregularidades del piso</u>
<u>Acabado excelente</u>	<u>Desarrollos largos de caja de cambios</u>
<u>Caja de cambios de manejo suave y preciso</u>	<u>Comportamiento brusco</u>

FORD España pondrá a la venta, a partir del próximo día 14 de enero, su nuevo modelo Orion, el tercero de los que se producen en la factoría valenciana de Almusafes.

El Orion no es más que la versión tres volúmenes del Escort. Con este coche, Ford no ha hecho más que seguir la tendencia actual de todos los fabricantes de ofrecer una versión con este tipo de carrocería de los modelos compactos de alrededor de cuatro metros.

Básicamente no hay grandes novedades de concepción, puesto que de lo que se trataba era de retocar la carrocería para añadirle un maletero en la parte trasera sin que esto resultara demasiado antiestético.

El resultado nos parece sólo aceptable por lo raquíta que queda la puerta trasera, que en el Escort quedaba visualmente ampliada por el ventanuco que venía a continuación. De todas formas, sobre gustos no hay nada escrito.

Se ha señalado al Orion como el su-

cesor del Taunus, categoría a la que no puede aspirar ni por tamaño ni por motores. Para poder satisfacer al menos una parte de esa clientela de gustos clásicos que se hubiera comprado un Taunus, pero que nunca se compraría un Sierra por considerarlo demasiado vanguardista, Ford hubiera necesitado ofrecer también una versión Ghia del Orion en vez de quedarse en el tope de las GL.

Mecánicamente, el Orion se ofrece sólo en dos motores, el 1,3 y el 1,6, ambos del tipo CVH.



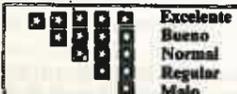
MECANICA



La versión que hemos probado es la 1,6 que se presenta como una opción del modelo base, el 1,3, y cuyo motor puede ser reemplazado por éste más grande por un sobreprecio de 24.000 pesetas.

Este motor, de muy moderno diseño, fue realizado pensando en los Escort. Su principal particularidad es la de tener los empujadores de válvulas hidráulicos, con lo que se evitan las operaciones de reglaje de balancines que conviene hacer en otros motores cada 30.000 kilómetros aproximadamente.

En esta versión «tranquila», el motor desarrolla 79 caballos que tiran bien del coche, bastante ligero de peso.



Excelente
Bueno
Normal
Regular
Malo

Su funcionamiento es bueno. Tiene pocas vibraciones, no es demasiado ruidoso y se recupera bastante bien de regímenes bajos, lo que le permite aguantar un cambio de cinco marchas

de relaciones más bien largas, buenas para la red de autopistas europeas que no tiene continuación en nuestro país. Concretamente, la quinta marcha, con un desarrollo de casi 39 kilómetros por hora a 1.000 revoluciones por minuto, es sólo utilizable en llano. Prácticamente se puede decir que el Orion tiene sólo cuatro marchas utilizables habitualmente y una quinta de rodadura, para esos casos, casi excepcionales, en que uno se encuentra en una carretera llana y sin curvas, con poco tráfico.

Aunque no estemos de acuerdo con los desarrollos, hay que alabar el mecanismo del cambio. Es un prodigio de precisión y suavidad. Además va lubricado de por vida —se puede uno despreocupar también de los cambios de aceite— y en su interior lleva un imán encargado de atraer todas las particularidades metálicas que el uso vaya produciendo para que no puedan deteriorar los engranajes.

El embrague, cuyo pedal tiene un tacto ligeramente duro, es sólo medianamente progresivo. Tiene

mucho recorrido muerto y al final del mismo embraga el motor casi bruscamente. El buen estudio de la alimentación es responsable de tal característica. Un carburador de diseño Ford, específico para los Escort y Orion, es la clave.

RENDIMIENTO



El rendimiento de la mecánica del Orion es normal. Como decíamos, los 79 caballos, que no son una potencia excepcional para un motor de 1.600 centímetros cúbicos, mueven con cierta alegría los 905 kilos que pesa el coche. Aunque hay que insistir en que si se quiere sacar un buen partido de ellos, de cara a las prestaciones, hay que hacer bastante uso del cambio. El motor acepta de bastante buen grado recuperarse de regímenes de giro bajos, pero a costa de hacerlo sin prisas.

En velocidad máxima se logran superar con holgura los 160 kilómetros por hora, siempre que se mantenga la cuarta marcha. En la quinta, el motor carece de la fuerza suficiente para pasar de las 4.000 revoluciones por minuto y la velocidad máxima que se puede conseguir en esa marcha es diez kilómetros inferior a la que se llega en cuarta (como se puede comprobar en la ficha

técnica, el régimen de potencia máxima de este motor está en las 5.800 revoluciones por minuto).

Los consumos, si bien no son altos, tampoco son particularmente bajos. A Ford le ha ocurrido lo que a otros fabricantes que también han caído en la trampa de los largos desarrollos de cambio. Al final, se les ha vuelto en su contra. Estamos convencidos que si uno pudiera encontrar una autopista llana, con tráfico fluido, en la que pudiera rodar a 90 kilómetros por hora en quinta (a poco más de 2.000 revoluciones por minuto) se podrían conseguir los consumos de 5,2 litros a los 100 kilómetros que anuncia el catálogo. Pero si se quiere mantener una velocidad crucero de 90 kilómetros por hora, en una de nuestras carreteras, nos veremos constantemente obligados a reducir a marchas inferiores, sea para superar un repecho para pasar una curva cerrada o efectuar un adelantamiento. En la práctica, un consumo a esa velocidad crucero es superior en aproximadamente un litro.

Si en conducción tranquila no es particularmente económico, lo que sí tiene este coche es que cuando se le apura, en conducción rápida, su consumo sube, pero no en la misma proporción que otros coches de su categoría, mucho más sensibles a la forma en que se les conduzca.

Con los frenos no hay ningún problema, sólo alabanzas.

FICHA TECNICA

Ford Orion 1600

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.597 c.c. (80 x 79,5 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 NO. Capacidad del depósito: 48 litros. Potencia máxima: 79 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 12,8 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, 9,3 km/h.; 2.ª, 15,3 km/h.; 3.ª, 23 km/h.; 4.ª, 30,8 km/h.; 5.ª, 38,8 km/h.

Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera.

Vueltas de volante entre topes: 3,6.

Diámetro de giro: 10,1 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 13 pulgadas.

Neumáticos: 155 SR 13.

PESOS En orden de marcha: 905 kg.



COLORES

AMARILLO JAZMIN

AZUL CASPIO

BLANCO DIAMANTE

AZUL GLACIAR

AZUL BALTICO

PLATA ESTRATO

MARRON SIENA

VERDE CRISTAL

NEGRO

VERDE JADE

ROJO CORAL

Precio en la calle:
1.051.707 pesetas

Fecha de presentación: Diciembre de 1983.

Fabricante: Ford España, S. A.

Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.

Número de talleres: 230.

Plazo de entrega: Se comercializa a partir del 14 de enero.



CONFORT



La nueva amortiguación que se ha escogido para el Orión, más blanda que en los Escort, hace que el coche gane en confort de marcha. Las ondulaciones normales en las carreteras de segundo orden son absorbidas con bastante eficacia.

Los asientos son cómodos y el motor hace poco ruido. La mecánica no pro-



El acabado cuenta con la buena calidad característica de la marca. El maletero ofrece buena capacidad, pese a la rueda de repuesto, en parte descubierta

duce casi ninguna vibración cuando está en funcionamiento. Además, el coche dispone de un buen sistema de ventilación y de climatización.

EQUIPAMIENTO

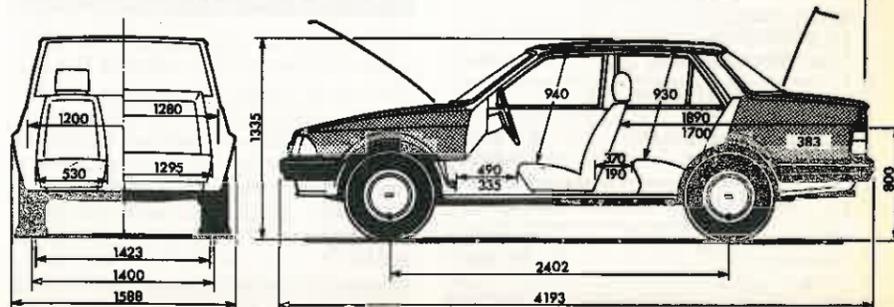


Buena a base de opciones



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

Opciones de serie: Techo solar, 31.097 pesetas; cinturones de seguridad delanteros/traseros enrollables, 20.328 pesetas; cerraduras centralizadas, 19.022 pesetas; pintura metalizada, 10.971 pesetas; econométero, 5.132 pesetas; retrovisores exteriores izquierdo/derecho con mando interno, 4.731 pesetas.



ACABADO



Ford es uno de los pocos fabricantes nacionales que ofrecen un excelente acabado.

El Orión no es una excepción. Podrá tener otros defectos, pero el de la falta de calidad en el acabado y la presentación no es uno de ellos.

VALOR/PRECIO



El Orión se presenta como una berlina clásica, de tipo medio, con un aceptable confort, un rendimiento igualmente aceptable, y una buena calidad.

Es algo más barato que la mayoría de sus competidores, pero éstos son más amplios y tienen un más completo equipamiento. Nuestra opinión es que resulta un poco caro.

FRENTE A SUS RIVALES

El Ford Orion es un producto muy moderno y sus rivales habría que buscarlos entre los mejores exponentes de su categoría en el mercado europeo. El Orion compite con modelos como el Fiat Regata 1600, el Lancia Prisma 1600 y el Volkswagen Jetta, pero estos coches están disponibles en España en régimen de importación y, por tanto, gravados con los consiguientes aranceles. Para colocar al Orion en su contexto hay que compararlo, pues, con coches como el Renault 18 GTS, el Seat 131 1.6 Supermirafiori y el Talbot Solara GL, que son los que están en su misma línea de precio y cilindrada.

Velocidad máxima (*)	Km/h.
1.º FORD ORION 1.6 GL	164,2
2.º Seat 131 1.6 Supermiraf. ..	161,7
3.º Renault 18 GTS	159,7
4.º Talbot Solara GL	151,9

Aceleración, de 0 a 100 km/h. (*)	Segundos
1.º FORD ORION 1.6 GL	12,1
2.º Seat 131 1.6 Supermiraf. ..	14,1
3.º Renault 18 GTS	14,3
4.º Talbot Solara GL	16,3

Consumo medio ponderado (*)	l/100 km.
1.º FORD ORION 1.6 GL	9,4
2.º Talbot Solara GL	9,8
3.º Renault 18 GTS	10,5
4.º Seat 131 1.6 Supermiraf. ..	12,1

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

Comportamiento

Por comportamiento, la elección más lógica sería el Talbot Solara. Es el coche que se tiene mejor y tiene un comportamiento más noble. El R-18 vendría a continuación, a causa sobre todo de una suspensión demasiado blanda que le hace bambolearse en exceso. Un poco como le ocurre al Orion, que además tiene unas reacciones más violentas. En el último lugar estaría el 131, muy penalizado por su eje trasero rígido. En dirección, el 131, que es tracción trasera, se toma la revancha por delante del Ford, el Renault y el Talbot. Mientras que en frenos es el Ford el mejor, por delante del Seat, Talbot y el Renault.

Habitabilidad

El Talbot es también el más amplio de los cuatro coches, con ligera ventaja sobre el Renault. Luego hay que colocar al Seat y el último lugar es para el Orion. La accesibilidad es buena en los cuatro, pero hay que señalar el poco ángulo de apertura de las puertas en el Seat. El maletero más amplio es también el del Talbot, manteniéndose en este terreno el orden que hablamos establecido al hablar de habitabilidad.

Conclusión

Para terminar, tenemos que referirnos un poco a los planteamientos que habíamos hecho en el apartado valor/precio.

El Orión no es un coche excepcional y además se ve, por precio, obligado a competir con modelos que le superan en amplitud y equipamiento, aunque son también mucho más vete-

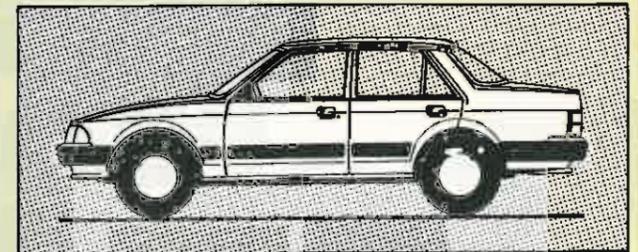
ranos y su imagen está ya muy vista por todos los usuarios. Los argumentos de la calidad de fabricación y acabado son importantes, pero no decisivos.

En estos aspectos, los modelos Ford y Renault logran una ventaja mínima pero decisiva frente a sus rivales de Seat y Talbot. A no ser que los gustos personales intervengan en la elección final.

FORD ORION 1.6 GL

1.051.707 ptas.

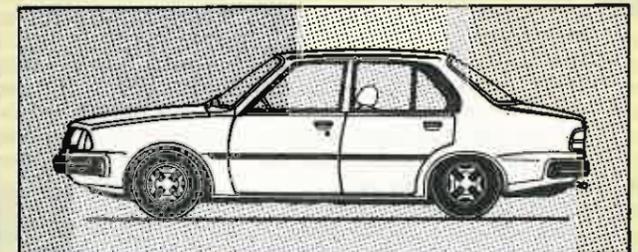
Motor delantero transversal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 1.597 centímetros cúbicos.
Potencia: 79 caballos a 5.800 rpm. Peso en vacío: 905 kilos.



RENAULT 18 GTS

1.117.288 ptas.

Motor delantero longitudinal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 1.647 centímetros cúbicos.
Potencia: 83 caballos a 5.500 rpm. Peso en vacío: 940 kilos.



SEAT 131 1.6 SUPERMIRAFIORI

1.012.411 ptas.

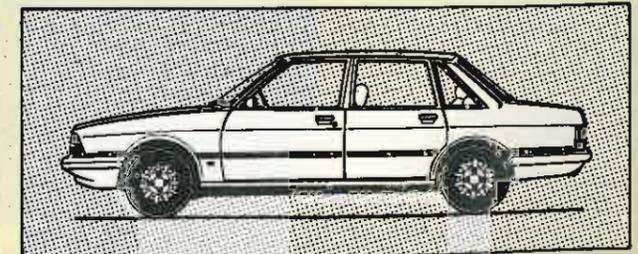
Motor delantero longitudinal.
Tracción trasera.
Cilindrada: 1.592 centímetros cúbicos.
Potencia: 95 caballos a 6.000 rpm. Peso en vacío: 1.015 kilos.



TALBOT SOLARA GL

1.054.079 ptas.

Motor delantero transversal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 1.592 centímetros cúbicos.
Potencia: 70 caballos a 5.000 rpm. Peso en vacío: 1.080 kilos.





Un niño puede estrenar un coche «que anda solo» a los cuatro años y montar una moto de verdad a los cinco. Como pocos juguetes son tan agradecidos por la gente menuda como los que tienen motor e imitan a los de verdad, MOTOR16 ha probado algunas de estas pequeñas maravillas de todas clases y precios para que los Reyes puedan hacer una buena elección.

COCHES PARA PILOTOS DE CUATRO AÑOS

LOS coches dirigidos por radio han desplazado a los guiados por cable desde el momento en que los costes de producción han hecho posible su difusión masiva. Actualmente hay en el mercado dos docenas de estos coches para niños, con precios que oscilan entre las dos y las ocho mil pesetas. Los aquí reunidos pretenden ser una muestra de esta amplia oferta y han sido seleccionados como indicativos de distintos precios de la gama.

Se han elegido siete coches representativos, cedidos gentilmente por el Bazar Horta, de Madrid. Sus precios van de 2.150 a 7.350 pesetas y las características de funcionamiento son muy diferentes. Entre ellos buscábamos un ganador, el coche más recomendable como regalo: lo hemos encontrado y no es el más caro. Se trata del Porsche 935 Biturbo que fabrica Taiyo en Japón.

La presentación de los siete coches probados es muy parecida, a base de cajas de cartón y embalajes más o menos eficaces —a veces inexistentes— de poliuretano. La presentación más llamativa corresponde al Porsche de Taiyo, que además tiene las mejores instrucciones de manejo (eso sí, en inglés) y hasta accesorios mecánicos con los que reparar la dirección en caso de avería. También muy bien la presentación del Lancia Stratos SC, fabricado en Italia, que es el mejor coche a continuación del Porsche-Taiyo, pero



Desde los cuatro años El mercado ofrece un gran abanico de posibilidades

también el más caro del grupo. Presentación y embalaje en los modelos BMW M1 (de la marca francesa Joustra) y Porsche 928 (de Rico, el único representante español), son francamente malos. Les basta un papel, con el que se aíslan mando y coche.

La calidad de reproducción es también un factor importante a la hora de valorar estos juguetes. Nos ha gus-

tado mucho el BMW M1, que luce unas llantas exquisitas, reproducidas perfectamente de la alemana BBS de competición; al coche se le abren las puertas y éstas llevan cerradura. El interior está muy bien logrado, pero a cambio el coche funciona mal o no funciona, razón por la que ha sido imposible realizar una prueba a fondo con él.

El Porsche 935 está también muy bien reproducido y decorado, aunque con las lógicas limitaciones de estar moldeado sin demasiadas exigencias de precisión; en su caso, importa más que el coche funcione a que sea bonito. El Lancia Stratos-SC es también una aceptable maqueta móvil, pero sus calidades son algo más elementales; le sigue un grupo de coches a los que sólo puede pedirse que funcionen y no todos lo hacen con dignidad.

La precisión de manejo y funcionamiento es el factor esencial a la hora de analizar la calidad efectiva de cada juguete. El Porsche-Taiyo, que se controla en un radio de siete metros, presenta la distancia de control más recortada del grupo, pero a cambio las órdenes se transmiten con mayor intensidad y precisión desde el mando. Su manejo, por ello, es el más gratificante pues el conductor siente realmente que domina el coche. Esto sucede también en el Lancia SC, que casi llega a los dieciséis metros de radio de acción. El Lancia Stratos de Asahi es difícil de conducir —tiene tracción delantera



Los coches probados por MOTOR16 Los RC fueron las estrellas de la prueba

y sus reacciones son bruscas— y además no tiene marcha atrás; el BMW M1 es muy lento y su dirección es imprecisa. Por último, el Police Car, de Daco, el Porsche 928 de Rico y el Dune Buggy de Joustra carecen de dirección. Ruedan en línea recta hacia adelante y describen una curva invariable en marcha atrás, de modo que sus posibilidades de diversión son muy limitadas. Entre estos tres coches radiocontrolados «minusválidos» destaca el Police Car, que fabrica Daco en Taiwan, porque es el más rápido, con mucho: 0,93 metros por segundo, contra 0,74 del Buggy Joustra y 0,66 del Porsche 928 de Rico, S.A.

Sólo dos coches cuentan con garantía del fabricante: se trata del Porsche Rico y el Buggy Joustra. Es un elemento importante este aval, pues todos los modelos que hemos probado tienden a la irregularidad de funcionamiento. El BMW M1, después de presentar un sospechoso olor a quemado, se paró sin remedio a la media hora de funcionar; ello nos impidió completar su prueba, aunque fue el más lento de la concurrencia.

La autonomía y el precio del minuto de funcionamiento son también cuestiones muy importantes en la comparación.

Todos los coches superaron con creces las dos horas de funcionamiento a plena potencia —excepto el BMW M1—; el Porsche Taiyo estuvo a punto de alcanzar las tres horas de marcha ininterrumpida, y el Buggy Joustra superó ampliamente las cuatro horas, aunque a base de un manejo con tan pocos alicientes que su economía resulta poco relevante.

El mejor compromiso precio/calidad lo ofrece el Porsche Taiyo, que cuesta 6.700 pesetas. Tiene el equipo más completo y preciso, unas verdaderas ruedas de goma con dibujo, de buena adherencia y tracción trasera integral.

Cómo se comportan

Marca	Asahi Corporation	Daco	Joustra	Joustra	Rico, S. A.	SC	Taiyo
Lugar de Fabricación	Hong-Kong	Taiwan	Francia	Francia	España y Francia	Hong-Kong	Japón
Precio	2.990 ptas.	2.740 ptas.	4.450 ptas.	2.850 ptas.	2.150 ptas.	7.350 ptas.	6.700 ptas.
Edad recomendada	Desde 6 años	Desde 8 años	Desde 3 años	Desde 4 años	Desde 3 años	Desde 6 años	Sin especificar
Modelo que reproduce	Lancia Stratos	—	BMW M1 Grupo 4	Dune Buggy	Porsche 928	Lancia Stratos	Porsche 935/78 Biturbo
Calidad de reproducción	Mala	—	Excelente	—	Mediocre	Buena	Excelente
Instrucciones/Garantía	Sí/No	Sí/No	Sí/No	Sí/Sí	No/Sí	Sí/No	Sí/No
Calidad de instrucciones	Buena	Buena	Buena	Regular	Muy mala	Buena	Excelente
Idioma	Inglés	Inglés	Inglés/francés/alemán	Francés/Inglés/alemán/italiano	—	Inglés	Inglés
Radio de acción	15 metros	15 metros	—	14 metros	12 metros	15,9 metros	7 metros
Facilidad de manejo	Mala	Buena	Mala	Regular	Regular	Excelente	Excelente
Marcha atrás	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Dirección	Sí	No	Sí	No	No	Sí	Sí
Longitud	185 mm.	225 mm.	360 mm.	300 mm.	267 mm.	240 mm.	200 mm.
Velocidad máxima	0,69 m/seg.	0,93 m/seg.	—	0,74 m/seg.	0,66 m/seg.	1,22 m/seg.	1,37 m/seg.
Aceleración, 10 metros salida/parada	14,8 seg.	11,2 seg.	—	14 seg.	15,7 seg.	8,7 seg.	7,8 seg.
Autonomía en plena potencia	2 h. 2'	2 h. 10'	—	4 h. 23'	2 h. 49'	2 h. 33'	2 h. 52'
Precio minuto de funcionamiento	5 ptas.	6,4 ptas.	—	1,7 ptas.	5 ptas.	5,4 ptas.	4,2 ptas.

Lancia Stratos. 2.990 pesetas

De Asahi Corporation. Un juguete por excelencia, barato y muy elemental. Es el único tracción delantera del grupo. No se recomienda para menos de seis años ya que su manejo puede ser algo complicado para los pequeños, y tampoco para mayores de diez, pues su manejo deja de ser divertido a los cinco minutos. Consume cinco pesetas de pilas por minuto de funcionamiento.

Su principal atractivo consiste en que tiene sirena y lanzadestellos dignos del mejor Harrelson; pero esto se paga en pilas a no ser que se haga un uso moderado de luces y sonido lo cual es optativo, a gusto del conductor.



conocido. Sus posibilidades de manejo son muy limitadas y la precisión del mando deja bastante que desear. A cambio, es el de mayor autonomía, con un precio en pilas por minuto de

BMW M-1. 4.450 pesetas

De Joustra. El mejor juguete-maqueta del lote, por la fidelidad de reproducción en todos sus detalles incluyendo puertas que abren y cierran con gran precisión. Además tiene un precio intermedio. Su único problema es que funciona con poca precisión y es muy lento. El de nuestra prueba duró sólo treinta minutos en marcha, antes de que su motor dijera «basta».

funcionamiento de 1,7 pesetas. Tiene garantía.



Porsche 928. 2.150 pesetas

De Rico. El único español y uno de los pocos con garantía. Su carrocería es la única realizada en chapa bastante resistente a los golpes y sin perder su no muy lograda decoración. Es uno de los coches más ruidosos. Por su sencillez es el más barato del grupo, aunque está construido bajo licencia de la firma francesa Joustra. Sus posibilidades de manejo son bastante limitadas y su autonomía, normal.

Dune Buggy. 2.850 pesetas

De Joustra. Juguete simpático y muy barato, que no reproduce las líneas de ningún modelo de buggy



Police Car. 2.740 pesetas

De Daco. Una opción muy barata, hecha en Taiwan, que no reproduce ningún coche conocido. Es bastante rápido para su tamaño, pero con pocas posibilidades de manejo.



Porsche 935. 6.700 pesetas

De Taiyo. El mejor coche del grupo, sin lugar a dudas, aunque no precisamente el más caro. Es una excelente reproducción hecha por japoneses. Tiene dos velocidades y es el más rápido. Su manejabilidad es excelente, aunque presenta poco radio de acción es de los más rígidos. El precio por minuto de funcionamiento es de los más baratos de los que funcionan bien.



Lancia Stratos. 7.350 pesetas

De SC. Está hecho en Hong-Kong y es el más caro. Es un buen juguete y está casi en el camino de una buena maqueta teledirigida. Es uno de los más veloces y el más manejable del grupo; sólo tiene la pega de que la tracción es a una sola rueda trasera por lo que sufre pérdidas de tracción dependiendo del piso por el que rueda. La reproducción y decoración son buenas.

R/C: Para los no tan niños

Los coches R/C eléctricos son algo más que un juguete por su rapidez y prestaciones: son máquinas de correr que sólo tienen cabida en competiciones sobre circuitos especiales. Lanzados a 70 u 80 kilómetros por hora reales, pueden suponer un peligro para un usuario demasiado joven, o un auténtico placer de pilotaje para los niños entrados en años.

De precio no andan tampoco demasiado mal los genuinos coches de radio control. Chasis y motor pueden conseguirse desde unas ocho mil pesetas; para su manejo hacen falta también el mando de ondas, el cargador y las baterías. Todo el equipo puede conseguirse, con coche completo, desde unas 23.000 pesetas según calidades, perfección de las carrocerías y prestaciones; uno de carreras, con el mejor grupo de componentes, puede situarse en las 65.000 pesetas... pero está listo para ganar un Campeonato de España.

Un coche de este tipo pesa aproximadamente un kilo, con chasis de alumi-



nio o fibra de vidrio y carrocería de lexan. La escala más frecuente, y además reglamentaria, es de 1:12; esto es, que un modelo R/C que reproduzca un Porsche 930 Turbo, mide sólo 36 centímetros de largo.

Hay muchas marcas, pero sólo pueden conseguirse en establecimientos muy especializados. En Madrid, son recomendables Azor, Joyma y Ludo. En Barcelona, Flaps y Monnet Hobby. En Valladolid, Andrómeda. Los modelos del fabricante japonés Tamiya son los más baratos que pueden encontrarse entre los coches eléctricos que ya no son simples juguetes. Pero marcas como Associated, Parma, Robbe y SG, ofrecen los coches más agresivos y veloces. Si se atreve usted con la aventura, le interesará saber que existen también coches R/C eléctricos preparados para todo-terreno: con suspensiones, diferenciales, posibilidad de reglajes, etcétera. Su precio es algo más alto que en los de circuito, pero si se mete usted en el ajo, mucho nos tememos que la fiebre no tendrá remedio.



CON RUIDO Y A GASOLINA

YA puestos, entérese en su tienda de cómo son los coches de radio control con motor de explosión. Resista cuanto pueda, pero si se le va la mano, qué le vamos a hacer; puede elegir entre un brillante rosario de marcas. Delta, PB, Vicmo, Serpent y SG son marcas acreditadas que además ofrecen muy buen suministro de accesorios y piezas de recambio; éstos le van a hacer falta. Nunca compre, no obstante, sin tener garantía —que le conste— de que en el establecimiento en el que ha entrado podrá encontrar en el futuro cualquier pieza esencial, por rara que ésta sea.

Carlos Ducay, campeón de España de Fórmula y subcampeón en Prototipos durante 1983, vino hasta MOTOR16 para enseñarnos uno de sus coches.

El coche que hemos visto y fotografiado es un Delta, de producción norteamericana. Cuesta, con el equipo más completo y el mando más eficaz, 120.000 pesetas. Es de escala 1:8 —la reglamentada para esta categoría—, de modo que el Lancia de Carlos Ducay ocupa en el suelo un espacio considerable (520 milímetros de largo y 270 de ancho, con una altura de 150 milímetros).

El precio de uno de estos coches, más elevado que el de cualquier juguete, no es excesivo, si consideramos que se trata de todo un instrumento

de relojería: suspensiones independientes, frenos de disco en las ruedas traseras, diferencial regulable, embrague centrífugo, amortiguadores y muelles regulables, barras estabilizadoras, geometrías de ruedas regulables, neumáticos de gomas especiales —hay cientos de tipos, según sea la pista— y motores de dos tiempos de refinada técnica que puede costar 14.000 pesetas. Uno de estos motores, con sólo 3,5 centímetros cúbicos de cilindrada, llega a girar a 30.000 revoluciones por minuto —seis veces más veloz que el de cualquier automóvil normal— y rinde un caballo de potencia; lo suficiente para impulsar un coche que pesa 2,5 kilos a velocidades que rondan los 100 kilómetros por hora. Esta cifra, traducida a la escala del vehículo, nos daría una velocidad simulada de 800 kilómetros por hora...

Estos atractivos aparatos hacen un ruido considerable y consumen un combustible muy especial: una mezcla de metanol y lubricantes de alto rendimiento, a la que puede añadirse nitrometano, para obtener mayor potencia y refrigerar mejor la mecánica. Cinco litros de mezcla preparada con porcentajes medios de nitrometano llega a costar 3.000 pesetas y permite aproximadamente cuatro horas de rodaje a pleno rendimiento.

Uno de estos motores puede costar, como mucho, 14.000 pesetas y se puede montar en un simple chasis de aluminio, cuyo precio está próximo a las 2.000.

Pero el chasis puede ser también de fibra de carbono (hasta 20.000 pesetas), un material de moda en la Fórmula 1 y que también utilizan ciertas aeronaves. El gasto llega a merecer la pena, si consideramos que uno de estos coches llega a acelerar de cero a 100 kilómetros por hora en sólo cuatro segundos.



Excelente maqueta. Pesa menos de tres kilos y acelera hasta 100 km/h en cuatro segundos

Especial Reyes

Los juguetes de hoy día tienden a que las personas a las que van dirigidos, sean niños o adultos, desarrollen al máximo su imaginación, que sean ellos mismos los que unan las piezas y las pongan en marcha con un pequeño motor, como estos modelos.

ILUSIONES A ESCALA

Texto: Pilar Parra. Fotos: Alex Puyol.
Juguetes cedidos por Casa Reyna, Concepción Arenal, 5. Madrid

Cuidar los detalles

Parecido al torno de relojero, trabaja igualmente con materiales de aluminio, metal y madera. Se pueden hacer un torno y una fresa. Su precio es de 27.000 pesetas y funciona a 12 voltios.



Modelo único

Es una reproducción exacta del autogiro de Juan de la Cierva, diseñada en exclusiva por la casa



Reyna, Concepción Arenal, 5, de Madrid, para sus clientes. Ellos mismos han diseñado el plano, que se puede adquirir por 500 pesetas, y también puede encontrarse todas las piezas necesarias, desde el motor 3 1/2, por 6.500, hasta las maderas, pinturas y demás accesorios.



Maquetas de trenes

Tres modelos de trenes incluidos en la maqueta diseñada en exclusiva por Casa Reyna. Se piden por encargo y su precio varía según tamaño y diseño. El de la fotografía tiene un precio de 25.000 pesetas. El modelo de Ibertren, vía sistema N, puede adquirirse desde 4.300 en adelante. El tren Lima, marca italiana, compuesto por cuatro piezas, 8.000 pesetas, y la máquina de vapor Rocco (australiana), 10.000 pesetas.

Para coleccionistas

Una forma entretenida de conocer los coches a fondo lo proporcionan estas dos maquetas perfectamente acabadas en metal y plástico. Dos modelos de coches de época, el Ford Model T 1919 y el Rolls Royce Silver Ghost. Precio, 5.800 pesetas.



Novedad

Moto todo-terreno dirigida por radio. Tiene amortiguación delantera dos direcciones, y puede correr solamente con las ruedas traseras. Diseñada por la casa japonesa Dival, es la novedad de este año. Su precio es de 18.000 pesetas.



Para navegar

Remolcador «Neptuno», de la casa alemana Robbe. Está preparado al mínimo detalle, lleva luces incorporadas y funciona hasta la brújula. Hay que montarlo y prepararlo para su total funcionamiento. El precio del «kit» es de 10.000, pesetas; la emisora, 14.000 y el motor, 1.000 pesetas.



Veinte años

Casi toda una vida al servicio del aficionado, la casa Scalextric ofrece sus modelos de siempre, duraderos, a los que se puede añadir pistas y coches. El modelo completo de la fotografía puede adquirirse por 6.850 pesetas.



Paso a los nuevos

Son las novedades Scalextric, los primeros modelos del sistema SRS que han demostrado sus extraordinarias cualidades para todo tipo de competición. Tienen llantas de aleación ligera, neumáticos de mayor agarre y motor potenciado, como el Porsche 956, Talbot Horizon, Lancia Beta Montecarlo. Su precio unitario es de 2.800 pesetas.



Sin carril

Un nuevo modelo de pistas de carreras que tienen la particularidad de no llevar vías, sino que se mueven por contacto. Ha sido diseñado por la casa Model. La pista TCR, con coches de carreras, diez tramos, vallas y banderas, cuesta 8.800, pero pueden adquirirse varios modelos según las necesidades del comprador. Los coches son mucho más pequeños y pueden adquirirse sueltos desde 1.085 hasta 2.316, en Kival, Capitán 14, Aranjuez (Madrid).



Grandes sueños

Detalladas réplicas metálicas a escala 1:43 en metal pintado de modelos que abarcan desde primeros de siglo hasta nuestros días. Esta es una pequeña muestra de la extensa colección: cuatro modelos Jaguar XK-120 descapotables, de 1948, un Vanwall (1957) y un modelo Bentley (1948). Puede adquirirse por correo, dirigiéndose a Comercial Trebim, apartado de Correos 356 (Barcelona).



SU PRIMERA MOTO

A partir de los cinco años los chavales ya pueden conducir su primera moto, pequeñas réplicas de las motos de los mayores, fáciles de llevar, con cambio automático y adaptadas en todos sus elementos a la medida de los pequeños.

En estas fechas de Reyes, muchos niños sueñan con su primera moto, lo mismo que hicieron sus padres con la bicicleta. Llenos de entusiasmo e ilusión intentan manejarla lo mejor posible, incluso emulando a los ases de las dos ruedas.

En las siguientes páginas le ofrecemos una selección de las motos que se pueden manejar entre los cinco y dieciséis años, todas de pequeña cilindrada, que por su relación precio-calidad o novedad nos han parecido más interesantes. Los precios de estas motos oscilan entre las 80.000 y 239.000 pesetas. Las más pequeñas, para niños entre cinco y diez años, según su estatura, sólo se pueden utilizar en zonas cerradas al tráfico, ya que estos chavalines no están autorizados a circular por vías públicas. Para conducir los ciclomotores de 50 centímetros cúbicos hay que tener la licencia correspondiente, que se consigue sin examen a los dieciséis años. A partir de esta edad se puede obtener el permiso de conducir A-1, con examen, que le permite conducir motos de hasta 80 centímetros cúbicos.

Además de las pequeñas motos hemos incluido como última novedad en el mercado español un triciclo, que se puede utilizar en carretera y campo.



Cimatti-Kaiman-KC

DESTINADA a los más pequeños, esta minimoto está equipada con un motor de 49 centímetros cúbicos y embrague automático. Un accesorio compuesto por dos ruedas suplementarias a la trasera permite que la utilicen niños que todavía no tengan sentido del equilibrio.

El aspecto que ofrece la Kaiman KC es parecido a una moto de todo-terreno.

Unos muelles sin sistema hidráulico simulan los más complicados equipos que adoptan las motos de gran cilindrada para la amortiguación. El motor, construido por Morini, es un monocilíndrico de dos tiempos que desarrolla la velocidad de 40 kilómetros por hora, con un consumo de carburante aproximado a los dos litros cada 100 kilómetros.

La Cimatti-Kaiman pesa 38 kilos y tiene una autonomía de varias horas de funcionamiento.

El arranque es de pedal y gracias a la desmultiplicación del sistema puede ser puesta en marcha por cualquier niño entre los cinco y los ocho años de edad sin un gran esfuerzo.

199.500 Ptas.

Motor: 49,77 cc. - 2 tiempos.
Embrague: Centrifugo.
Arranque: A pedal.
Peso: 57,4 kg.
Velocidad máxima: 40 km/h.
Consumo: 2 litros cada 100 km.



112.500 Ptas.

Motor: 49,6 cc. - 2 tiempos.
Embrague: Automático.
Arranque: A pedal.
Peso: 39 kg.
Velocidad máxima: 45 km/h. (Destinada a niños de seis-diez años.)

NOVEDAD:

Italjet Mini-Ranger

UN triciclo denominado Mini-Ranger representa la novedad entre los vehículos infantiles. Fabricado por Italjet, este divertido juguete está equipado con un motor de 47,7 centímetros cúbicos y el embrague es automático. Destinado a los chicos entre los ocho y los doce años, el Mini-Ranger está disponible sólo en color rojo.

La puesta en marcha se consigue por medio de una correa extensible, parecida a los motores fuera borda. Con este triciclo se pueden hacer re-

corridos campo a través, así como pasearse a las orillas de una playa. Su conductor necesita un periodo de aprendizaje, debido al eje posterior, que es rígido. El peso del Mini-Ranger se aproxima a los cincuenta kilos y permite ser trasladado de la ciudad al campo en la baka de cualquier coche.

Todos los componentes de la carrocería, así como el depósito del combustible, son de plástico con el fin de conseguir mayor ligereza y más resistencia a los golpes.

El precio del Mini-Ranger lo convierte en un juguete reservado a una pequeña minoría. No se puede utilizar en vías públicas.



Vespingo SC

LA renovación del Vespingo Super Confort no ha querido alterar las características que lo han hecho tan popular. El motor es básicamente el mismo; sólo el cilindro ha sido sustituido por otro capaz de desarrollar más potencia con el mismo consumo.

Actualmente, el Vespingo alcanza los dos caballos a 5.500 revoluciones por minuto y la adopción del encendido electrónico asegura un funcionamiento constante sin manutención. En este modelo, el faro y el velocímetro, como los cables de los mandos, pasan por el interior del manillar. Esta solución mejora la estética y la protección.

Un dispositivo colocado en el manillar permite transformar este velomotor en una bicicleta, anulando las funciones del motor. El embrague centrifugo y el cambio automático hacen más accesible la conducción de este velomotor a las personas sin experiencia. Necesita licencia de ciclomotor.

79.943 Ptas.

Motor: 49,77 cc. - 2 tiempos.
Embrague: Centrifugo.
Arranque: A pedal.
Peso: 57,4 kg.
Velocidad máxima: 40 km/h.
Consumo: 2 litros cada 100 km.

155.500 Ptas.

Motor: 47,7 cc. - 2 tiempos.
Arranque: Por correa extensible.
Consumo: 2,5 litros cada 100 km.
Peso: 58 kg.
Velocidad máxima: 40 km/h.





Derbi SLE Variant

POR votación popular ha sido proclamado el ciclomotor del año. Su línea es esbelta y en él se ha empleado una tecnología avanzada. Este velomotor adquirió su buena fama por haber sido el primero en tener el arranque eléctrico. El motor, el mismo que equipa todos los velomotores Derbi, tiene 49 centímetros cúbicos y por medio de un sistema de embrague centrífugo transmite su potencia a la rueda trasera. Levantando el sillín se tiene acceso al depósito de la mezcla (gasolina y aceite) situado en el interior del chasis. En caso de que sea necesario limpiar o sustituir la bujía, la accesibilidad mecánica es total. El basculante trasero, equipado con dos amortiguadores regulables, tiene la característica de pivotar sobre el piñón de salida de la transmisión automática. Este sistema permite mantener tensa la cadena sin necesidad de un especial cuidado. La horquilla telescópica está equipada con un transportín de gran utilidad. El faro forma un conjunto con el cuentakilómetros que, en este modelo, es rectangular. Las llantas en aluminio son un detalle estético que a la vez contribuyen a mejorar la estabilidad del velomotor. Este modelo está disponible en cuatro colores diferentes, con las mismas características mecánicas. Necesita licencia de ciclomotor.

88.540 Ptas.

Motor: 49 c.c. 2 tiempos.
Cambio: Embrague centrífugo.
Arranque: Eléctrico.
Peso: 51 kilos.
Velocidad máxima: 45 km/hora.
Consumo: 1,8 cada 100 km.



Puch-Condor

LA Condor en la nueva versión tiene un aspecto poderoso, superior a sus prestaciones. Destinada a chicos entre los doce y los dieciséis años, esta moto reúne condiciones respetables. El motor es el clásico Puch monocilíndrico. Inclinado a 45 grados, capaz de soportar cualquier maltrato y el cambio con cinco velocidades, permite aprovechar al máximo los dos caballos que desarrolla el motor.

Esta nueva versión se caracteriza por la sustitución del sistema posterior de amortiguación. Actualmente la Condor está equipada con un basculante cuadrangular y un solo amortiguador tipo monocross.

También el freno delantero ha sido sustituido por uno de disco con mando hidráulico, que garantiza un frenado más constante y progresivo.

Esta moto está bien equipada en su conjunto. Un cubre-cárter de plástico protege el motor de eventuales golpes contra las piedras y el faro está enmarcado con una placa portanúmeros.

Las manetas de los mandos manuales son de plástico y su articulación está protegida por un fuelle de goma. Las ruedas son de radios y sus llantas han sido tratadas para conseguir una mayor robustez.

Con un peso de 60 kilos y unas prestaciones brillantes, la Condor permite una autonomía de 200 kilómetros debido a un consumo muy bajo. Necesita licencia de ciclomotor.

105.500 Ptas.

Motor: 48,8 c.c. 2 tiempos.
Cambio: 4 velocidades.
Arranque: A pedal.
Peso: 58 kg.
Velocidad máxima: 60 km/h.



Derbi Scoot

BASADO en la mecánica tradicional Derbi, el Scoot aporta en el campo de los scooter innovaciones importantes. El motor, un monocilíndrico que cubica 74,60 centímetros cúbicos, está refrigerado por aire y proporciona una potencia de 5,5 caballos.

El cambio se compone de tres marchas automáticas. Un sistema de embrague centrífugo sincroniza el desarrollo en relación con las revoluciones del motor. No debemos olvidar que este scooter ha sido premiado por ser el de menos consumo en el mercado. El cuadro de mandos permite controlar constantemente el funcionamiento del vehículo. Tiene velocímetro, control del carburante y otros testigos luminosos. Un detalle a destacar es el economémetro ubicado en un lado del cuadro; este sistema permite mantener la velocidad óptima para conseguir el mínimo consumo.



El arranque a pedal ha sido sustituido por un mando eléctrico que facilita la puesta en marcha. La dirección y el basculante están equipados con dos amortiguadores hidráulicos diseñados por Derbi. Este Scooter está bien equipado y su conducción es agradable y segura.

Consideramos el Scoot Derbi un vehículo económico ideal para los traslados en la ciudad. Necesita permiso de conducir A-1.

150.300 Ptas.

Motor: 74,60 c.c. 2 tiempos.
Cambio: Automático con tres marchas.
Arranque: Eléctrico.
Peso: 76 kg.
Velocidad máxima: 84 km/hora.



Vespa PK 75 Elestart

La Vespa, en cualquiera de sus versiones, es un clásico entre todos los scooters. La versión PK 75 no aporta nada nuevo. La estructura de su chasis es la tradicional y su mecánica varía sólo en pequeños detalles. El motor, fiel a la tradición de esta marca, es monocilíndrico de dos tiempos y forma un conjunto con el cambio y la transmisión. Su potencia, de 4,4 caballos, es modesta y permite alcanzar la velocidad de 80 kilómetros por hora en la cuarta marcha. El encendido electrónico no necesita regulación y se alimenta por medio de un volante magnético y de la batería. Este sistema permite abastecer el arranque eléctrico que equipa la PK 75 Elestart. En el lado izquierdo de la moto está alojada la rueda de repuesto y, con el fin de aprovechar el espacio, la batería ocupa el hueco central que hay en la llanta.

El escudo frontal ha sido ampliado para una mayor protección del conductor. La Vespa PK 75 es un vehículo fiable, pensado para durar mucho tiempo; está bien equipado y, gracias a su protección delantera, se convierte en una moto ideal para las chicas dieciochoañeras partidarias a ultranza de las faldas. Necesita permiso de conducir A-1.

Precio 187.700 ptas.

Motor: 74,02 c.c. Dos tiempos.
Cambio: Cuatro velocidades.
Arranque: Eléctrico o a pedal.
Peso: 87 kg.
Velocidad máxima: 80 km/h.



Honda Hurricane MBX 75

Honda ha demostrado con la MBX 75, una vez más, su superioridad. Esta moto de turismo con carácter deportivo es, sin duda alguna, la mejor en su cilindrada. El motor monocilíndrico de dos tiempos 74,9 centímetros cúbicos está refrigerado por agua y proporciona la potencia de 12 caballos a 9.000 rpm. El cambio de seis velocidades permite una conducción casi deportiva. La fiabilidad mecánica está basada en la refrigeración líquida, que, por medio de un radiador, mantiene la temperatura de funcionamiento constante. La suspensión trasera es Pro-Link, sistema exclusivo de Honda, ya montado en casi todas sus motocicletas.



La horquilla delantera telescópica es tradicional. Las llantas de aleación ligera son CAM-STAR, que tiene como fin conseguir una gran ligereza sin perder resistencia mecánica.

El aspecto de la Hurricane MBX 75 es agresivo y recuerda en muchos detalles una moto de competición. El panel de instrumentos está compuesto por un cuentarrevoluciones con su límite en las 11.000 rpm; en el centro está el indicador de temperatura del agua y el velocímetro mide hasta los 130 kilómetros por hora. Necesita permiso de conducir A-1.

Precio 239.000 ptas.

Motor: 74,9 c.c., 2 tiempos.
Cambio: 6 velocidades.
Arranque: A pedal.
Peso: 94 kilos.
Velocidad máxima: 115 km/hora.
Consumo: 4 litros cada 100 km.



Yamaha DT 80

La Yamaha DT 80 ha sido diseñada para los chavales de dieciséis años. Esta todo-terreno reúne las características propias de una moto de gran cilindrada. Su motor es un monocilíndrico de dos tiempos equipado con el YEIS exclusivo de Yamaha. Por medio de este sistema es posible ahorrar combustible y mantener la potencia a todos los regímenes del motor. En la DT 80 no es necesario hacer la mezcla de aceite y gasolina al repostar. Un sistema, denominado Autolube, inyecta en el motor el aceite necesario según las revoluciones, lo que da como resultado una lubricación perfecta. El cambio está compuesto por cinco velocidades. La amortiguación delantera es una horquilla telescópica con las barras protegidas por medio de unos fuelles de goma. En la parte posterior, esta Yamaha adopta el sistema monocross de un solo amortiguador central.

El cuadro de instrumentos es el claro reflejo de la política de Yamaha hacia el acabado. Su velocímetro, de fácil lectura, se complementa con una serie de indicadores luminosos ubicados detrás de la placa portafaro. Necesita permiso de conducir A-1.

Precio 239.000 ptas.

Motor: 72 c.c., 2 tiempos.
Cambio: 5 velocidades.
Amortiguación: Horquilla telescópica y monocross.
Arranque: A pedal.
Peso: 84 kilos.
Potencia: 9,7 CV.



Carlos Barral se confiesa mal conductor, mejor navegante y se define a sí mismo como «viejo caballero». Es poeta, estudió derecho, ha sido editor, es novelista reciente, destacado prosista y senador por el Partido Socialista Obrero Español.

CARLOS BARRAL MARINERO SOBRE RUEDAS

Se llama Carlos Barral y nada en él es vulgar. Ni su larga y expresiva cara, ni su blanca barba sin bigote que semeja a la del capitán Acab, ni sus chalecos, ni sus curiosos bastones, ni siquiera su forma de conducir.

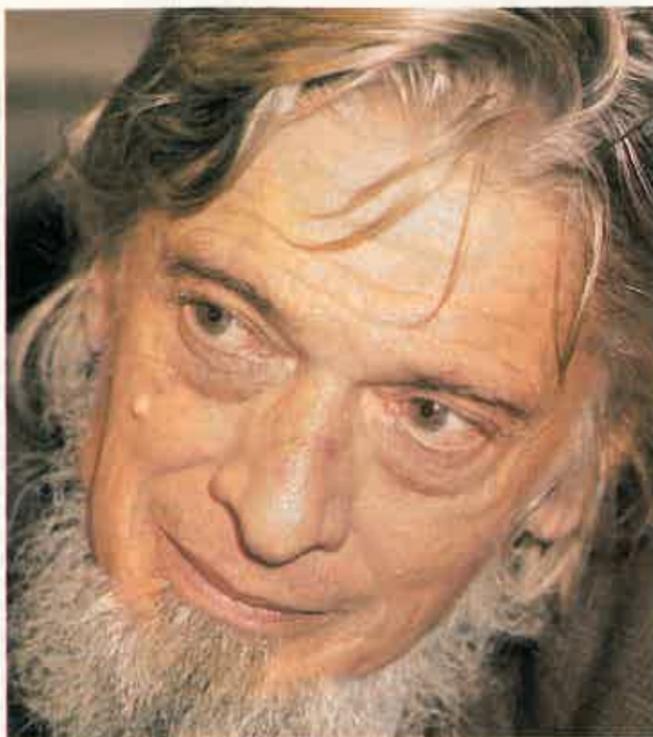
Y también es habitual su discurso, su cuidadísima utilización del castellano, sus frases precisas, sus descripciones. Porque el oficio de Barral ha sido el de escritor de versos, y esa precisión que requiere la poesía se trasluce en su prosa y en su charla.

Nació en Barcelona, en 1928, y él dice que su familia estuvo siempre muy relacionada con los automóviles. «Mi padre tenía una afición desmedida por los coches de carreras, por aquellos casi monoplazas de los primeros años del siglo», y su permiso de conducir, que conserva el hijo, tiene el número seis de Barcelona.

De aquellos automóviles de la infancia todavía siente nostalgia el escritor. «Desaparecieron con la guerra, pero yo llegué a montar un Hispano Suiza. Eran unos coches menos vulgares, menos seriados. Tenían personalidad, eran más como los barcos.»

De aquella valiosa colección sólo quedó en la familia un horrible y viejo Wipet, propiedad del primo mayor, un utilitario de los años treinta que no estuvo al alcance del Carlos Barral estudiante de Derecho.

Los años fueron pasando sin coche, a pesar de que, quizá, fue Barcelona la ciudad en donde los Sedan y los «Packard de radiadores solemnes» pertenecientes a las familias aristócratas mejor se conservaron. Carlos Barral se licenció en 1950. Y poco después se in-



«He quemado dos coches, el primero, con el que habían atravesado Rusia, y era prestado, y el segundo, un Seat, por llevarlo sin agua recalcitrantemente»

corporó a la editorial familiar firmemente decidido a cambiarla de escolar a literaria. Yvonne, su mujer, aparece en sus «memorias» por esta época, pero todavía habrá que esperar hasta la mención del primer coche. En 1954 coinciden tres importantes acontecimientos: su boda en Calafell «siguien-

do un ceremonial improvisado de tradición veneciana»; la construcción de su barco, «El capitán Argüello», con planos de barcos de pesca antiguos y en memoria de aquel otro perteneciente a su padre que «agonizó en un galpón», y la compra del Standard, el coche duro, de importación, barato, que conducía habitualmente Yvonne.

Aquel Standard duró bastantes años, a pesar de los malos tratos a que le sometió el mal conductor Barral. Con él se fueron a París y en él trasladaron a sus primeros hijos de Barcelona a Calafell y a sus siempre inseparables perros, «uno anciano, el reinante, y el otro, más joven, en príncipe heredero».

Cuando el Standard dejó de funcionar, el editor de buena parte de la literatura europea de posguerra empezó a utilizar los coches de la empresa. Los 1.400, de forma de cucaracha, viejos, que habían servido a otros directivos, los fue heredando Carlos Barral, hasta que, avanzados los sesenta, se compró un Dauphine, que en seguida se quedó pequeño para los tres hijos del matrimonio y la pareja de perros.

Ya había publicado sus primeros libros de poemas: «Las aguas reiteradas», «Metropolitano», «Diecinueve figuras de mi historia civil» y «Usuras», y ya había salido «Figuración y fuga», el volumen en el que se integró lo mejor de su obra. La casa de Calafell fue el paso obligado de los intelectuales, de los escritores del realismo social —la después bautizada «generación de la berza»—, y la vida privada fue quedando prácticamente excluida por otra mucho más excitante.

En ese grupo de asiduos de Calafell

«Llegué a montar un Hispano-Suiza. Eran coches menos vulgares, menos seriados, tenían personalidad. Eran más como los barcos»



EORTEGA

estaba Juan García Hortelano, Martín Santos, Jaime Gil de Biedma y otros mucho menos admirados por Carlos Barral, desde el punto de vista literario, pero queridos, porque «practicaban una literatura indigente, pero honesta». Los premios Biblioteca Breve se habían fundado, y con ellos empezó a conocerse la literatura latinoamericana.

Atrás habían quedado los años cincuenta, una década calificada por Barral de «literatura vocacional», sin industria cultural, en la que la labor del

editor era un mero intento de poner al lector español a la altura del europeo. «Fue una época de riesgo, pero un riesgo generalizado, porque ni siquiera lo popular era rentable.» Pero por su ayuda a los nuevos valores, Diario 16 le acaba de conceder el Premio Dédalo.

Por esa época, el joven Barral dedicaba la mayor parte del tiempo a leer a los autores contemporáneos en sus idiomas originales. Estaba bien informado. Mantenía relaciones estrechas con los editores y autores europeos,

pero su labor era difícil. La censura estaba en un punto álgido y autores como Günter Grass, Marguerite Yourcenar o Doris Lessing se quedaron sin obtener el visto bueno de las autoridades.

«Me negaba a cortar y sólo a veces la censura terminaba cediendo por in-

sistencia o por engaños. Hubo casos en que un libro, prohibido en su versión original, conseguía el permiso de publicación tras el envío de una traducción en alemán.»

El primer problema grave lo tuvo Carlos Barral en 1962, en el Congreso Internacional de Editores. «No pude evitar un cierto protagonismo contra la censura y el Ministerio de Información pidió que dimitiera de mis cargos y me propuso el exilio voluntario. Afortuna-



«Mi familia está convencida de que conduzco distraídamente. No pongo entusiasmo, voy siempre por el carril del medio. No corro y tengo horror a los accidentes, porque me parece una forma gratuita de morir. Soy mucho mejor navegante que conductor»

damente murió el ministro y el asunto se olvidó, pero fueron meses muy duros.»

A finales de los años sesenta, Carlos Barral heredó un Seat familiar, también de la empresa, pero la ruptura con Seix le obligó a comprarse un 1430 que duró muchos años, hasta la adquisición del Peugeot 505, su coche actual.

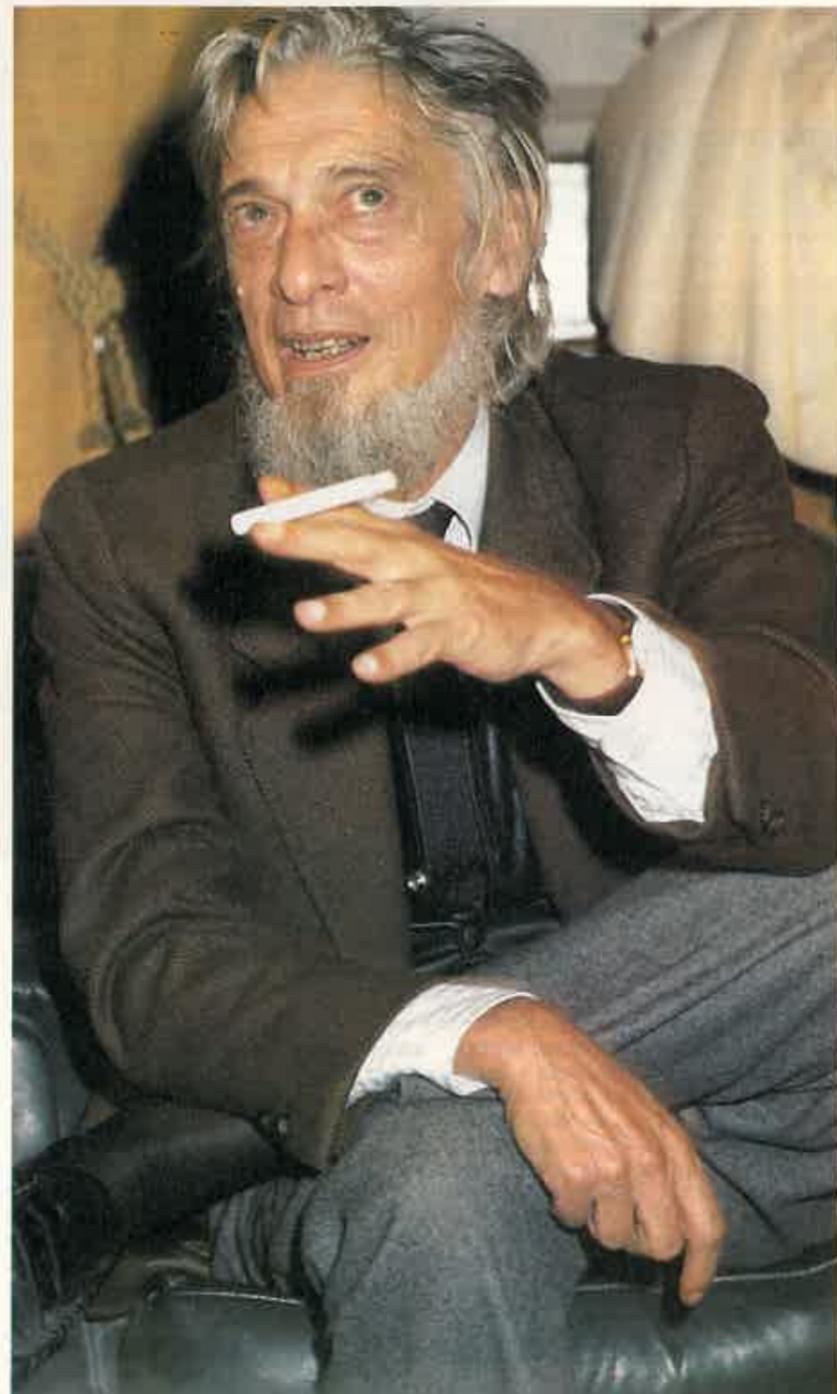
No se considera Carlos Barral buen conductor. «No me gusta conducir, y mi familia está convencida de que lo hago distraídamente. No pongo entusiasmo, voy siempre por el carril del medio. No corro y tengo horror a los accidentes, porque me parece una forma gratuita de morir.»

Muerte digna

Y el escritor catalán dice que «morir a consecuencia de la caída de un caballo o naufragar está lleno de dignidad. El caballo está vivo y el barco en el mar, también. Si te quiere salvar, te salva, y si no, sus razones tendrá para no hacerlo». Quizá por eso asegura que es mucho mejor navegante que conductor.

Los coches siguen siendo algo ajeno, aunque tenga el Peugeot en Barcelona y deje en el aeropuerto de Madrid un 127 viejísimo, que perteneció al juez de Calafell, para que le lleve al Senado o a la sierra madrileña, donde vive su hija mayor. Y los coches parecen entender eso y algunas veces le han jugado malas pasadas.

«He quemado ya dos coches. El primero fue uno que me prestaron en Puerto Rico unos profesores norteamericanos, dueños orgullosísimos, porque con él habían cruzado Rusia.



Regresaba una noche de visitar un turismo de la costa y de repente de paró. Al paso conseguí llevarlo a una gasolinera atendida por un negro con un sombrero de paja. Le dije que si sabía lo que le había ocurrido, y él, muy tranquilo, me contestó: «Nada, que se le quemó.»

El segundo que quemó fue un Seat, y el motivo fue llevarlo sin agua «recalcitrantemente».

Con sus chalecos de cuero negro, o de pana francesa o adamascados, que le hace a medida un sastre clásico de las Ramblas, Carlos Barral se siente bien en el Senado. «Me gusta esta Cámara prosopopéyica y protocolaria que tan bien le va a mi nuevo personaje de viejo caballero.»

Bastón sin cojera

Lleva bastón desde hace tiempo, desde que una cojera le obligó a utilizarlo, pero cuando se curó decidió no abandonarlo porque le iba bien a su imagen y le impedía «disimular mi juventud perdida». Y no es un bastón vulgar. Con él fracturó la mandíbula a un atracador, y él le acompañará hasta la muerte. Por eso tiene en la empuñadura una medalla de Caronte que piensa dar al barquero para que le cruce a la otra orilla.

Pero a Carlos Barral le ha gustado siempre cultivar determinados personajes. En el año 1953 se dejó la barba, a pesar de que «era una insolencia» y le obligaba a vestir de otra forma. Y lo hizo como una forma de ruptura con ese mundo burgués que en el fondo siempre le admitió. «En ese mundo he gozado de una cierta fama de impertinente, pero se toleraba por mi poder social», un poder no basado en el dinero, sino en la profesión.

«Nunca he tenido dinero, ni siquiera para pagar las facturas de esa vida que he llevado, siempre ligeramente superior a mis fuerzas. Soy, además, mal administrador y tengo un serio desprecio por el dinero.»

Carlos Barral tiene cuatro hijos, Danae, Alexis y los gemelos Marcos y Darío, y asegura que «el de patriarca es otro de mis personajes continuamente cultivado. Me siento muy etnicista respecto al linaje. He dejado tribu, y eso me gusta. Ahora me propongo, además, ser un abuelo perfecto».

Con la aparición de la primera novela, hace escasamente un mes, Carlos Barral ha cerrado un círculo literario que va desde la edición a la poesía, pasando por el libro de memorias y la ficción. En 1975 se publicó «Años de penitencia». «Los años sin excusa» salieron en 1977 y «Penúltimos castigos» es su primera novela y, de alguna forma, otro periodo más de su vida.

Miguel Bayón

Variedad de las costumbres

DICEN que el peculiar aroma de cada ciudad sobrevive en la pituitaria del viajero, de tal modo que en este mundo a la par caleidoscópico y pequeñajo puede ocurrir que a un hijo pródigo le asalte de repente, al doblar la esquina de la Telefónica, un perfume a la basura del Bronx o a rosas de Cartago. Pero, aparte de esa memoria olfativa, seguro que el viajero moderno lo que más febrilmente recuerda de las ciudades es el estilo automovilístico de los aborígenes.

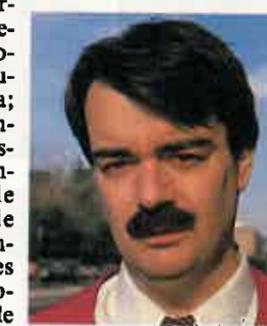
Así, megalópolis como Los Angeles sólo pueden ser recordadas como laberintos de autopistas que no parecen empezar ni terminar en ningún sitio definido; Estocolmo o Copenhague, como monumentos a la prudencia; Sofía, un glaciar silencioso; Madrid, como escuela de ande yo caliente. La persistencia de tales memorias puede muy bien tentarnos a inventar interpretaciones de las diversas psicologías populares a partir de cómo conducen las gentes. Un entretenimiento como otro cualquiera para las largas veladas de invierno.

Sin ir más lejos, lo que sorprende al reflexionar sobre los chóferes portugueses es el increíble contraste entre esa placidez de que el lusitano da pruebas en todo momento pie a tierra y pastel en ristre, y cómo se pone de enloquecido cuando tiene un volante entre manos. Justo lo opuesto de lo que les ocurre a los griegos: son los helenos, como se sabe, personas rápidas de mente y remos, capaces de regates anonadadores en un palmo siempre prestos a la réplica irónica y sofista, siempre con ganas de guerra y guasa; pues bien, embutidos en el coche, y por más que los neumáticos acostumbren a chirriar lastimeramente por los pagos de la plaza Omonia, lo cierto es que los nietos de Pericles tratan el acelerador con mesura tanta, que los vehículos deslizanse tenuemente, y el peatón no sabe a qué atenerse en Atenas, ignora si de pronto el coche acelerará o si va a persistir en esa modositez mosqueante. O sea, nada que ver con los vecinos yugoslavos, que en viéndose motorizados

rasgan los aires y los asfaltos con frenesí homicida, y allá penas. Croatas o dálmatas, serbios o emigrantes, han conseguido superar a sus colegas marroquíes, que ya no son lo que eran: cada vez se produce menos en las cercanías de Marrraquesh o Keta-ma la escena emblemática, ese camión nocturno decorado con bombillitas multicolores que aparece por el centro de la carretera y no se desvía por nada del mundo.

Acaso no fuese mala idea tratar de parecemos a los italianos, sobre todo a los romanos, pues la Ciudad Eterna sigue viva y coleando, y el método que sus aurigas practican es tan

simple como coherente: consiste en saber a la perfección la existencia y recovecos del código, y no obedecerlo jamás de los jamases. ¡Cielos, qué catástrofe con que uno solo obedeciera algo! Porque en Roma todo se sustenta en la ley no escrita de que si hay un semáforo, ni caso de lo que ordene, sino antes bien contravenirlo; si una dirección es prohibida, allá que te



voy. De tal forma que se llega a lo perfecto, porque el peatón, si quiere cruzar, nunca lo hace por donde está marcado, sino que da un paso y luego otro por donde le peta, pero siempre mirando a los ojos al automovilista, que a su vez le devuelve la mirada, con lo cual todo queda claro y cada uno se las arregla para, con un leve giro de rótula o muñeca, seguir su particular camino sin disminuir la marcha ni quemarse la sangre.

Claro que también puede adoptarse el método estambulino, de probada eficacia si contemplamos las abolladuras de sus vetustos taxis-dolmus, o vemos el curioso adorno —inútil, como todo lo meramente estético— de sus semáforos, y comprobamos cómo todo se basa en que el grande se come al chico y yo te meto el morro y tuyo es el morrazo. Delicias turcas en un hormiguero humano sin Metro.

Al viajero le basta con no juzgar, no ser juzgado y, sobre todo, con poder regresar y contarlo.

Madrid, 1947. Escritor y periodista. Autor de novelas y ensayos: «El que va de paso», «El acólito», «Gula de nuevos discolos y libertarios», etc.

Caridad Plaza



Hertz, Hertz, Hurra!

Son muchas y variadas las personas que utilizan los servicios de HERTZ.

Algunas son muy exigentes y todas quedan satisfechas de la atención que les dispensamos. Nos prefieren.

Para HERTZ, ellos son lo más importante. Su confianza en nosotros, es el mejor estímulo para seguir superándonos.

Gracias a todos, clientes y colaboradores.

**Muchas
Felicidades,
amigos.**



Merry Christmas · Feliz Navidad · Joyeux Noël · Happy New Year · Buon Natale

Viajes



Blanco en la sal, la arena y las casas; oro en el vino. Playas aún limpias y viñedos con contraste de un paisaje. En Cádiz la luz es siempre protagonista, en la costa y pueblos del interior, y no olvide visitar, al menos, una bodega.

CADIZ, BLANCA DE SOL

Dedicar estas vacaciones a darse un paseo por las antiguas y soleadas tierras de Cádiz y su provincia es sólo una posibilidad, pero sin duda puede considerarse como muy acertada.

CADIZ, para empezar, ya merece la pena. Fortificada, rodeada por el mar en casi su totalidad, con un puerto muy activo y una ciudad antigua llena de encanto, bien merece un paseo por sus calles amuralladas. Y el disfrute, desde la alameda de Apodaca, del magnífico panorama de la bahía.

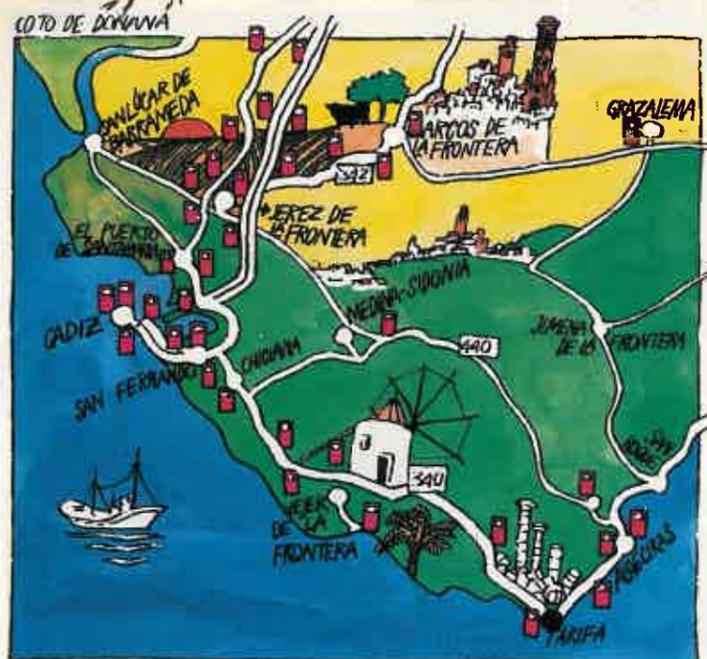
De Cádiz a San Fernando hay un paseo rápido por la autovía, con el mar a un lado y al otro. De San Fernando no puede uno irse sin haber probado algún pescaito, aunque por supuesto habrá más ocasiones de hacerlo durante el viaje. Con la autovía enlaza la N-VI que va a parar al cabo de unos veinte kilómetros a El Puerto de Santa



Caballero y caballo
Estampa de ganado bravo

María. El Puerto es blanco, de calles estrechas: típicamente andaluz. El intenso olor a vino que impregna el ambiente da fe de cuál es la fuente de su principal riqueza.

Tomando de nuevo la N-VI en media hora escasa nos podemos poner en Jerez de la Frontera; quizá la ciudad andaluza que mejor representa la otra cara del andalucismo popular. Jerez de la Frontera es señorial, sus casas y sus patios son sus mejores monumentos (aunque por supuesto los interesados en el estilo churrigueresco pasarán un buen rato contemplando la fachada de la Colegiata de San Salvador). Sería pecado mortal irse de Jerez sin ver una bodega, incluso sin aprender de boca



En muchos pueblos gaditanos se conservan vestigios de sus tiempos de fortalezas árabes, torres y recoletas calles blancas, con un aire recogido y misterioso



de algún experto las distintas formas de elaborar los diferentes vinos. Si hubiera ocasión de escuchar además una sesión de cante hondo el viajero podría tener la seguridad de que había hecho algo definitivo para aumentar su nivel cultural.

Para salir de Jerez hacia Sanlúcar de Barrameda hay que buscar la salida por la comarcal 440, y 23 kilómetros más adelante, otra junto al mar, nos encontraremos a la orilla del Guadalquivir, junto al Coto de Doñana. Durante el camino podemos contemplar los viñedos que meses más adelante se llenarán de las extraordinarias uvas a las que Sanlúcar debe su famosísima manzanilla. De este puerto y esta ciudad salieron Colón y Magallanes a descubrir mundos. En la playa de Bajo Guía los pescadores subastan el pescado al caer la tarde.

Dejando el mar atrás hay que deshacer el camino hasta Jerez, y allí tomar la Nacional 342 que nos llevará hasta Arcos de la Frontera. Aunque no lo di-

Comer y dormir

RESTAURANTES — ARCOS DE LA FRONTERA. Mesón del Brigadier Curro el Cojo (M16*): Lago de Arcos. Tel. 70 10 03. CADIZ. Curro el Cojo (M-16) P.º Marítimo, 2. Tel. 23 31 86. SAN FERNANDO. Venta de Vargas (M16): Ctra. N-IV, km. 677. Tel. 88 16 22. ALGECIRAS. Los Remos (M16) Playa de Guadarranque. Guadarranque (a 10 km. de Algeciras). Tel. 76 08 12/76 05 28. SANLUCAR. Casa Bigote (M16): Bajo de Guía. Tel. 36 26 96. **HOTELES** — ARCOS DE LA FRONTERA. Parador Nacional del Corregidor (**): Pza. de España, s/n. Tel. 70 04 60. JEREZ DE LA FRONTERA. Gran Hotel Jerez (****): Avda. Alvaro Domecq, 35. Tel. 33 06 00. CADIZ. Atlántico (**): Parque Genovés, 9. Tel. 21 23 01. PUERTO DE SANTA MARÍA. Fuentebravía (****): Playa de Fuentebravía. Tel. 85 17 17.

M16*: Recomendado por MOTOR16.

jeran las guías turísticas cualquier viajero descubriría a primera vista que Arcos fue construida con intención de ser fortaleza y defensa de las fronteras de su propio nombre. Así, en efecto, la construyeron los árabes, y así se ha conservado a través de los siglos, subida en su alta atalaya sobre el río Guadalete.

En lo más alto del pueblo merece verse la Iglesia de Santa María de la Asunción, con un magnífico retablo del siglo XVI. De sus tiempos de fortaleza árabe guarda Arcos algunas torres almenadas y el aire recogido y misterioso.

Para ir hasta Algeciras y cumplir en esta ciudad el rito de la tortilla de lechuga de mar que recomienda Xavier Domingo, merece la pena atravesar la provincia por el interior.

Tomaremos primero la C-343 en dirección a Medina-Sidonia, y poco antes de llegar a esta ciudad hay que torcer a la izquierda en el sentido de la marcha para meterse por la C-440 que nos lle-

vará a nuestro destino. Son en total 100 kilómetros de olivos, viñedos y dehesas de toros bravos. Una experiencia bastante interesante y que se sale de los caminos más trillados de la costa. Desde Algeciras, por la Nacional 340 —y sin olvidarnos de la ventresca al pasar por Tarifa—, llegaremos de nuevo a Cádiz.

Autoagenda

ESTACIONES DE SERVICIO DURANTE 24 HORAS — Arcos de la Frontera: N-342, km. 31. Jerez de la Frontera: Ctra. Jerez-Cortes de la Frontera, km. 1. Sanlúcar de Barrameda: C-440, km. 2. Rota: María Auxiliadora, 33. San Fernando: Radial IV, km. 677. Cádiz: Radial IV, km. 688, Avda. Cayetano del Toro; Km. 690, Avda. de Andalucía, 2. Ctra. Industrial, 2.ª aguada. Chiclana: N-340, km. 5. Vejer de la Frontera: N-340, km. 35. Tarifa: N-340, km. 83; km. 94. Algeciras: N-340, km. 105.

SERVICIO DE GRUA — ADA. Serteca, S. A., Plaza de Asdrúbal, 8. Tel. 23 50 05 (Cádiz). Lanuza, 3. Tel. 34 22 52 (Jerez de la Frontera). RACE. Cádiz: Grúas León, Prolongación calle Algeciras, 2.ª transversal. Tel. 27 34 73/10 03. Jerez de la Frontera: Jerezana de Automóviles, S. A., Ctra. Madrid-Cádiz, km. 634,6. Tel. 33 23 54/34 69 00. Puerto de Santa María: Talleres Saina, S. A., Ctra. N-IV, km. 656,7. Tel. 86 45 43/44. Tarifa: Talleres López Ortiz, Bailén, 17. Tel. 68 42 12/49 36.

CONCESIONARIOS — ALFA ROMEO. Jerez de la Frontera: Auto Bosque, S. A., Armas de Santiago, 10. Tel. 34 00 42. AUSTIN ROVER. Puerto de Santa María: Auto Guadalete, Avda. Francisco Zamacoia, 5. Tel. 36 46 92. BMW. Cádiz: Automaster, S. A., Pol. Ind. Sánchez Cosío. Ronda del Punete J. León de Carranza, s/n. Tel. 23 67 00. CITROËN. Arcos de la Frontera: Manuel Partida Perdigones, Avda. Miguel Manchen, 34. Tel. 70 02 19. Puerto de Santa María: Talleres Ciria, S. L., Ribera del Río, 15. Tel. 86 15 31. FIAT-LANCIA-AUTOBIANCHI. Cádiz: Automóviles Cádiz, S. A., Pol. Zona Franca-Ronda de Vigilancia, s/n. Tel. 23 52 19/27 44 66. FORD. Puerto de Santa María: Autobra- via, S. A., Ctra. de Rota, km. 4,2. Tel. 85 07 51. MERCEDES BENZ. Puerto de Santa María: Talleres Gonzalo, Palmar de la Victoria, s/n. Tel. 86 22 17. Sanlúcar de Barrameda. Talleres Miguelín, Transbolsa, 28. Tel. 36 19 87. PEUGEOT-TALBOT. Puerto de Santa María: Mairis, S. A., Ctra. N-IV, km. 653,2. Tel. 86 30 44. San Fernando: Movisa, Avda. Pera-Junquera, s/n. Tel. 88 27 45. RENAULT. Arcos de la Frontera: J. Manuel Vázquez Macías, Avda. de Miguel Mancheno, 32. Tel. 70 58 14. Puerto de Santa María: Saina, S. A., Ctra. N-IV, km. 656,7. Tel. 86 45 43. SEAT-AUDI-VOLKSWAGEN. Arcos de la Frontera: Hermanos Partida Amarillo, Avda. Miguel Mancheno, 34. Tel. 70 15 50. Puerto de Santa María: Espiritu Santo, 33. Tel. 86 18 49.

Block del Paparrutas

Un jerez en Cádiz

Si hay algo enternecedor en este bajo mundo es el restaurante de Curro el Cojo, en el paseo Marítimo de Cádiz, filial perfecta del mismo establecimiento en Arcos de la Frontera.

Lo que me emociona, en donde Curro el Cojo, es que se dé la espalda al mar, junto al mar, para rendir culto a mi animal preferido, el cerdo. Curro el Cojo sólo se ocupa de carnes y con especial afición a la del cerdo, tanto en fresco como en el colosal surtido que da la matanza andaluza. Y hay pocas cosas tan agradables, en estos días de inicios invernales, como el puchero de berza que sirve el querido Curro.

Pero tampoco hay que desdeñar, entre morcones y morcillas, jamones y chorizos, los fabulosos zorzales de temporada, pájaro de alta cocina, sabrosísimo manjar alado, único para el guiso en cazuela, con alguna salsa perfumada con jerez.

Porque estamos a dos pasos de Jerez, no hay que olvidarlo, y también muy cerca de Sanlúcar y sus manzanillas.

El recorrido por la provincia de Cádiz requiere tiempo y serenidad de espíritu. No es posible empaparse de esa tierra y de su sabiduría contemplativa con prisas y nerviosismos. Hay una hermosura serena, casi monacal, dentro de las bodegas y en la severidad ósea de las calizas y el viñedo, hasta la orilla del mar, y conviene disponer de tiempo para hacerse explicar los notables misterios del jerez, ese vino con jardín de flores y alquímicas oxidaciones que le procuran la más elegante gama de colores, aromas y sabores.

Y el jerez, ¿con qué? El jerez, con todo: con el caldo del puchero de Curro, en Cádiz o en Arcos, y con los fabulosos langostinos de la Venta de Antonio, en el kilómetro 5 de la carretera de Jerez a Sanlúcar, o con la corruscante tortilla de camarones de *El Patlo*, en el Puerto de Santa María, o con los huevos con pescado, origi-

nales y sabrosísimos, de Casa Bigote, en Sanlúcar de Barrameda.

No dejaría yo, por nada del mundo, en un viaje a Cádiz, de visitar una vez más la Venta de Vargas, en San Fernando, a causa de esa maravilla que son los pescados del estero que prepara doña María, en especial el lenguado y la lisa, que no los hay más sabrosos en toda Europa. Y les va, a causa de su aceitunada y suave salobridad, un buen manzanilla.

Y, otra vez en relación con lo que puede acompañar a una botella de fino, es de aconsejar el paso por Tarifa, en donde se compra una fabulosa ventresca de atún en salazón o conserva, así como la mejor mojama del mismo animal y huevas prensadas, al mismo tiempo que se disfruta de un

paisaje espectacular y surreal, un paisaje difícil, para amigos del mar y del viento y es una Andalucía que hay que conocer y escuchar, porque éste es un *paisaje sonoro*, de música profunda y sutil, creada por el viento en las rocas y las dunas y por el tambor de las olas y del mar. Un mar que en Zahara de los atunes se tiñe anualmente de rojo



y bulle, cuando llegan a la almadraba los animales. Hay pocos espectáculos tan singulares y de tan brutal belleza.

Y de ahí, para rematar con bien el recorrido, habría que ir a cenar a Los Remos, en Algeciras, en donde hay una especialidad que personalmente me chifla y son las tortillas de lechuga de mar, una alga tierna y salina, deliciosa. Para continuar con el arroz a la marinera, caldoso y casero.

¿Comer con jerez, en Cádiz? ¿Y con qué, si no? Y hay un elemento, nuevo y peculiar, extraculinario, pero con directa influencia en la comida, que pide vino de jerez cuando se come en Andalucía, y en particular en Cádiz: *la luminosidad*.

Extraña, azulada transparencia o reverberación, que parece invitar perentoriamente a ver su reflejo maravilloso en las copas de jerez.

Xavier Domingo



PACO GUITART COMO HACER UN F-3 EN CASA

PACO Guitart no es ingeniero, ni tan siquiera delineante. Sus estudios se limitan al «preu» y a unas clases particulares para ampliar conocimientos técnicos. Sin embargo, es el autor del para su moto: «Mi madre iba como loca buscando la pantalla, sin darse cuenta de que estaba en mi moto», recuerda con una amplia sonrisa. Lo que parecía ser una simple travesura no era más que el inicio de una actividad que



De la mesa de dibujo a los circuitos. Más de diez años separan al Fórmula 1430 del Avidesa

coche de competición español más internacional desde los legendarios Pegaso, de Wifredo Ricart. Muchos habrán descubierto a Paco Guitart esta temporada por ser el responsable técnico del equipo Avidesa. Pero si éste es su más ambicioso y reciente trabajo, y por ello tal vez el más conocido, no deja de ser sino la punta del iceberg de toda su obra.

A sus cuarenta años, Paco Guitart tiene un palmarés bien repleto. Y todo empezó cuando en su casa convirtió la pantalla de una lámpara en un colín

acabaría absorbiéndole por completo. Con el tiempo, acabó montando una fábrica especializada en trabajos de fibra de vidrio y poliéster.

Un día conoció a dos de las personas que más le marcarían para el futuro. Eran Miguel Molons y Jaime Xifré. Estos estaban trabajando para Artés de Arcos, construyendo los Fórmula IV, unos pequeños monoplazas movidos por un motor de moto de 250 centímetros cúbicos. La firma quiso hacer un coche deportivo con mecánica nacional y fue precisamente Guitart el encarga-

do de carrozarlo. «Tuve a todos los modelistas trabajando durante ocho meses para hacer aquel coche», dice.

En principio querían construir una serie, pero todo quedó en un prototipo que causó sensación en el Salón del Automóvil de Barcelona del año 1976. Cuando Zippo, que era el nombre de la empresa, contaba con 45 empleados y trabajaban a pleno rendimiento sucedió lo imprevisto: «Un empleado entró con una moto en el taller para soldarle una pieza y no se dio cuenta de que había gasolina... El incendio acabó con todo», cuenta Guitart.

Al año, pasó por los talleres en que Molons y Xifré trabajaban. Cuando entró encontró que estaban construyendo un Fórmula Tres. Paco se vio cogido en la trampa... Les echó una mano en lo que era su especialidad, la fibra

da Fórmula 1430, Paco diseñó naturalmente la carrocería, y además ayudó a nutrir las primeras parrillas. «Fue el "boom" de la Fórmula 1.430. Yo entonces me ocupaba más de las relaciones públicas y del trabajo en pista haciendo cosas como las alineaciones. Era la mejor época...» Esto duró hasta 1974, el primer año de Fórmula 1800: «Con dos fórmulas, una industria como la nuestra se podía mantener. Hicimos setenta y cinco 1430, veintinueve 1800, tres Super Renault y tres monocascos pensados para la Fórmula Tres, que acabamos convirtiendo a Fórmula 1.430.»

Para Paco Guitart la temporada de 1980 empezó sin un «empleo» fijo. Ayudó a Quique Llobell para ganar el Campeonato de Fórmula Nacional y al año siguiente hizo lo mismo con otro

nible. Saqué todos los muebles y convertimos media casa en taller, trabajando con Javier Tort, que me ayudó y un muchacho que sólo lijaba: todo el día se lo pasaba lijando.» A mediados de 1982, el coche estaba listo. «Fue por entonces cuando conocí a Adrián Campos, que corría en Fórmula Nacional. Poco después Manel Valls prefirió vender todo el proyecto y empezó lo de Avidesa.»

Con esta compra se inició la última y más conocida etapa de la vida de Paco Guitart: la etapa Avidesa. El coche se hizo en Alcira. «Se comenzó una nave cuando ocurrió lo de la riada —el tono de voz se hace más triste—. Nos tuvimos que acomodar en un viejo molino y reconstruir el coche además de hacer dos coches completos más y dos monocascos. Se trabajó de lo lindo. Fue impresionante cómo se volcaron todos en el trabajo. Se acostaban a las tres de la madrugada y se levantaban a las siete de la mañana. Fue una gente fabulosa que se entregaron totalmente. Imposible no hablar del señor

Suñer: No nos regateó en nada el presupuesto —dice Guitart— y desde el primer día nos dijo cómo estaban las cosas; que se hacía el equipo para que corriera su nieto.» A la vista de cómo se han desarrollado los acontecimientos, es precisa

su revisión de lo que ha ocurrido y ha precipitado el fin del equipo por decidir Adrián correr en 1984 en un Ralt-Volkswagen. «Mira, mi misión no podía ser la de jefe de equipo, porque yo solamente podía aconsejar que se hicieran unas cosas, pero quien mandaba era Adrián —explica Paco Guitart—. Yo aconsejaba lo que creía mejor, pero a veces no me hacían caso. Iba por delante de los otros en ideas de suspensiones, incluso los de Michelin nos dijeron que era el que mejor "pisaba". Es triste tener que dejarlo todo así...»

Paco no quiere ahondar en el tema, pues pese al desenlace de la aventura Avidesa, él tiene un magnífico recuerdo de todo lo hecho, y sobre todo de las personas con las que ha trabajado.

A partir de 1984 una nueva etapa de la vida de este hombre polifacético va a comenzar. «Todavía no tengo nada decidido. He pensado ir a Italia o a Inglaterra, pero todavía no lo sé. Lo que a mí me ha obsesionado es la idea del coche español, pero creo que es una quimera. Ya lo he intentado varias veces, pero el problema de nuestro automovilismo es la falta de continuidad.»

José Luis Aznar



La carrocería del Selex ST-3 (Salvador Cañellas al volante) fue una de las realizaciones de Guitart más conocidas de los aficionados.

Ligado al automovilismo deportivo español desde hace quince años, la mayoría de los proyectos de envergadura de monoplazas ha pasado por sus manos.

de vidrio, y acabó acompañándoles a Nogaro (Francia) para las primeras pruebas. Si la Fórmula Tres estaba un poco fuera del alcance de los hombres de Selex, ya por aquel entonces estaba cobrando vida lo que será otra de las condicionantes de la carrera de Paco. Se empezaba a hablar de hacer una Fórmula Nacional. «En Selex estaban trabajando varias personas, pero algunos en plan ocasional —dice—. PlanTEAMOS seriamente lo de la Fórmula Nacional y formamos lo que sería Selex Competición, Molons, Xifré y yo.

En el primer Selex de la recién naci-

Llobell: José Luis. Fue a finales de 1980 cuando Manel Valls le propuso lo que ahora ha sido su mejor obra: construir un Fórmula Tres. Así, el 23-F, mientras Tejero secuestraba al Congreso, Manel Valls, Paco Guitart y Miguel Molons, éste requerido por Paco, sellaban su pacto: llevarían adelante el proyecto del coche español de Fórmula Tres. «Yo lo diseñé todo y Manel y Molons se ocupaban de la construcción, con la excepción de la carrocería, que era cosa mía. La tuve que hacer en mi apartamento —cuenta—, porque era el único lugar que teníamos dispo-

A TODO GAS

● Lotus presentó su nuevo coche, el modelo 95, en el curso de una recepción que tuvo lugar en París. El coche, completamente realizado por el ingeniero francés Gerard Ducarrouge, empleará el motor V-6 Renault Turbo, una serie de los cuales será montado expresamente para Lotus en una empresa contratada por Renault llamada Mecachrome.

Los coches británicos emplearán, la próxima temporada, neumáticos Goodyear, igual que Ferrari, Williams y Alfa Romeo.

En cuanto a los pilotos, serán los mismos que en 1983, Elio de Angelis y Nigel Mansell.

● El RACE no está interesado en montar la carrera de Fórmula Ford 2.000, que se está intentando traer a España. Esto puede tener como consecuencia



que los responsables de Ford se dirijan a los organizadores del circuito de Fuengirola, que parece marchar viento en popa.

Hablando de Fórmula Ford, sería interesante poder importarla de una vez por todas a nuestro país. Sobre todo ahora con la desaparición de los motores Seat 1438 centímetros cúbicos, una vez aparezca el nuevo motor Sigma que ha desarrollado Porsche.

Al parecer, en Ford España podrían asegurar la celebración de un pequeño campeonato ya en 1985.

La estabilidad de la Fórmula Ford 1600 está garantizada hasta 1990.

● Ayrton Senna da Silva y Johnny Cecotto formarán el equipo Toleman en 1984. Este equipo utilizará motores Hart Turbo y neumáticos Pirelli.



Un Lancia para Zanini

ADEMÁS de correr el Campeonato de España de Rallyes en Tierra con un Talbot Samba oficial, Antonio Zanini querría participar en una serie de pruebas del Campeonato de Europa a fin de mantener su categoría de piloto de notoriedad.

Con este objetivo ha pedido permiso a Peugeot-Talbot para correr estas pruebas con un coche de otra marca, dado que no podrá, en

1984, disponer de un Peugeot 205 Turbo 16.

Obtenido en principio el permiso, Zanini tiene muy avanzadas las negociaciones con el Jolly Club para poder contar con un Lancia Rally Abarth, al volante del cual haría cuando menos tres pruebas: los rallyes Costa Brava, RACE y Costa Esmeralda, haciendo equipo en el Costa Brava con Vudafieri o Biasion.

Fórmula Fiesta un año más

ES prácticamente seguro que habrá Fórmula Fiesta en 1984. El acuerdo entre Ford España y la Federación está a punto de cerrarse.

Ford ofrece tres millones de pesetas más un XR-2 de premio final a cambio de que la Federación se comprometa a celebrar un mínimo de ocho carreras. Tres deberían tener lugar en el Jarama y otras tres en Calafat, dejando en el aire

si se disputan las dos restantes en Estoril o una de ellas se traslada a Fuengirola.

Se ha ofrecido a la Federación que las carreras se disputen en dos mangas, con adición de tiempos a fin de hacerlas más interesantes.

La decisión debería conocerse antes del día 10 de enero. En caso de que no hubiera acuerdo, Ford pediría que no se denominase Fórmula Fiesta.



Atrévase a...

NO hay coche que no pueda ser robado en menos de cinco minutos de manipulación, según probamos en el número anterior. Por eso, esta semana mostramos cómo se instala uno de estos antirrobo, concretamente el modelo Veglia Mach 24, del que MOTOR16 sortea quince unidades entre sus lectores.

Se trata de una alarma y antirrobo de tipo medio que fácilmente podrá instalarse por sí mismo. Esta alarma funciona a base de ultrasonidos, de tal forma que en el habitáculo del automóvil se produce una saturación de ultrasonidos que al sufrir la más mínima alteración dispara la alarma. En el momento en

que alguien entre en el coche o rompa un derivabrisas, el sensor detectará la variación en el coche y a continuación, y durante treinta segundos, sonará la alarma y se encenderán las luces. Esta

Precio del montaje en un taller: De 4.000 a 5.000 pesetas.

Precio de la instalación en casa: Nada.

Tiempo de la instalación en taller: Un día.

Tiempo efectivo de la instalación: Tres horas.

alarma también funciona como cortacorrientes, ya que hasta que no la desconectemos el motor no se pondrá en marcha.

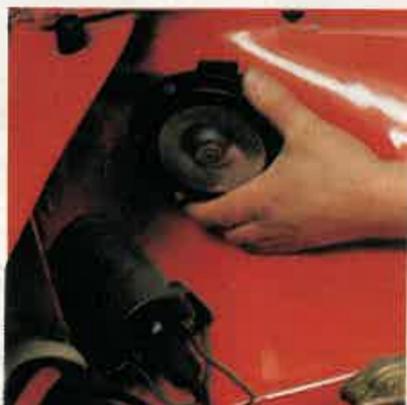
El interruptor que conecta y desconecta la alarma lo tendrá que esconder en alguna parte del habitáculo que quede fuera de la visión desde el exterior, ya que si el ratero tiene la posibilidad de dar con el interruptor en esos segundos que tarda la alarma en dispararse la protección será nula.

Esta alarma la puede instalar usted mismo en unas tres horas, o bien se la pueden instalar en un taller por un coste de unas cuatro o cinco mil pesetas. El precio de la alarma es de 14.525 pesetas.

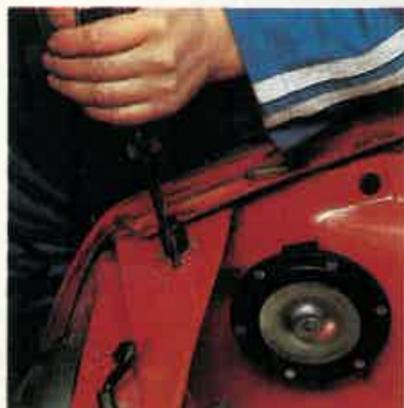
INSTALAR UNA ALARMA ANTIRROBO



1 El material es el mismo necesario que para cualquier intervención en el sistema eléctrico, más una taladradora para sujetar las piezas de la alarma en el vano del motor y en el interior del habitáculo.



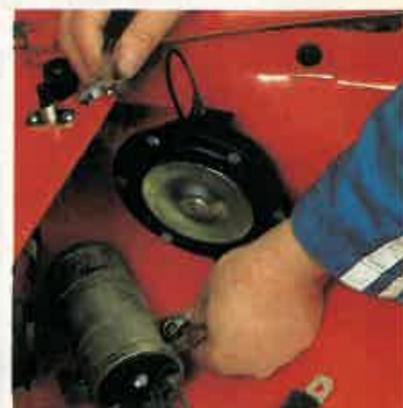
2 Dentro del vano del motor fije en algún sitio la bocina de forma que no vibre. Como siempre que realice una intervención eléctrica, antes de hacer cualquier conexión desconecte la batería.



3 Junto a alguno de los topes de goma haga un agujero e introduzca uno de los interruptores que vienen en el equipo de la alarma. Regule su altura para que cuando el capó esté cerrado el circuito quede abierto.



4 Una vez que la altura del interruptor esté regulada fije éste en su sitio mediante los dos tornillos que tiene. Conecte la terminal del cable que va a alarma. Apunte el color del cable en un papel.



5 Determine cuál es el polo negativo de la bobina. Tome otro cable y conéctelo en el borne negativo de la bobina. Quite el antiguo cable del negativo. Así el encendido quedará cortado por la alarma.



6 Es conveniente que los cables que van a la bobina, bocina e interruptor pasen por el mismo sitio. Tras conectar la bocina a la masa, junte todos los cables y busque los sitios por donde pasarlos al interior.



7 En el tramo en el que los cables discurran juntos proceda al encintado de los mismos. Cogiendo los cables desde un extremo haga una funda con cinta aislante. De esta manera los cables quedan protegidos.



8 Para hacer las tomas de corriente utilice las grapillas de presión que vienen en el kit de montaje. Para usarlas no hacen falta los cables, solamente tiene que disponerlos según se vayan a utilizar.



9 Una vez que el cable está dispuesto de forma que las patillas metálicas conectan con él, tan sólo tiene que apretar con unos alicates hasta que note que las piezas de plástico han encajado.



10 Tome los sensores de ultrasonidos (un emisor y un receptor) y móntelo en su enganche. Por ningún motivo corte los cables de los sensores. Una pequeña variación en su longitud inutilizaría la alarma.



11 Los sensores deben estar colocados uno a cada lado del habitáculo, en la parte delantera del mismo. Se pueden empotrar en el salpicadero o bien (como en este caso) encajarse en el montante escondiendo los cables.



12 Guiándose por el código de colores que haya usado, que no tiene que coincidir con el usado en este caso, conecte todos los cables en su terminal correspondiente, según indica el esquema eléctrico de la alarma.



13 Regule la sensibilidad de la alarma y el espacio de tiempo muerto desde que se acciona hasta que suena. Realice pruebas con distintas sensibilidades y escoja la que mejor se adapte a sus exigencias.



14 Busque algún lugar en el que el interruptor quede escondido, pero que sea posible accionarlo con facilidad. La alarma puede quedar atornillada debajo del salpicadero, fuera de la vista desde el exterior.

A LA VENTA
EL NUMERO
DE ENERO

¡DESPUES DE MEDIO SIGLO DE
SILENCIO!

historia

AÑO IX - N.º 93 - 200 PTAS.

Memorias inéditas
de Martínez Barrio

POR QUÉ
FRACASÓ
LA
REPUBLICA

INFORME: LA MESTA

Por J. L. MARTÍN, J. VALDEÓN y A. GARCÍA SANZ

LOS VERRACOS DE AVILA

Por ANTONIO BLANCO FREIJEIRO

- ¿Dónde estaban las pruebas, siquiera los síntomas, de que España hubiera dejado de ser católica?
- Lo mejor hubiera sido expropiar la mayor cantidad de tierra al menor número posible de propietarios
- No aman a España quienes llevan en sus manos la tea de la guerra civil
- Tras el asesinato de Calvo Sotelo, todas las treguas estaban terminadas y disipadas todas las esperanzas de concordia.

Y, además, en este número

- EL GRAN NEGOCIO DE CASTILLA MEDIEVAL: LA MESTA, por José Luis Martín, Julio Valdeón y Angel García Sanz.
- LOS VERRACOS DE AVILA, por Antonio Blanco Freijeiro.
- UN LORD EN LA GUERRA DE GRANADA, por Mariano González Arnao.
- LA EPOPEYA DE LOS BOERS, por Eladi Romero García.
- MITOS DEL ANTIGUO MEXICO, por Miguel León Portilla.
- LA GUERRA QUIMICO-BIOLÓGICA, por Dimas Borge.

Mercado

LIDER DE VENTAS EN 1983: R-9



Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 30-XI-83	Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 30-XI-83
1	Renault 9	42.532	6	Seat Ronda	29.524
2	Renault 5	38.346	7	Ford Fiesta	29.009
3	Renault 18	34.886	8	Talbot Horizon ..	28.174
4	Opel Corsa	34.351	9	Ford Escort	27.188
5	Seat Fura	29.947	10	Seat Panda	26.748

OFERTAS DE LA SEMANA

COCHES NUEVOS

VOLKSWAGEN PASSAT A PRECIO NACIONAL

Si usted es de las personas que han estado esperando que el Volkswagen Passat dejará de ser un vehículo importado, para no pagar el arancel, ha llegado su momento. Como podrá observar en nuestra lista de precios, la gama Passat contiene dos importantes diferencias, en principio las distintas versiones que se comercializaban han quedado sustituidas por un solo automóvil, la versión CL 1,6 de gasolina, y la segunda, su precio, que pasa de costar un total de 1.882.556 pesetas a 1.191.979 pesetas, la diferencia de casi setecientos mil pesetas puede ahora justificar muy bien su compra. En el próximo mes de febrero se ampliará la gama con las versiones diesel, berlina y familiar.



COCHES USADOS

DE OCASION CON POCOS KILOMETROS

Los lectores de MOTOR 16 pueden aprovechar la oferta que nos hace Automóviles Eladio, en la calle Oca, 8 de Madrid. Coches nuevos nacionales de cualquier marca: un 3 por 100 de descuento. En automóviles de ocasión, tres meses de garantía más un carnet de asistencia en carretera de la compañía Ovilsa a la compra del coche de segunda mano.

Como ejemplo de los automóviles, un Ford Fiesta M-ES, con impuesto de lujo pagado, en 460.000 pesetas, o un Talbot Horizon M-EU, con 25.000 km., en 550.000 pesetas.

Recuerde que en la compra de automóviles usados no conviene adquirir vehículos con demasiados años y es preferible obtener alguna garantía.



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.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Alfa Romeo 1.5 SP, 1.5 TI, Sprint, Spider, Giulietta, Alfetta, GTV, GTV 2.5-V6.

ARO

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Aro 10, 10 D, 243 D, 244 D, 320 D, Hispano D.

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.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 80-CL 2P, 80-CL 4P, 80-CD, 100-CC, 100-CC Diesel, Coupé-GT, Quattro, Audi 200.

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.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Metro 1.3 HLE, MG Metro, MG Metro Turbo, Maestro MG 1.6.

AUTOBIANCHI

Fiat Hispania, S. A. Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 259 82 00. Puntos de Asistencia: 70. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include A 112 Junior, A 112 LX, A 112 Abarth.

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.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 316, 316i, 318i, 320i, 323i, 518, 520i, 525i, 525e, 528i, 528td, 628, 628csi, 728i, 735i, 745i.

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.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 2 CV Especial, Dyano 6, Mehari, LNA, LNA 11 E*, LNA 11 RE*, Visa Especial, Visa Club, Visa Super-E, Visa GT, GSA Especial, GSA XT, GSA Palas, GSA X3, GSA Special Familiar, BX 14 E, BX 14 RE, BX 16 RS*, BX 16 TRS*, BX 19 RD*, BX 19 TRD*, CX 20, CX GTI, CX Prestige, CX 25 D, CX Diesel Familiar, CX 25 RD Turbo, CX 25 TRD Turbo, CX 25 TRD Turbo Fam.

DE TOMASO

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Longchamp, Palmira GTS, Deauville Normal.

FERRARI

Tayra, 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.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 308 GTB, 308 GTS, Mondial, 400 Automático, BB 512.

FIAT

Fiat Hispania, S. A. Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 259 82 00. Puntos de asistencia: 70. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Uno 45 SP, Uno 55 SP, Uno 55 5P, Uno 70, Argento 2.0 IE, Argento 2.5 Diesel, Argento Turbo D.

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.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Fiesta Uno, Fiesta 957, Fiesta L, Fiesta S 1.1*, Fiesta S 1.3, Fiesta Ghia 1.1, Fiesta Ghia 1.3, Fiesta XR2, Escort Laser 1.1, Escort Laser 1.3, Escort L 1.1, Escort L 1.3, Escort GL 1.1, Escort GL 1.3, Escort GL 1.6, Escort Ghia 1.3, Escort Ghia 1.6, Escort XR3i, Escort Cabrio 1.6, Escort Cabrio 1.6 I, Orion 1.3 GL, Orion 1.6 GL, Sierra 1.6, Sierra 1.6 Familiar, Sierra 2.0 L*, Sierra 2.0 L Familiar, Sierra 1.6 GL, Sierra 1.6 GL Fam., Sierra 2.0 GL*, Sierra 2.0 GL Fam., Sierra 2.3 GL, Sierra 2.3 GL Fam., Sierra 2.0 Ghia*, Sierra 2.3 Ghia, Sierra 2.3 Ghia Fam., Sierra XR4i, Sierra 2.3 D, Sierra L D, Sierra GL D, Capri 2.0 S, Capri 2.8 I, Granada 2.3 GL.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Granada 2.5 D, Granada 2.5 D Fam., Granada 2.8 I GL, Granada 2.8 I Ghia, Granada 2.8 I Ghia F.

JAGUAR

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.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Jaguar Sovereign 4.2, Jaguar Sovereign HE, XJS-HE.

LADA

Ibinauto, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 18,600. Torrejón de Ardoz (Madrid). Tel. 676 01 14. Puntos de asistencia: 44. Garantía: 1 año ó 10.000 kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 2101, 2103, 2105, 21023, 21061.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 2106, 2106 G, Niva TT.

LANCIA

Fiat Hispania, S. A. Paseo de La Habana, 74. Madrid-16. Tel. 259 82 00. Puntos de asistencia: 70. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Delta 1.500, Delta 1.600 GT, Prisma 1.600, Trevi 2.0 IE, Trevi Volumex VX.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Gamma Berlina IE, Gamma Coupe IE.

LAND ROVER

Land Rover Santana, S. A. Avda. Manoteras, 6. Madrid-34. Tel. 766 42 22. Puntos de asistencia: 250. Garantía: 6 meses.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 88 D Techo duro, 88 D Ligero, 100 D Super, 109 D Cazorka, 109 D 6C Techo duro, 109 D 4C Techo duro.

ESTADISTICA

LOS MAYORES PRODUCTORES DE AUTOMOVILES

Table with columns: País, Turismos fabricados al 31-VIII-83, Variación 83/82 en %. Countries include Japón, Estados Unidos, Alemania, Francia, Italia, Gran Bretaña.

CRITICA DE TIENDAS

Andreca, General Yagüe, 55. Madrid

TENDA PEQUEÑA PERO BUEN SERVICIO

ANDRECAR, concesionario oficial de Peugeot-Talbot, es una de las muchas pequeñas tiendas de barrio que trata de suplir la falta de ciertas instalaciones con una atención cuidada al cliente. La exposición, de 300 metros cuadrados, con un número de coches que oscila entre 10 y 12, es la única instalación de que dispone en la calle General Yagüe, 55, donde Juan Manuel Cañizal, director gerente, y los dos vendedores, dan al cliente un trato que va más allá de la pura relación comercial. El comprador no es un nombre en una ficha, sino un amigo al que se orienta e informa. Con una venta promedio de 20 coches al mes, los plazos de entrega varían entre cuatro a siete días, dependiendo del modelo y seis meses y un interés del 1,3 por 100 por la financiación SEFISA, o mediante créditos personales de hasta un millón de pesetas a través del Banco Pastor y la Caja de Ahorros, con intereses del 12 y el 10 por 100, respectivamente. Las reparaciones mecánicas y revisiones periódicas se realizan con talleres concertados O. Portillo, situado en la calle Jaén, 24, y otro en la calle Antonio Casero, 21, con plazos de entrega en ambos sitios que no suelen superar los seis días. Para los trabajos de chapa y pintura se utilizan las instalaciones de Las Rozas, donde también se encuentra el stock de nuevos, entre 45 y 60 unidades, y el de usados, alrededor de 40. Aunque en breve Andreca dispondrá de una boutique de accesorios y recambios, actualmente se adquieren en los dos talleres, donde también se montan, lo que obliga a algunos retrasos pese a su buen surtido.



Calificaciones: (0 a 10) Exposición, 5; vendedores, 9; entregas, 5; valoración de usados, 7; financiación, 8; taller, 3, y recambios, 3.

PARTICULAR MGB, M-CS, impecable, radiocassette, capotas nuevas, 42.000 millas, overdrive, blanco. Teléfonos (91) 410 25 99441 00 03.
SEAT 127 LS, M-BL, 180.000 pesetas. Teléfono (91) 862 31 91.
BENELLI 854 sport, siniestrada. Motor intacto. Teléfono (973) 27 39 64. Precio, 150.000. Señora Neus.
PARTICULAR R5 GTL, M-CF, 200.000 pesetas, dicutibles. Teléfonos (91) 250 58 38250 58 46. Horas oficina. José.
OCASION 600 E. Muy bueno. Teléfono (91) 483 35 49.
FORMULA Fiesta vendo, con repuestos y remolque. 600.000 pesetas, listo para correr. Teléfono (925) 37 62 33.
TRIUMPH TR7 año 80, pocos kilómetros. Está como nuevo. Teléfono (968) 51 77 77.

**SIMCA 1200
SUSTRAIDO**

C/ SANTA SUSANA, 34
 M-9467-DV
 AMARILLO
 TEL. 764 41 58

**COMPRARIA
FURGON-VIVIENDA**

Tnos.:
 218 01 98
 253 62 17

**VENDO
REPUESTOS
DE MINI-850 Y
COOPER. CUADRO
INSTRUMENTOS
SIMCA 1000
ESPECIAL**
 Tno.: 733 94 26

**¡ANUNCIESE
HOY!**

Envíenos el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 26 x 43 mm., cuyo importe es de 3.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber. Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVISA-MOTOR 16.

Enviar a:

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de **Motor 16**

Nombre y apellidos
 Domicilio
 Teléfono
 Firma:

HONDA HURRICANE
DIGNA DE REYES



HONDA IS NO. 1

¿Ya has escrito la carta a los Reyes? Esta es la ocasión que esperabas para cambiar a una «moto de verdad»: la nueva Honda Hurricane. Coge papel y lápiz y escribe:

*Queridos Reyes:
 Estoy harto de mi moto, no me corre, apenas frena, no tiene novedades y además me gasta muchísima gasolina.
 En fin, para que os voy a contar más.
 Siempre soñé tener una moto muy avanzada.
 ¡Una gran moto de 75,
 Honda Hurricane!*

Honda Hurricane: de 75 c.c. pero con...
 • Motor de 75 c.c. refrigerado por agua
 • Sistema de suspensión posterior HONDA Pro-Link
 • Freno anterior de disco con doble pistón
 • Cambio de seis velocidades
 • Consumo de 2,2 Litros a los 100 Kms. a 50 km/h.

Freddie Spencer campeón del mundo en 500 c.c.

HONDA

Mi primer amor

Además del teatro, María José Goyanes siente pasión por la velocidad. A los dieciocho años compró su primer coche, un 600; ahora tiene un Lancia, pero su sueño es poseer un Mercedes blanco.

MARIA JOSE GOYANES

ENAMORADA DE UN BALA

NOCHE tras noche, se mete bajo la piel de Casandra para revivir el drama galdosiano lleno de intrigas y costumbrismos sociales. Pero también, hace algunos años, fue capaz de quedarse en su propia piel y realizar el primer desnudo sobre un escenario en *Equus*. Para María José Goyanes, el teatro es una de las pasiones de su vida, compartida con su marido, el director

el seiscientos, conmigo al volante. Recuerdo que, como mi tocado era algo particular, que de lejos parecía una toca, mucha gente comentó: "Mira, una monja en un seiscientos." Y era yo, que me dirigía al guateque de la boda.»

Lo que la gente no podía comprender era por qué María José Goyanes tenía un seiscientos. «La gente suele tener ideas particulares sobre los acto-

veinticuatro marrón. Lo quería también blanco, pero había que esperar mucho y el marrón estaba muy bien. Pero echaba de menos el seiscientos, sobre todo, para andar por Madrid, porque era más fácil de aparcar y gastaba menos.» Luego pasó a otro 124 blanco, a otro amarillo y, finalmente, a un 1200 Sport de color azul acero.

«No es que fuera fanática de la casa



Manuel Collado, y su hijo Javier. Aunque también tiene otra pasión menos conocida que disfruta cada vez que puede: correr a gran velocidad.

«Siempre me ha gustado conducir, sobre todo a gran velocidad, pero nunca en la ciudad, porque no soy suicida —dice—. He tenido siete coches en mi vida, pero al que siempre recuerdo con mucho cariño es al primero, un seiscientos blanco, al que llamaba "Bala Blanca"; terror de las carreteras.»

María José se lo compró a los dieciocho años y lo usó durante poco más de cuatro años.

«Fundamentalmente lo usaba para callejear por Madrid, porque es un coche duro y peleón, delicioso para la ciudad. También hice algún que otro viaje corto, pero ninguna gira», cuenta.

El añorado «Bala Blanca» la acompañó en muchas ocasiones personales, sobre todo sentimentales: «El día que me casé llegué a la iglesia en el Dodge del padrino, pero al terminar la ceremonia, Manolo y yo nos montamos en

res y la popularidad —dice—. Creen que vivimos en un mundo fastuoso, parecido al de las películas americanas de los años cincuenta. Recuerdo que un día, en un disco, se me acercó un guardia de tráfico y me dijo: "Y usted, ¿por qué no se compra un coche mejor?" "Porque soy así de exótica", le contesté.»

Lo único que María José no podía hacer con el «Bala Blanca» era correr o cargarlo de gente: «A pesar de todo, siempre lo llevé a tope y nunca me dejó tirada en ningún sitio. Sólo una vez tuve que dejarlo en la Gran Vía, pero no porque no funcionara, sino porque había un atasco y no llegaba para la función: Entonces, con una barra de labios puse "Averiado" y al día siguiente lo fui a recoger a la grúa. El pobrecito siempre se portó muy bien.»

Una de las últimas «tarefas» que realizó con su seiscientos fue la mudanza completa, de su casa de recién casada a otra más amplia en la que vive actualmente.

Seat, sino como el primero me había resultado muy bueno, iba y lo cambiaba por otro.» Actualmente tiene un Lancia deportivo de color rojo.

«Se lo compré a un amigo en condiciones maravillosas, porque estaba prácticamente nuevo —explica—. De todas maneras, el coche con el que siempre he soñado es el Mercedes Benz, de cuatro puertas, el de toda la vida, color blanco. Los coches deportivos son muy bonitos, pero muy egoístas. No puedes llevar gente atrás, porque siempre están encogidos. Cuando tenía el mil doscientos siempre me pasaba esto. Para colmo, lo había comprado Manolo, se suponía que para él. Pero como no sabe conducir, ni le gusta, resultó que yo tenía entonces un ciento veinticuatro, y tenía que usar cada día un coche para que no se estropeará. El Lancia está muy bien, salvo el pequeño inconveniente de los que van atrás. Algún día terminaré comprando mi tan ansiado Mercedes. Pero nunca olvidaré a mi pequeño "Bala Blanca". No sólo porque fue mi primer coche, sino porque era ideal para andar por la ciudad.»

«El pobre "Bala Blanca" se fue poniendo viejito y lo cambié por un ciento



Cannonball-Europa '84, la carrera más loca

A las 20 horas del próximo día 27 de abril del próximo año se dará la salida a la carrera más loca de las que se celebran en el viejo continente, la Cannonball-Europa '84. El punto de partida será una pequeña localidad del norte de Dinamarca y la llegada estará en Estepona (Málaga), donde está prevista la llegada a las 23 horas, del día primero de mayo. El gran desafío de esta carrera se centra en que toda ella se desarrolla en carreteras abiertas al tráfico, con sus limitaciones, travesías de ciudades y pueblos. El recorrido desde Stovring, en Dinamarca, es: Hamburgo, Hannover, Kassel, Francfort, Mulhouse, Dijon, Nimes, Perpignan, Barcelona, Valencia, Alicante, Almería, Málaga y Estepona. Para inscribirse pueden dirigirse a Cannonball-Europa '84, Peter Heer, Postfach, CH-9320 Arbon, Suiza.



SUBASTA EN LA CIUDAD CONDAL

El próximo día 17 de enero la Aduana de Barcelona ha organizado una subasta de automóviles y motocicletas.

Entre los distintos lotes destacan un automóvil Mercedes Benz, un Volkswagen, un Alfa Romeo, un Ford Capri y una motocicleta Suzuki.

PASEAR EN ROLLS

El propietario de un Rolls Royce, modelo Sedán Coupé Park Lane, en color gris plata, con residencia en Barcelona, ha decidido poner su coche a rendir y lo ofrece en alquiler con chófer, por supuesto, a cuantos tengan el capricho de pasear el Rolls y presumir ante los amigos.

Quien esté interesado deberá llamar al teléfono 93-215 88 74 de Barcelona y preguntar por la señorita Pilar.

Las tarifas son las siguientes: mínimo tiempo de utilización, 2 horas, que le saldrá por 18.000 pesetas. El día completo desde las 8 de la mañana hasta las 12 de la noche, cuesta 50.000 pesetas, y hay que dejar libre al conductor una hora para comer y otra de cuenta del cliente.

Las peticiones hay que hacerlas con cierta previsión: un mínimo de dos días de antelación.

Por el momento y desde que este Rolls está en alquiler, sus clientes más asiduos han sido actores de cine y teatro.

El momento de la puja tendrá lugar en los locales de la Aduana en el paseo de Colón, 27, de Barcelona, pero desde el día 2 de enero, en la conserjería de este mismo domicilio, comienza la información al público de la subasta, así como pueden dirigirse a los lugares donde se encuentran los vehículos para su inspección.



Regatas en Benidorm

Los días 14 y 15 de enero tendrá lugar en aguas del Mediterráneo, frente a la playa poniente de Benidorm y organizado por el Club Náutico de esta ciudad, el trofeo Sirena de Plata reservado para la clase 470. Esta regata forma parte del TAP (Trofeo Asociación de Propietarios), y en ella participarán más de cincuenta barcos. La prueba



sirve para seleccionar a la tripulación que representará a España en las próximas olimpiadas en la clase 470.

«La carrera del siglo»

31 de diciembre-TVE 1.ª Cadena, 23 horas. El último día del año se ofrecerá en la Segunda Cadena de Televisión el largometraje «la carrera del siglo». Es la historia de un piloto de pruebas que convence a la compañía en que trabaja de que organice una monumental carrera, que cubra la distancia entre Nueva York y París. Los protagonistas de esta carrera son Natalie Wood, Jack Lemmon y Tony Curtis.

LOS BARATOS LADA

ULTIMAMENTE estoy dominado por el síndrome Lada, porque son coches baratos, me gustaría saber si en un futuro más o menos lejano piensan someterles a alguna prueba. Con ello despejarían mis dudas, que son muchas.

Si la prueba no piensan reflejarla pronto, ¿creen que merece la pena comprar un 2.106 C, o es mejor esperar al modelo 2.107? También me gustaría saber si es cierto que en Francia son muy apreciados estos coches.

José Antonio Ruiz
Valladolid

Respuesta.—Nuestra intención es realizar pruebas de todos los vehículos que se venden en España. Sin embargo, debemos seguir un orden que siempre está en función de los modelos. Además no existen demasiadas facilidades para acceder a estos coches. cuyo importador reconoce la inferioridad y retraso técnico respecto a otros modelos de nuestro mercado.

Realmente, no existe mucha diferencia entre un modelo y otro de los que usted cita, pues en cuanto a presenta-

ción y acabado no hay grandes variantes.

El principal argumento de venta de estos vehículos es su bajo precio, pero en ningún país europeo son particularmente apreciados, salvo porque son más baratos que sus equivalentes nacionales.

REPARAR O COMPRAR

SOY propietario de un Ford Fiesta 1.300 S desde 1979. Tiene ya noventa mil kilómetros y el problema es el siguiente: el coche no ha tenido ninguna avería, pero lo he apretado demasiado y gasta 3/4 litros de aceite por mil kilómetros. También hay fugas de compresión de un cilindro del orden del 50 por 100, aunque todavía anda relativamente bien y con nervio. La cuestión que me planteo es la siguiente: ¿Rectificar motor y embrague, pintarlo, cambiar los neumáticos, etcétera, para otros cien mil kilómetros, o comprar el Renault-9 diesel para un mínimo de ciento cincuenta mil?

Miguel González
Barcelona

Respuesta.—La reparación del

Fiesta, incluyendo pintura, neumáticos y un repaso general, podría salir en torno a las 225.000 ó 250.000 pesetas. Con esto el coche quedaría otra vez en forma para hacer frente a otros cien mil kilómetros, lo que no significa que fuera a quedar como nuevo, pues los noventa mil kilómetros que tiene forzosamente tienen que haber dejado huella —desgaste— en otros órganos, cuya vida probable es ahora más corta que cuando usted estrenó el coche.

La otra alternativa —comprar el R-9 GTD— le supondría, en cambio, el millón redondo que vale el coche, menos aproximadamente unas 300.000 pesetas que es lo que podría sacar por su Fiesta en el estado actual; total: 700.000 pesetas. En resumen, decidirse por cambiar de coche le supondría pues un desembolso extra de 450.000 pesetas respecto a la solución de reparar el actual.

Veamos ahora qué sucede al cabo de tres años más y cien mil kilómetros: su Ford, que después de reparado se cotizaría en unas cuatrocientas mil pesetas, vale en el 87 entre 270.000 y 300.000. El R-9 GTD, en cambio, puede valer entonces alrededor de las 600.000, es decir, por lo menos 300.000 más que el Fiesta. Restando este valor residual del desembolso extra que le habría supuesto la compra del Renault, resulta que

GRATIS: Motor 16 le regala la mejor asistencia de Europa, con MONDIAL ASSISTANCE

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

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



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

91-268 04 02-03

BOLETIN DE SUSCRIPCION

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

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

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

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

Firma, _____

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

La foto premiada



LOS MEHARI NO FLOTAN

Según el autor de la fotografía y propietario del Citroën Mehari, muchas veces le habían preguntado si su coche flotaba, y como parece que no conocía la respuesta y no quería dejar a sus amigos preguntones con la duda, hizo la prueba y aquí tienen la respuesta: los Mehari no flotan. La foto nos ha sido remitida por Fernando de la Malla Labat, que recibirá como premio una suscripción, por seis meses, a MOTOR 16.

la diferencia entre una solución y otra queda reducida a 150.000 pesetas a favor de la reparación del Ford. Si ahora tenemos en cuenta que el R-9 GTD, en razón a utilizar un combustible más barato, sale un 37 por 100 más económico en cuanto a consumo, al cabo de los 100.000 kilómetros el ahorro del diesel estaría en torno a las 250.000 pesetas. A esta cifra le quitamos las 150.000 pesetas que tenía de ventaja la reparación del Ford, y nos queda que la solución del coche nuevo resulta 100.000 pesetas más económica que la de conservar el antiguo. Naturalmente, si en vez de cien mil kilómetros usted hace con el diesel ciento cincuenta mil, o más, la ventaja económica será aún mayor.

ACHAQUES DE LA VEJEZ

TENGO un Seat 1430-1600 de diez años, y más de cien mil kilómetros, comprado de segunda mano. Tiene buen aspecto tanto interior como exteriormente, pero aunque hace tres meses que se le rectificó el motor por su gran consumo de aceite, sigue teniendo otros problemas:

1. Le falta reprim, le cuesta subir las cuestas.

2. El motor hace un ruido espantoso en cuanto supera las 3.000 rpm. En ciudad llega a gastar hasta 17,5 litros de gasolina por cien kilómetros.

Me gustaría que me explicaran a qué pueden deberse todos estos fallos y que me aclararan si los neumáticos que lleva —Michelin 160 SR 13— son los adecuados.

José Manuel Arévalo
Madrid

Respuesta.—Un coche de diez años, comprado de segunda mano, por bien que aparentemente se encuentre, puede tener muchas anomalías o alteraciones en el motor, cuya solución no siempre se consigue con un simple rectificado de cilindros. Para saber qué le pasa a su coche habría que someterlo a una revisión muy cuidadosa, especialmente en lo que respecta a carburación y encendido.

Con independencia de lo que pueda aparecer en ese chequeo le vamos a decir lo que, a juzgar por los síntomas que nos detalla, pensamos puede tener el coche:

1. La falta de reprim puede deberse a mal funcionamiento del carburador, posiblemente a que la bomba de aceleración no actúe.

2. Suponemos que el ruido a que se refiere es ese antipático petardeo característico de estos modelos cuando están entrados en años. Si es así, cambie el silencioso trasero. Si por el contrario se trata de un ruido mecánico, debería hacer revisar el conjunto de árboles de levas y taqués.

3. El consumo de 17,5 litros que nos cita le vemos un poco alto, aunque en el tráfico de Madrid todo es posible. Para este modelo un consumo normal debe situarse entre 10 y 12 litros en carretera.

4. Las cubiertas que usted lleva, de 160 SR 13, son muy adecuadas desde el punto de vista de agarre y estabilidad de marcha, pero no son las mejores en cuanto a consumo y reprim. Para esto último, las más aconsejables son las que montaba el coche en fábrica, en medidas 150 SR 13 o 155 SR 13, ambas con menor resistencia a la rodadura y menor desarrollo que la 160 SR 13.

NOVA BERMUDA

ANTE las numerosas cartas que MOTOR16 ha recibido relativas a la comercialización del Nova Bermuda, debemos puntualizar que aún no existe la representación oficial de Nova en España, que en su momento se establecerá en Madrid y Canarias. El nombre del representante es Rafael Sirrús y puede dirigirse, por correo, a la fábrica: Nova Cars Ltd. Bridge Garaje-Huddersfield, Mirfield, en West Yorkshire WF 14 9HS (Gran Bretaña).

Carmen se saca el carnet

Bobadas con volante

JURO que si un día a algún automovilista se le ocurre decirme eso tan fino que suelen soltar, «¿Te ha tocado el carnet en una rifa?», me bajaré del coche le machacaré con una piedra el hígado del interesado e intentaré estrangularte con mis propias manos.

Mi profesor Fernando, la caja de cambios del 127 y yo sabemos los esfuerzos titánicos que los tres hemos tenido que realizar para que servidora pueda aprender a conducir un coche y poder demostrárselo a los examinadores oficiales para que otorguen el dichoso permiso.

Creo yo que conducir un coche es difícil porque se necesita poner en funcionamiento al mismo tiempo el oído, la vista, las manos, los pies, la atención y la memoria. Amén de los reflejos que pueden ser fantásticos y tener resultados funestos si no se sabe lo que hay que hacer.

Un día iba yo muy bien por la madrileña calle de Princesa con una gran naturalidad en medio de un embotellamiento considerable. Tenía una visión de conjunto de los coches de delante, de los de detrás, de los de al lado e incluso de los que cruzaban, y pasaba de una marcha a otra sin hacer gemir la caja de cambios por primera vez.

—¿Sabes que me está empezando a gustar esto de conducir? —le dije a mi profe Fernando.

—Vaya, menos mal. Eso sí que es un avance importante.

—Tiene su gracia eso de tener los pies y las manos moviéndose, pero desconectados, y la vista y el oído... —no pude terminar la frase porque un maldito coche que estaba estacionado del lado izquierdo echó a andar sin avisar y se me puso delante. Con unos reflejos maravillosos di un volantazo a la derecha que dejó infartados al automovilista afectado y al profe que, sujetando el volante y evitando lo peor, soltó una de sus frases favoritas:

—¿A tu abuelo le dieron una pedrada en la guerra del catorce?

—¿Por qué? ¿Qué he hecho?

—Pues has hecho una tontería que sólo tiene la explicación que a tu abuelo le dieron un castañazo y te pasó los cromosomas de aquel momento estelar.

—Cómo sois los andaluces, qué cosas decís. Si quieres que te diga la verdad es que nació prácticamente bajo un bombardeo con las sirenas sonando a toda pastilla.

—Esto también es una buena explicación, mira, tú, por dónde. Pero sigue. En la próxima intersección a la derecha.

—¿Por aquella calle de allí a la derecha? —dije yo localizando el lugar, mirando por el retrovisor, reduciendo y poniendo el intermitente.

—Oye, ¿tú con qué mano comes?

—Con ésta —dije yo señalando la derecha.

—Y entonces, ¿por qué pones el intermitente de la mano de rascarte? Luego dirás que los conductores son machistas.

—¡Ay va!, pues es verdad, me he equivocado —dije corrigiéndome y notando una incontenible irritación in crescendo en la voz del profe.

—No, pero debe ser lo del bombardeo, tú, tranquila. Ahora gira a la izquierda, ¡la de rascar, ya sabes! ¿Por qué te detienes ahora? ¿Se te han olvidado los donuts?

—Es que este coche está haciendo señas de que va a salir del estacionamiento.

—¿Y porque está haciendo señas tú vas y paras toda la fila de coches? ¿No te han enseñado en el teórico que el hacer señas no quiere decir que tienes prioridad? Mira la que has armado ahora. —Efectivamente todos los que me seguían estaban furiosos tocando el claxon.

—Oye, eso es como aquel que va por la carretera en un seiscientos a treinta por hora y ochenta coches detrás, llega un agente le para y dice: «¿Pero no puede usted ir un poco más deprisa?», y le dice el hombre: «Para qué voy a ir más deprisa si voy el primero.»

—Muy bueno —me dijo el profe contemplando la posibilidad de estrangularme—. Eso debe ser también de lo del bombardeo, seguro.

Carmen Rico Godoy

¿Qué hará...

MONDIAL ASSISTANCE



si usted lo necesita?



• Mandar una grúa para remolcar el vehículo averiado al taller más cercano.

• Buscar hotel y participar en los gastos si el vehículo no fuera reparable en el mismo día.

• Organizar y tomar a cargo el regreso de los ocupantes en tren o en avión hasta su domicilio habitual si el vehículo estuviera inmovilizado más de dos días.

• Enviar piezas de recambio en caso de no encontrarlas «in situ».

• Facilitar al abonado un billete de tren o de avión para que vaya a recoger su vehículo reparado. En caso de imposibilidad, mandar un conductor.

• Repatriar el vehículo averiado a ESPAÑA si fuera imposible repararlo en el extranjero.

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

Motor 16

Apartado Nº 330 F.D. MADRID



Juegue y gane

DIVIERTASE Y GANE UN ANTIRROBO COMO ESTE



¿Qué coche es?

Cada una de las siete partes de este «coche fantasma» corresponde a un modelo diferente de los automóviles fabricados en España. Identifíquelos y podrá ganar uno de los 15 antirrobo Mach-24 de Veglia que sortea MOTOR16.

Señale a qué coche corresponde cada letra, ponga su nombre y dirección en este recuadro y envíelo antes del 4 de enero de 1984 a: MOTOR16 (Para «Juegue y gane»). Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17.

A B C
 D E F G
 Nombre
 Dirección
 Población

El sorteo entre los aciertos recibidos se hará ante notario el próximo 12 de enero.

Hay 15 antirrobo para usted

MOTOR16 sortea 15 antirrobo Veglia Mach-24 con avisador acústico D-123-12-V, entre los lectores que logren identificar qué siete automóviles se han empleado para construir este «coche fantasma». Cualquiera puede instalar esta alarma en su coche si consulta las páginas de la sección «Atrévase a...» de este número de MOTOR16.

Precio de este avisador acústico Veglia: 14.525 pesetas.



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.



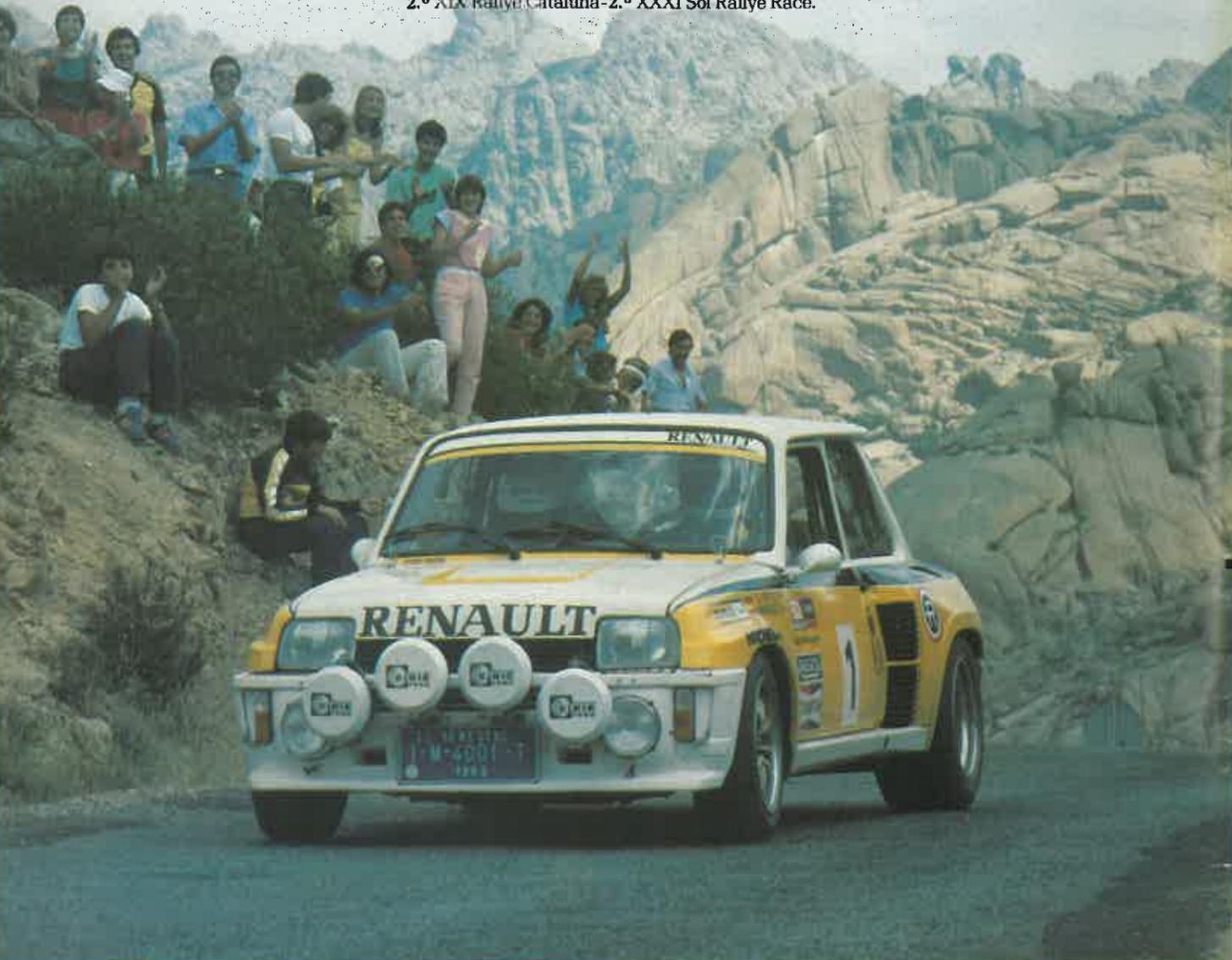
Perfección tecnológica japonesa.

Genito Ortiz con

RENAULT 5 Turbo

Campeón Nacional de España de Rallyes.

1.º VII Rallye Corte Inglés-1.º XX Rallye Príncipe de Asturias-1.º VIII Rallye San Agustín-1.º VII Rallye Villa de Llanes
1.º XIII Criterium Rioja-1.º XX Criterium Luis de Baviera-1.º XIV Rallye Fallas
2.º XIX Rallye Cataluña-2.º XXXI Sol Rallye Race.



La destreza de G. Ortiz y el comportamiento mecánico de Renault 5 Turbo, han ganado la batalla en todos los terrenos.

Piloto y coche, simultáneamente, llegaron al triunfo final de forma brillante. Definitiva.

Para Renault significa haber ganado la apuesta. La coronación de un largo período de ensayos, de innovaciones y finalmente de éxitos.

Nada, ni nadie han podido detenerles.

Con fuerza, inteligencia y temple lograron salir airoso de todas las pruebas. La mecánica Renault siguió imperturbable.

La conquista del Campeonato Nacional de España de Rallyes, demuestra una vez más, que Renault 5 Turbo sigue su marcha imparable de éxitos.

Y es a la vez, un símbolo y una recompensa.

RENAULT 5 Turbo. CAMPEON.

Motor 16

SEMANAL

GRUPO

ESPECIAL REYES

31 de diciembre de 1983

Núm. 10 • 150 ptas.

PRUEBA DE JUGUETES PARA FUTUROS CONDUCTORES COCHES TELEDIRIGIDOS Y MOTOS PARA CHAVALES

PEGASO Z-102 ORGULLO NACIONAL



GASOLINA: ¿TIENE LOS OCTANOS QUE DICEN?

EL ORION ESPAÑOL, PROBADO A FONDO

FIAT UNO, COCHE DEL AÑO, CONTRA PEUGEOT 205

SORTEAMOS 15 AUTENTICOS ANTIRROBOS