

HACIENDA CONTRA LOS UTILITARIOS

SEMANAL Motor 16

14 de enero de 1984

Núm. 12 • 150 ptas.

COCHES FRENTE A LA NIEVE

3.500 KILOMETROS DE CARRETERAS HELADAS

PRUEBA DE CADENAS

COMPARADOS: VOLVO 360 GLE Y BMW 320i

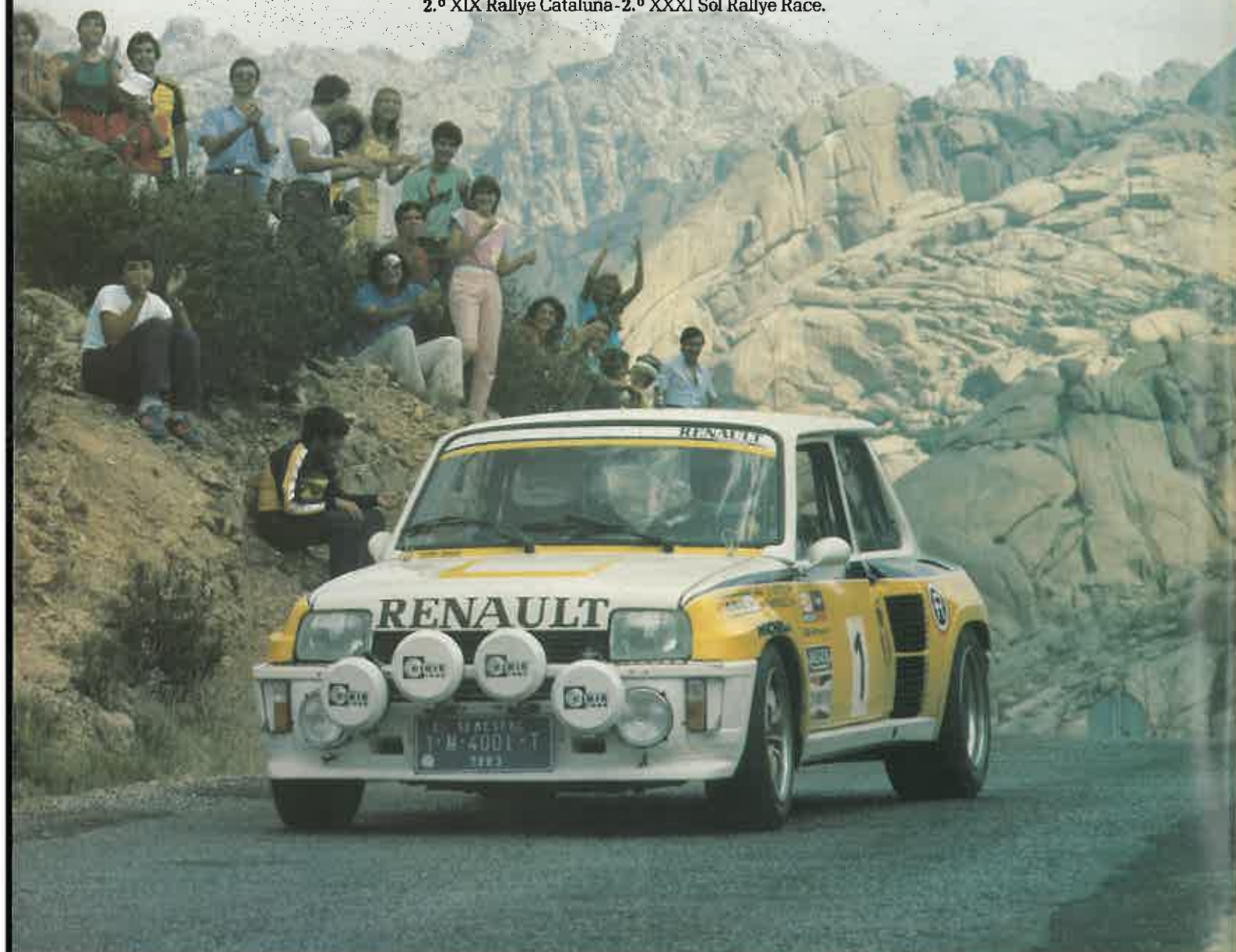


**EL
FERRARI
MAS VELOZ**

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.

Esta semana Motor de invierno

A todos nos encanta conducir en verano, a plena luz del sol, pero no hay duda de que el calor puede hacer de las suyas y pocos aires acondicionados valen cuando sopla el *Simoun* por la península. Al contrario, los viajes de invierno en automóvil tienen siempre la comodidad del sol templado y de no sufrir sofocos.

Lo que uno sufre en estas épocas es la amenaza de la nieve y del hielo. Por eso dedicamos en este número muchas páginas a los complicados problemas del frío. De entrada, publicamos detallados mapas de los puntos de carretera donde más comúnmente pueden hacer su aparición la nieve y el hielo. También le informamos sobre cadenas y otros adminículos para combatir la tendencia insensata de nuestros vehículos a deslizarse arbitrariamente por las carreteras heladas. Y hasta le aconsejamos cómo conducir para contrarrestar el capricho patinador de los neumáticos.

Echamos de menos en este reportaje los mecanismos de información instantánea sobre el estado de las carreteras que tan eficazmente funcionan en otros países europeos más hechos a combatir las inclemencias del tiempo y más preparados también a prevenir antes de curar. El papel de la radio puede ser eficazísimo en este punto, y países existen donde una frecuencia está permanentemente reservada a darnos noticias

sobre las trampas heladas que la madre naturaleza nos prepara delante del camino.

Muchas veces nos olvidamos que esta península es sumamente montañosa, de cota media muy elevada, y sufre por ello fenómenos invernales muy peligrosos para el conductor. Al fin y al cabo somos país plagado de puertos de montaña, donde hielos y nieves suelen darse cita en estos meses para terror del conductor poco avisado. MOTOR16 trata en este número de avisarle lo más posible y le informa también de las publicaciones disponibles para compensar con la previsión lo que el clima complica y desbarata.

Saber reaccionar a tiempo, con frenos, volante y marchas, de una travesura del invierno puede salvarnos la vida. Ni siquiera es tan difícil evitar que el coche se vuelva loco sobre la nieve si uno no pierde los nervios y se deja llevar por la sorpresa. Y hasta existen cursos de conducción en situaciones extremas que rápidamente pueden enseñarle a uno las cuatro reglas fundamentales

para escapar de las malas pasadas de los hielos. En cualquier caso, recién comenzado el año, bien conviene empezar con buen pie, tomando precauciones. Con un poco de suerte, buena mano e información a punto, podemos disminuir en 1984 los accidentes inevitables que provoca el invierno en este país de mil montañas.

Juan-Tomás de Salas



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA	54 DEPORTE	Adrián Campos, rumbo a la Fórmula 1
6 COCHES Y NIEVE	56	Rallye París-Dakar
10	64 ATREVASE A...	Montar un limpia-luneta trasero
16 ACTUALIDAD	67 MERCADO	Las ofertas de la semana
18 LO ULTIMO	68	Precios de coches nuevos
20 FRENTE A FRENTE	72	Precios de coches usados
32 FUERA DE SERIE	75	Anuncios por palabras
35 A FONDO	76 CAPRICHOS	Todo contra el frío
42 GENTE SOBRE RUEDAS	77 MI PRIMER AMOR	Pepe Arias
45 ESCRITOR INVITADO	78 AGENDA PERSONAL	
46 OCIO	79 CUENTENOS SU CASO	
51 VIAJES	81 CARMEN RICO-GODOY	Paranoias variadas
53 XAVIER DOMINGO	82 JUAN BALLESTA Y VELOGRAMA	

Pág.
13

Uno de los temas de este número especial de coches frente a la nieve es la prueba de cadenas realizada por el equipo de MOTOR16



Pág.
59

Para un número de nieve nada mejor que la prueba de una moto... nieve, en este caso la Bombardier Ultra Sonic, que lleva un motor de moto de gran premio



SEAT PAMPLONA, EN MARCHA

HAN comenzado a incorporarse paulatinamente a sus puestos los trabajadores de la factoría de Seat en Landaben (Pamplona), cerrada desde el pasado mes de mayo para adecuarla al montaje de los modelos Polo, de

Volkswagen. Actualmente trabajan ya en la factoría unas cuatrocientas personas, y el resto de la plantilla —más de mil operarios— volverá escalonadamente en un plazo de seis meses. Esta reincorporación afectará además a técnicos y mandos de la empresa, una treintena de los cuales han asistido en Alemania federal a cursillos de especialización de cara a la producción del nuevo automóvil.

Se trata de un pequeño modelo, cuya longitud está en torno a las 3,70 metros y que fue presentada en Alemania en 1981, señalándose entonces por sus amplias superficies acristaladas, que hacen de él un pequeño break.

Una de las novedades más importantes de esta fase es la introducción en la factoría pamplonica de 20 robots. Pese al retraso en las obras de reconversión, se espera que en abril próximo salga a la calle el primero de los 39.000 vehículos previstos inicialmente para el año actual.

PREMIO PARA RADIO MINUTO

RADIO Minuto de Barcelona ha recibido el premio Enrique Lacalle, por su labor informativa durante la celebración del Salón Internacional del Automóvil.

El acto se celebró en la Feria de Muestras de Barcelona y en el transcurso del mismo tomó posesión de su cargo el nuevo presidente del Salón Internacional, Javier Godó, quien en uso de sus nuevas atribuciones hizo entrega del galardón al representante de la emisora.

Camioneros cómodos

La comodidad de los camioneros es hoy día un factor decisivo en el diseño de un «peso pesado»: así lo confirma la elección del Volvo F 10 Intercooler como Camión del Año 1984 y la importancia dada por los votantes a este apartado.

Entre otros refinamientos, el Volvo es el primer camión del mundo que incorpora un control automático de la temperatura de la cabina. El confort de conducción también se ha tenido en cuenta y se busca que los cambios de velocidades sean menos frecuentes gracias al equilibrio logrado entre motor y transmisión, que también repercute favorablemente en el consumo y en las prestaciones.



Talbot vuelve a la normalidad

Vuelve la normalidad a la factoría Talbot en Poissy después de los enfrentamientos entre sus obreros que han tenido lugar las dos últimas semanas. Cuatro mil de los catorce mil operarios de la planta se han reintegrado ya a sus puestos. Como consecuencia de la vuelta al trabajo en



Francia, en la factoría española de Villaverde volverán a sus puestos los seiscientos operarios que fueron puestos en paro técnico por la empresa, que se surte de algunas piezas que se producen únicamente en Poissy.

Los enfrentamientos se iniciaron cuando el Gobierno aprobó el plan de reestructuración de Peugeot-Talbot en el que se incluía el despido de 1.905 obreros de esta factoría. Tal medida fue aceptada por el sindicato comunista CGT, pero no así por el socialista CFTD.

TAMBIEN SUBIO CITROËN

Las subidas de precios de Renault, Ford y Seat, que se reflejan en las páginas de la sección de mercado de este número, se ha añadido a última hora la de Citroën, que comunicó sus nuevas tarifas el pasado lunes. Todos los modelos de la gama nacional han subido, excepto el 2CV Especial, el Dyane 6, el Visa Super E y el GSA X3. Los nuevos precios franco fábrica de Citroën son los siguientes:

	Pesetas
2 CV 6CT	403.300
Mehari 4p.	482.500
LNA	468.200
LNA 11RE	531.600
Visa Club	529.600
Visa GT	678.700
GSA Especial	645.900
GSA Especial Break	679.800
GSA X1	669.300
GSA Palas	742.000
BX 14RE	861.100
BX 16RS	918.000
BX 16TRS	974.200
BX 19RD	1.061.000
BX 19TRD	1.123.200

ALAS PARA TVE

MARTIN Palacín, director general de Tráfico, estrenó el pasado martes el programa de TV «Al mil por mil» chupando cámara durante más de quince minutos para decir cosas tan disparatadas como que «para conseguir una media de cien kilómetros por hora se tienen que cometer 20 infracciones cada 200 kilómetros.» En contrapartida, los



Cerro «ilustrado» a la M-30

Próximamente se complementarán dos nuevos proyectos de la autovía madrileña M-30. El primero prevé la construcción de la avenida de la Ilustración, que tendrá cinco kilómetros de longitud y comunicará el este y el oeste de Madrid. Esta avenida sustituye a la antigua idea de cerrar el tercer cinturón viario de la ciudad con una autopista de alta velocidad. La nueva avenida, que recorrerá un itinerario comprendido entre el río Manzanares y la autovía de Colmenar Viejo, tendrá gran capacidad, pero será de carácter lento. El segundo proyecto contempla la ejecución del nudo sur de la M-30, enlazando la zona de curvas entre los puentes de Legazpi y Vallecas con la nacional IV de Madrid a Cádiz, a la altura de Las Carolinas.



CIENT OCTANOS

● Los establecimientos *Leclerc*, una red de supermercados y estaciones de servicio francesa, se han salido con la suya. Desde primeros de año están vendiendo en Francia coches con un 15 por 100 más o menos de descuento con respecto al precio oficial. Contra el boicot de fabricantes e importadores franceses, importan los vehículos de Bélgica, donde los coches son entre un ocho y un diez por ciento más baratos que en Francia, porcentaje al que hay que añadir un 7 por 100 más, que en el peor de los casos conceden los concesionarios a los que compran los coches a sus agentes de ventas.

● La gestión de saneamiento de la empresa de los nuevos dirigentes del grupo *Austin-Rover*, la antigua British Leyland, está produciendo

sus frutos. No sólo se ha cerrado el año sin pérdidas, sino que se van a crear 600 puestos de trabajo. Como se recordará, la reestructuración de la empresa necesitó del despido de una importante masa de obreros.

● La penetración de *Seat* en el mercado de Israel sigue creciendo. En diciembre último, de los 3.596 vehículos adquiridos en ese país, 228 fueron de la firma española, frente a 210 unidades vendidas en noviembre. Fiat, por el contrario, redujo sus ventas en esos mismos meses de 315 a 291 unidades.

● *General Motors* creará trescientos nuevos puestos de trabajo en su factoría de Puerto Real (Cádiz) si llega a un acuerdo con Seat y Renault para suministrarles componentes para sus automóviles.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.

Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso.

Director: Tomás Cavanha.

Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesores de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); Angel Carchenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: Enriqueta Antón, María Jesús Benet, 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 Eguiride (Reino Unido); Alfonso Rojo (Estados Unidos); Miguel Segura (Alemania); Lía Levit (Argentina). Diseño: Olegario Torralba, Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Martling, María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Ogi Corbeta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Garli (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 Virumbales.

Director de Publicidad: Miguel Ángel Martínez. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Anuncios por palabras: José Carlos de Santiago. Director Administrativo: Alfredo Uriarte. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-17. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Cervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-17.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director general: Alfonso de Salas.

Director comercial: Ramón Sánchez Paños. Director de Publicidad: Balbino Fraga. COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247.

Coches frente a la nieve

Durante los meses de invierno circular por algunas carreteras españolas puede convertirse en un infierno a causa de la nieve o las placas de hielo. En el siguiente informe se recogen todos los tramos que habitualmente presentan problemas.

3.500 KILOMETROS DE CARRETERAS HELADAS

TRES mil quinientos kilómetros de la red española de carreteras se ven afectados todos los inviernos por la nieve y el hielo. Para colmo, casi la mitad de esa cifra —unos mil seiscientos kilómetros— comprende tramos de puertos, y en ellos estos elementos causan estragos.

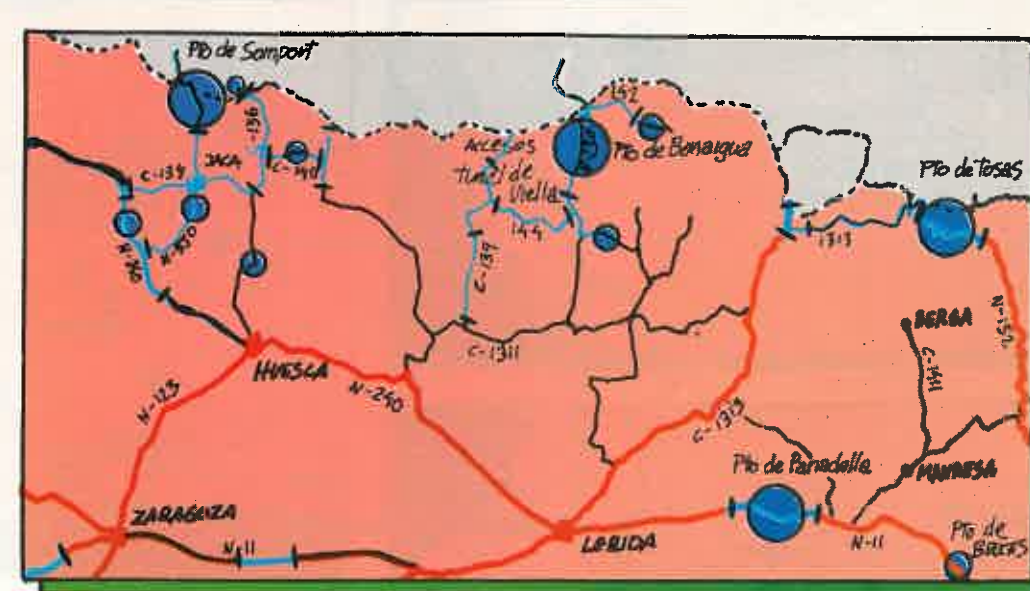
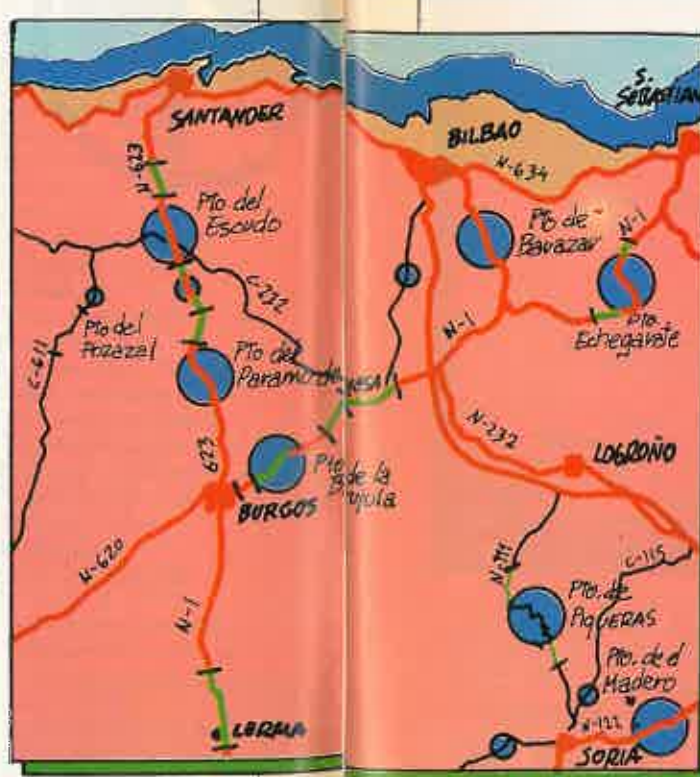
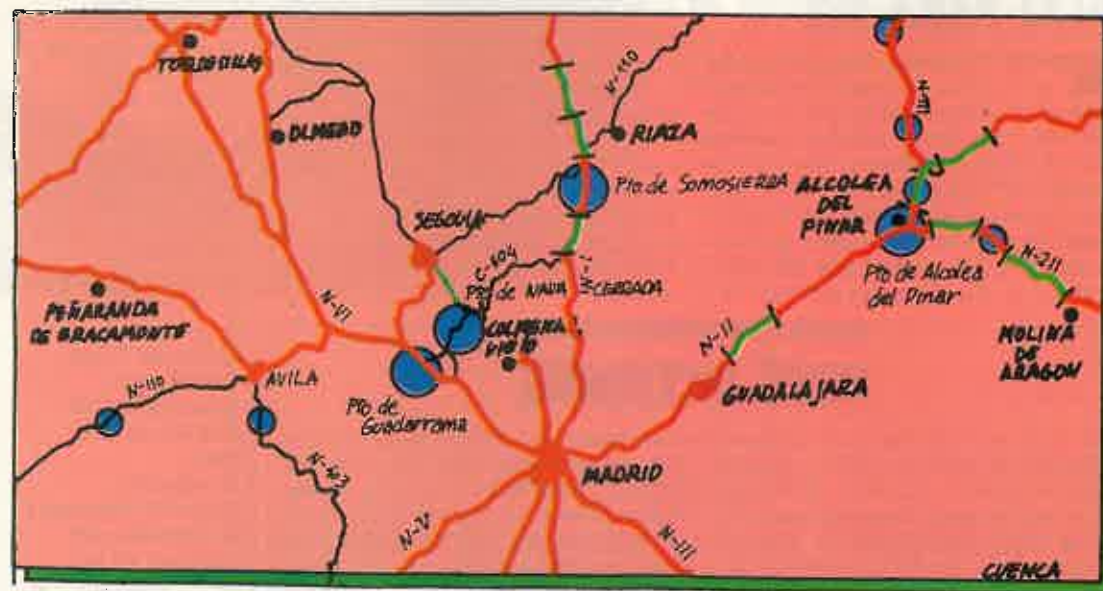
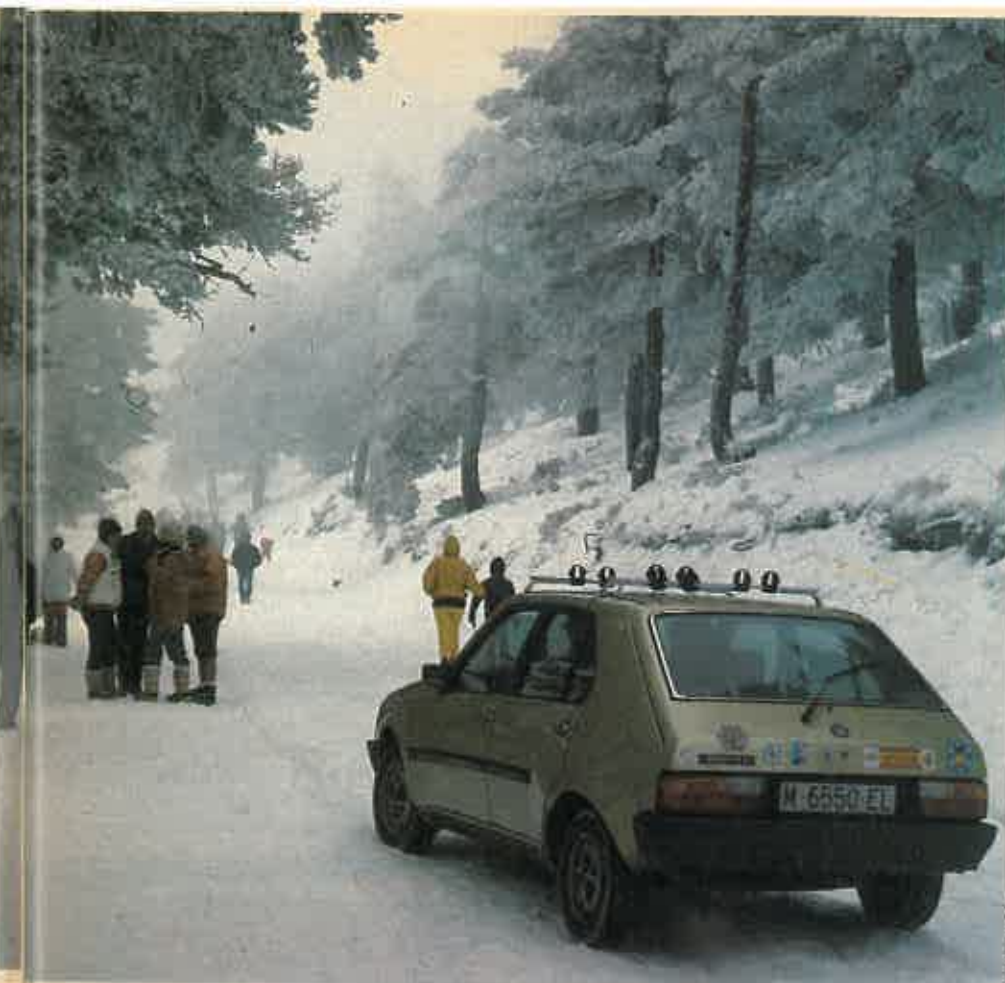
España es atravesada aproximadamente por 40.000 kilómetros de carreteras cuya calidad varía ostensiblemente. También, en ciertas épocas del año, específicamente en invierno, su estado

se agrava con la llegada de adversidades climatológicas. El hielo y la nieve dificultan y hasta pueden llegar a impedir la conducción, incluso en algunos tramos que no están previstos, que raramente presentan complicaciones, pero que están ahí y que cuando surgen lo hacen con peligrosas y hasta catastróficas consecuencias. Por ello, en estas fechas invernales es, pues, necesario prepararse, tanto en la adecuación de su vehículo, como en la información del trayecto a cubrir.

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) y la Dirección General de Tráfico, escaseando la íntima y deseable colaboración mutua, son los encargados del correcto funcionar de las carreteras y su contexto. Todos los años el MOPU edita diversas publicaciones sobre información general de carreteras. Explicitamente, su mapa del estado de los pavimentos de la red principal de carreteras —salen a la calle tres ediciones: de primavera, verano y otoño-invierno— contiene datos referentes

al servicio de Tele-Ruta, Jefaturas Provinciales de Carretera y Tráfico —faltan algunas provincias—, puestos de primeros auxilios y emergencias, previsiones de circulación, autopistas de peaje —incompleta por no incluir el nuevo tramo León-Campomanes en la edición de invierno—, cuando fue inaugurado en verano—, distancias kilométricas y un mapa de los pavimentos de la red principal que incluye los puertos de montaña más importantes de nuestra geografía. Aunque su contenido no sea completo y habitualmente no responda al estado actual de la red —son elaborados bastante antes de que cada edición entre en curso—, es interesante su adquisición.

El servicio de Tele-Ruta (ver teléfonos en el recuadro) considera, luego de sus años de experiencia, que entre los meses de octubre y abril se suceden los problemas climatológicos en la red de carreteras. A tal efecto dispone de un servicio informativo diario —de 8,30 a 22 horas— en cinta magnetofónica, que recoge y renueva su contenido conforme los télex provinciales le van suministrando las alteraciones. Durante



Las carreteras, heladas

En los mapas que reproducimos aparecen los tramos que habitualmente presentan problemas. En algunos figuran hoteles o restaurantes en los que normalmente paran los camioneros y en los que siempre es fácil encontrar la mejor información sobre el estado de las carreteras.

Medinaceli-Soria-Pamplona

Medinaceli-Almazán. N-111 (km. 152 al 192). Almazán-Soria. N-111 (km. 192 al 226). Hostal Antonio (km. 193). Soria-

Madero. N-122 (km. 122 al 151). Puerto del Madero. N-122 (km. 103 al 122).

Soria-Logroño (N-111)

Soria-La Poveda (km. 228 al 258). Puerto

de Piqueras (km. 258 al 267).

Alcolea del Pinar-Teruel

Alcolea del Pinar-Maranchón-Molina de Aragón. N-211 (km. 135 al 198). Molina de Aragón-El Pedregal. N-211 (km. 198 al 228). Pozuel del Campo. N-211 (km. 228 al 240). Pozuel-Monreal. Puerto de Singra. N-234 (km. 150 al 170). Puerto de Calla. N-234 (km. 130 al 150).

Madrid-Benavente (N-VI)

Puerto de Los Leones (km. 49 al 56); Hostal Segoviano (km. 53). Guadarrama (Madrid). Alternativa: Autopista del Noroeste. A-6. Villalba-Villacastín-Adanero (69,5 km.).

Madrid-Burgos (N-I)

El Portachuelo (km. 60 al 87). La Cabrera-Robregordo: Puerto de Somosierra (km. 87 al 97,5). Alto de Cerezo (km. 100

al 113). Santo Tomé del Puerto-Bocaguiñas. Miliario (km. 126 al 140). Fresno de la Fuente-Honrubia. Madrigalejo (km. 206 al 230). Lerma-Sarracín. La Varga (km. 230 al 237). Sarracín-Burgos.

Burgos-San Sebastián y Bilbao (N-I)

Rubena (km. 247 al 257). Villafria-Quintanapalla. Puerto de La Bruja (km.

257 al 262). Prádanos de Bureba (km. 280 al 309). Briviesca-Amayague. Puerto de Echegarate (km. 402 al 414).

Burgos-Santander (N-623)

Páramo de Masa (km. 261 al 285). Mata-Tubilla Agua. Ruidrón (km. 285 al 301). Tubilla Agua-Quintanilla Escalada. Carrales (km. 301 al 329). Quintanilla Escalada-Virtus. Puerto de El Escudo (km.

332 al 342). San Miguel de Luena-Entrambasmestas (km. 342 al 349).

Madrid-Zaragoza (N-II)

Torija-Torremocha (km. 74 al 119). Puerto de Alcolea del Pinar (km. 119 al 140). Cuesta de Esteras-Medinaceli (km. 140 al 152). Medinaceli-Santa María de Huerta (km. 152 al 180). Restaurante El Campo (El Abuelo) (km. 177). Tel.: 975-32 70 51. Santa María de Huerta (Soria). Puerto de Cervera (km. 239 al 247). Puerto del Frasco (km. 247 al 256). Puerto de Morata (km. 256 al 263).

Bilbao-San Sebastián-Pirineo Aragonés, por Pamplona

Desde Bilbao a Pamplona: Puerto de Barázar. N-240 (km. 30 al 44). Hostal Barázar (km. 40). Desde San Sebastián a Pamplona: Puerto de Aspiroz. N-240.

Desde Pamplona a Jaca: Puerto de Loyti. N-240. Puente de la Reina-Jaca. C-134 (km. 17 al 37). Jaca-Sabiñánigo. C-134 (km. 0 al 17).

Barcelona-Puigcerdà (N-152)

Collada de Tossal (km. 120 al 170). Puigcerdà-Frontera francesa (km. 0 al 2,5).

Barcelona-Valle de Arán

Puerto de Los Bruchs. N-II (km. 560 al 580). Puerto de la Panadella. N-II (km. 522 al 550). Hostal Canaletas (km. 556). Tel.: 93-803 27 50. Igualada (Barcelona). Alternativa: Autopista del Mediterráneo, A-7. Tramo Barcelona-La Junquera (149,7 km.). Puerto de Comils. C-1.412 (km. 20 al 30). Benavent-Tremp. C-1.412 (km. 30 al 48). Tremp-Pobla de Segur. C-1.412 (km. 66 al 83). Pobla de Segur-Sarroca. C-1.412 (km. 21 al 40). Puerto de Perves.

C-144 (km. 13 al 21). Puerto de Viú de Llevata. C-144 (km. 5 al 13). Malpas-Pont de Suert. C-144 (km. 0 al 5). Pont de Suert-Villaller. N-230 (km. 120 al 135). Túnel de Viella. N-230 (km. 135 al 165). Viella-Frontera francesa. N-230 (km. 165 al 190). Viella-Baqueira. C-142 (km. 174 al 189).

Huesca-Pirineo Aragonés

Ayerbe-La Peña (N-240) (km. 241 al 259). La Peña-Villalonga. N-240 (km. 259 al 264). Puerto de Santa Bárbara. N-240 (km. 264 al 278). Ballo-Puerto de la Reina. N-240 (km. 278 al 284). Puerto de Monraps. C-136 (km. 17 al 42). Sabiñánigo-Biescas. C-136 (km. 57 al 72). Biescas-Escarilla. C-136 (km. 72 al 86). Escarilla a Fermigal. C-136 (km. 86 al 107). Campo-Castellón de Sos. C-139 (km. 62 al 82). Castellón de Sos-Banassaque. C-139 (km. 82 al 98).

esta «temporada invernal», así denominada, veinticinco líneas simultáneas dan abasto, aunque no siempre, para satisfacer al automovilista que solicite información. Pero eso sí, exclusivamente de la red principal. Sus servicios no dan para más por el momento —hay intenciones de ampliación en breve—, por lo que el automovilista que desee saber algo no referido a itinerarios de la red básica, esto es, información de tramos secundarios y localizados, deberá informarse mediante llamada telefónica a una de las Jefaturas Provinciales del MOPU o Tráfico.

¿Existen maneras de evitar o al menos paliar las consecuencias de las grandes heladas y nevadas? Sí, ya que el MOPU dispone de material y personal destinado a tal efecto. La Subdirección General de Conservación y Explotación de Carreteras, con una plantilla aproximada de cinco mil hombres para toda la geografía, puede, si así se precisa, enviar al lugar deseado una con-

Tele-Ruta

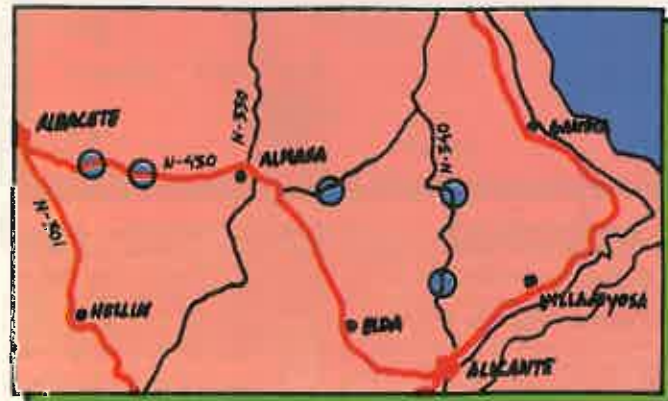
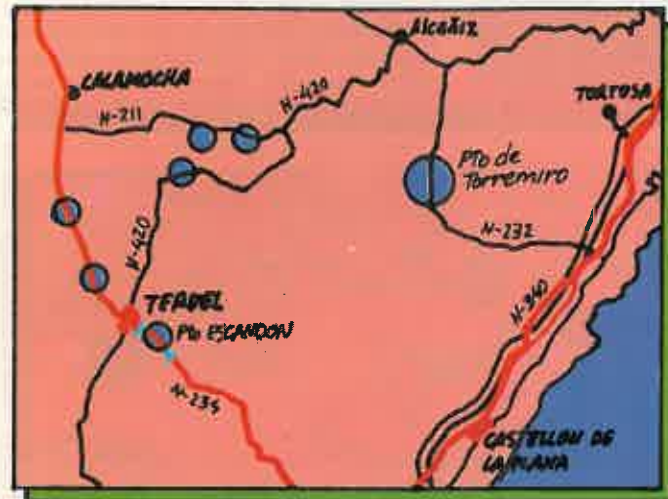
Al margen de la información que facilita Tele-Ruta en cinta magnetofónica durante todo el año, de 8,30 a 22 horas (Teléf.: 91/441 72 22), el viajero puede solicitar información a las distintas jefaturas de carretera:

Albacete: 967/21 38 87.
Alicante: 965/20 97 00.
Almería: 951/23 14 55.
Avila: 918/22 01 00.
Badajoz: 924/23 24 00.
Balears: 971/46 34 50.
Burgos: 947/22 45 00.
Cáceres: 927/21 40 97.
Cádiz: 956/28 36 05.
Castellón: 964/22 05 54.
Ciudad Real: 926/21 22 00.
Córdoba: 957/23 41 95/91.
Coruña: 981/22 39 07.
Cuenca: 966/22 00 50.
Granada: 958/27 97 00/04.
Guadalajara: 911/22 12 00.

Huelva: 955/21 52 06.
Huesca: 974/22 09 00.
Jaén: 953/22 03 58.
León: 987/25 05 12.
Lugo: 982/21 31 40/41.
Madrid: 91/253 16 00 (28 42).
Málaga: 952/21 18 70.
Murcia: 968/25 45 88.
Orense: 988/21 65 40.
Oviedo: 985/23 62 00.
Palencia: 988/74 45 00.
Las Palmas: 928/21 51 50.
Pamplona: 948/22 30 30.
Pontevedra: 986/85 67 50.
Logroño: 941/22 88 00/50.
Salamanca: 923/22 34 00/04.
Santander: 942/21 08 00.
Segovia: 911/41 42 90.

Sevilla: 954/21 67 51.
Soria: 975/22 12 50.
Tenerife: 922/24 39 90.
Teruel: 974/60 18 50.
Toledo: 925/22 44 00/04.
Valencia: 96/369 97 00/04.
Vitoria: 945/25 42 00.
Valladolid: 983/33 91 00/66.
Zamora: 988/52 24 00.
Zaragoza: 976/22 18 26.

● En Barcelona dirigirse al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas C/Dr. Roux, 80. En Tarragona, a la Demarcación de Carreteras de Cataluña, plaza de los Carros, 2.



Valencia-Zaragoza, por Teruel

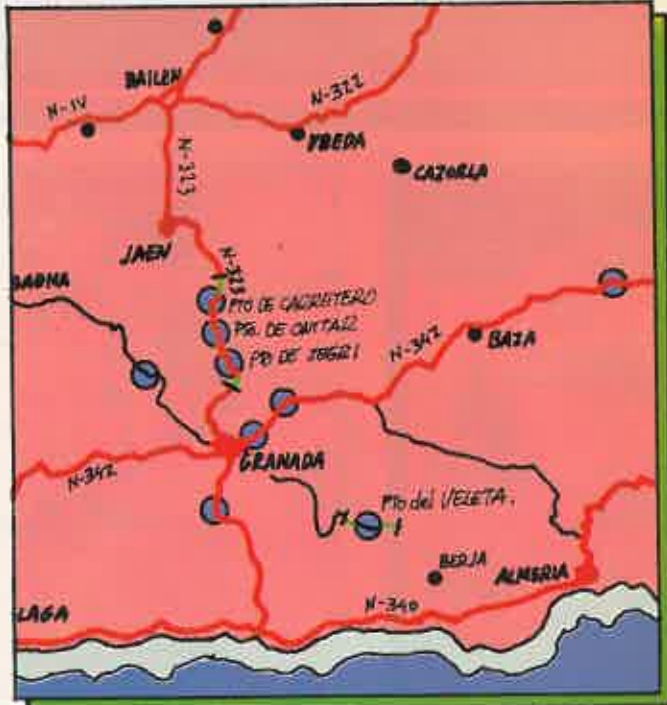
Puerto del Ragudo. N-234 (km. 50 al 57).
Puerto de Sarrión. N-234 (km. 83 al 85).
Puerto de la Puebla. N-234 (km. 97 al 101).
Puerto de Escandón. N-234 (km. 102 al 109).
Puerto de Cella. N-234 (km. 130 al 150).
Puerto de Singra. N-234 (km. 150 al 170).

Llanos de Malnar. N-330 (km. 64 al 80).

Mainar-Daroca.
Puerto de Paniza. N-330 (km. 53 al 64).

Madrid-Valencia (N-III)

Puerto de Contreras (km. 231 al 246).
Hostal Pope (km. 220). Tel.: 966-28.
Granja de Iniesta (Cuenca). Hostal Casa La Abuela (km. 270). Tel.: 96-217 00 55. Utiel (Valencia).



Madrid-Bailén-Granada-Sierra Nevada

Despeñaperros. N-IV (km. 248 al 258).
Hostal Juma II (km. 280). Tel.: 953-61 50 36. Guarromán (Jaén).
Puerto Carretero. N-323 (km. 375 al 384).
Puerto de Ontar. N-323 (km. 389 al 394).
Puerto de Zagrí. N-323 (km. 394 al 402).
Hostal La Nava (km. 401). Tel.: 958-37 02 00. Iznalloz (Granada).
Puerto del Veleta. GR-400 (km. 41 al 87).

Granada-Murcia (N-342)

Puerto del Contador (km. 120 al 152).
Puerto del Molinillo (km. 241 al 255).
Puerto de la Mora (km. 255 al 267).

Benavente-Orense y Vigo, por

Puebla de Sanabria (N-525).
Mobyuey-Puebla de Sanabria (km. 352 al 385). Restaurante La Ruta (km. 356).

Tel.: 988-64 91 96 (ext. 30). Mobyuey (Zamora). Hostal San Henrímar (km. 382). Tel.: 988-62 01 64. Puebla de Sanabria (Zamora).
Puebla de Sanabria-Requejo (km. 385 al 395). Restaurante Los Perales (km. 385). Tel.: 988-62 03 85. Puebla de Sanabria (Zamora).
Porfillas de Padornelo y Lacanda (km. 395 al 425). Hostal Los Camineros (km. 395). Tel.: 988-62 03 68. Requejo de Sanabria (Zamora). Hostal Porta Galega (km. 420). Tel.: 988-42 11 38. La Mezquita (Orense). Hostal Nevada (km. 429). Tel.: 988-42 10 85. Cañizo (Orense).

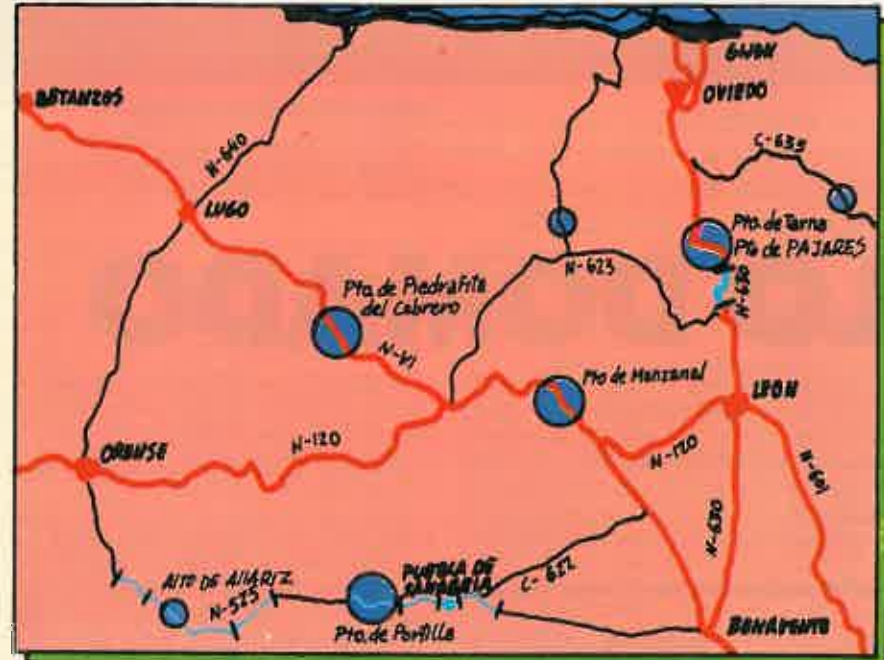
Alto de El Cañizo (km. 435 al 443).
Alto de La Venta de Erosa (km. 443 al 458). Rte. Dos Hermanos (km. 453). San Cristóbal (Orense).

tingencia humana y material para solucionar el problema surgido. Sin embargo, de esos cinco millares, específicamente 1.200 personas pueden actuar de inmediato, ya que su labor está precisamente dirigida a problemas planteados por la climatología. El parque destinado a estas funciones, según han manifestado portavoces del MOPU, es suficiente. En España se utilizan un total de doscientas máquinas quitanieves y 120 esparcidores de sales especiales para disolver la nieve y el hielo.

Elaborar una lista de provincias en razón a sus dificultades climatológicas sería harto complicado, toda vez que los juicios estarían basados en probabilidades. No obstante, la estadística y la experiencia han demostrado en muchos campos su utilidad. Por ello, según informó a MOTOR16 un representante de Tele-Ruta, podrían establecerse ciertos preceptos orientativos. Así, todas las cordilleras españolas, obviamente, concentran en la mayor parte

los tramos y puertos con problemas de hielo y nieve. Los Pirineos y la cordillera Cantábrica se llevan la palma en cuanto a problemas generales. Navarra, Huesca y Lérida, en aquella, y Oviedo, Santander, Burgos y León, en ésta, acaparan el protagonismo invernal. En menor grado están Vizcaya, Guipúzcoa, Palencia y Gerona. Al referirnos a la cordillera Ibérica, Teruel y Soria engloban los principales puntos de dificultad. Castellón, Cuenca y Guadalajara, en menor y ocasional cuantía. Zonas muy localizadas concurren en la Central. En Avila, principalmente, y después en Segovia y Madrid. El Macizo Galaico se ciñe casi exclusivamente a puntos específicos de Orense y Lugo. Por último, la orografía Penibética de forma ocasional toma carta de presencia. Granada, Albacete y Jaén y Alicante, estas dos últimas excepcionalmente, engrosan las estadísticas.

Luis F. Delgado



Navarro (km. 458 al 463) (Río Monte-Ventanas de la Barrera).
Alto de Fumaces (km. 466 al 481).
Alto de las Estivadas (km. 486 al 502).
Hostal Limia (km. 516). Tel.: 988-44 08 20. Allariz (Orense).

Alto de Allariz (km. 524 al 533). Hostal Limia (km. 516). Tel.: 988-44 08 20. Allariz (Orense).

Alto de Taboada (km. 536 al 541).
Puerto de Fontañá. N-120 (km. 605 al 622). Hostal Monteverde (km. 602).
Mondariz (Pontevedra). Hostal Guanabara (km. 622). Porriño (Pontevedra).
Hostal Los Molinos (km. 627). Porriño (Pontevedra). Tel.: 986-33 12 11.

León-Oviedo (N-630)

Rabizo (km. 235 al 350). León-La Robla. Villamanin (km. 350 al 372). Hostal Benavente (km. 373). Tel.: 987-59 82 68. Villamanin (León).
Hostal Santa Rosa (km. 373). Tel.: 987-59 80 74. Villamanin (León).

Puerto de Pajares (km. 385 al 399). Hostal Mesón Quico (km. 384). Tel.: 987-59 81 40. Arbás del Puerto (León).
Restaurante Pajares (km. 388). Tel.: 985-49 02 98. Pajares (Oviedo).
Alternativa: Autopista León-Campomanes A-68 (km. 72).

Benavente-La Coruña (N-VI)
Pradorrey (km. 330 al 336). Pradorrey-Cambaros.
Hostal Ruta Gallega (km. 315). Tel.: 987-63 20 09. Riego de la Vega (León).

Puerto de Manzanal (km. 336 al 360).
Hostal Los Rosales (km. 378). Tel.: 987-46 71 67. Almazara (León).

Puerto de Piedrafitas del Cebreiro (km. 438 al 447). Hostal Valcarce (km. 424). Tel.: 987-54 04 98. La Portela (León).

Puerto de Campo de Arbol (km. 472 al 477). Becerreá-Baralla. Hostal San Cristóbal (km. 498). Tel.: 982-22 37 25. Corgo (Lugo).

Rutas alternativas

Auto-Expreso de Renfe

Existen ocasiones en que un clima demasiado adverso impide al viajero con automóvil cubrir el trayecto deseado. La acumulación de nieve obliga a cerrar puertos de montaña que se encuentran en dicho viaje y ante la imposibilidad de salir a la carretera existen soluciones alternativas si persiste la idea de disponer de coche en el lugar del traslado. La más importante y cómoda es llevar el vehículo en tren al tiempo que uno mismo se desplaza. Esta solución es el Autoexpreso de Renfe.

Así, el viajero, previo pago de un suplemento —variable en función del número de billetes, viajes y dimensiones del vehículo— puede facturar su automóvil para ser transportado a la estación de destino del tren, para cualquier recorrido de la red en que se tenga establecido el servicio de Autoexpreso.

La formalización de los billetes y solicitud de transporte de vehículos deberán efectuarse simultáneamente. Los viajeros podrán enviar su automóvil hasta diez días anteriores o posteriores a la de sus billetes, o efectuar el viaje en distinto tren en que el que transporte el coche, dentro de los límites de fechas indicados.

Dieciséis itinerarios

La longitud del vehículo determinará igualmente el precio por unidad: menor de 3,81 metros, de 3,81 a 4,42 metros y más de 4,42 hasta 6,50 metros. El precio por unidad en cada caso respectivo en días blancos es de 3.825, 5.745 y 7.645 pesetas. En días azules la reducción aproximada es de mil pesetas menos en cada caso, en un solo trayecto con uno o dos billetes.

Los servicios de Autoexpreso en la red nacional comprenden los siguientes trayectos: Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia, Madrid-Alicante, Madrid-Málaga (en Navidad, Semana Santa y verano), Madrid-Algeciras, Madrid-Sevilla, Madrid-Vigo, Madrid-La Coruña, Madrid-Gijón, Madrid-Santander, Madrid-Bilbao, Madrid-San Sebastián, Madrid-Irún, Madrid-París, Irún-Lisboa, Madrid-Cartagena (Navidad, Semana Santa y verano) y Madrid-Almería (Navidad, Semana Santa y verano).

Los vehículos podrán recogerse minutos después de la llegada del tren. Asimismo, con un suplemento podrá efectuarse la recogida o entrega a domicilio entre estaciones de una misma población, si se trata de facturaciones por cada una de las operaciones. Si la recogida o entrega del automóvil se realiza fuera del casco urbano de la población, sobre el precio anterior se percibirá 50 pesetas por cada kilómetro que exceda dicho límite.



En una semana de práctica es posible adquirir los conocimientos necesarios para enfrentarse a una carretera helada o cubierta de nieve. Las escuelas alpinas de conducción imparten las técnicas básicas para que un simple patinazo no se convierta en una tragedia.

EL HIELO DOMADO

SOBRE hielo o piso deslizante se puede ir tan seguro y rápido como sobre buena asfalto; sólo se necesita saber en todo momento lo que hay que hacer y una buena dosis de práctica. Para ello no es necesario haber nacido en Laponia o Siberia y estar acostumbrado a rodar constantemente sobre hielo y nieve, porque existen escuelas especializadas que nos enseñarán a controlar en todo momento el coche y a enfrentarnos con las situaciones más desesperadas.

Aunque para un español pueda parecer innecesario este aprendizaje, no debemos olvidar que en nuestro país existen 3.500 kilómetros de carreteras con problemas de hielo y nieve. Además, saber conducir sobre hielo, donde la adherencia es casi nula, nos enseña la forma de abordar la lluvia, el barro e incluso las hojas muertas que muchas veces se amontonan en nuestras carreteras.

Raro es el conductor que no se ha encontrado alguna vez ante una situación imprevista. Una placa de hielo inesperada o una nevada caída de imprevisto pueden ponernos en graves aprietos. Sin embargo, la regla de oro para hacer frente a estas dificultades es, ante todo,

no perder la calma y controlar el vehículo justo en el momento preciso. Pero no todos tenemos el don de la improvisación en una situación delicada, cuando, por lo general, la evidencia del peligro nos puede hacer perder el control cuando más lo necesitamos.

Perfeccionamiento y seguridad

Aprender a conducir en condiciones difíciles, controlar los patinazos, salir de una situación apurada o hacer frente a una placa de hielo puede ser mucho



La utilización de neumáticos de clavos ayuda mucho al agarre, aunque es preferible aprender sin ellos

más fácil si usted ha pasado por una escuela de perfeccionamiento, donde, sobre todo, aprenderá qué debe hacer y obtendrá la seguridad de que es capaz de controlar el vehículo.

Pero aprender a conducir sobre hielo, para un español, no resulta barato ni cómodo, pues en España no existe ninguna escuela acondicionada para este tipo de enseñanza. Es necesario viajar a Francia o Italia para vivir la experiencia. Pero si nuestros medios no nos lo permiten, podemos consolarnos con un cursillo nacional en la Escuela de Conducción de Can Padró (Barcelona), donde obtendremos buenas enseñanzas. Por 30.000 pesetas podemos pasar dos días, alojamiento y comida incluidos, de constante aprendizaje. Monitores, como Cañellas, Arnella y Rubiala, nos enseñarán las técnicas de la conducción: desde la posición correcta de las manos hasta los derrapajes más complicados. La escuela dispone de dos circuitos, uno de asfalto y otro de piso especial y mojado, sumamente deslizante. Además, si no queremos realizar el cursillo, podemos alquilar el circuito por media hora, bien con monitor (3.500 pesetas), o solos, con nuestro propio coche (500



Cuando se ha perdido el miedo a las superficies deslizantes es posible conducir incluso rápido sobre el más duro hielo.

pesetas). En los Alpes franceses funcionan en la actualidad cinco escuelas especializadas, todas ellas con instalaciones propias y enclavadas en alguna estación de esquí. Los precios por media hora de clase, con coche, monitor y seguro incluidos, oscilan alrededor de los 150 francos —unas 2.800 pesetas—, pero existen bonos especiales para varias clases que reducen el precio de cada lección.

Además, todas las escuelas ofrecen la posibilidad de aprender en el propio vehículo, con o sin monitor, y están abiertas en época invernal de nueve de la mañana a ocho de la tarde, durante toda la semana. Pero si lo que usted desea es sólo practicar en un circuito helado, puede ir hasta Serre-Chevalier, cuya pista sigue abierta para aquellos conductores que, con su propio vehículo, quieran dar unas vueltas.

Si preferimos desplazarnos a Italia, deberemos ir al Racing Team de Livigno, única escuela de conducción sobre hielo que existe en este país. El director, Mauro Pregliasco, es un hombre muy unido a la competición. El precio de una semana, dos horas diarias, es de 150.000 liras —15.000 pesetas—, pero se puede contratar solamente cuatro horas, en dos días, por seis mil pesetas, o tan sólo dos horas, por tres mil pesetas.

También en Andorra ha existido una de estas escuelas, pero la falta de ren-



Las clases comienzan con los «slalom» entre conos, para aprender a dominar el vehículo. El primer paso para dominar el hielo

tabilidad y el problema de no disponer de pista helada propia contribuyeron al cierre. Si se solucionan los problemas con las autoridades y se logra que no

pongan impedimentos a que las clases prácticas se realicen en carreteras de poco tráfico, puede que vuelva a abrir sus puertas.

Todas las escuelas disponen de coches con transmisión delantera o trasera, para que el alumno aprenda el manejo en hielo de los dos tipos de propulsión, puesto que el comportamiento de un coche con tracción delantera es muy distinto al que lleva propulsión trasera. La técnica de controlar un patinazo es también totalmente distinta. Las pistas están acondicionadas para evitar percances graves y nunca se teme un descontrol del coche, pues todas las curvas disponen de amplios espacios por donde escapar o están bordeadas por muros de nieve que amortiguan los golpes. Antes de ponerse al volante, y después de una demostración práctica, el monitor enseña teóricamente cómo provocar y controlar los derrapajes; después, con él sentado en el asiento de la derecha y los cinturones puestos, se comienza a rodar, primero lentamente y, poco a poco, cada vez más rápido.

Realizar uno de estos cursillos no va a convertirnos en expertísimos conductores, pero sin duda serán una buena base para que, con tiempo y práctica, se pueda llegar a ser un conductor avezado en circunstancias difíciles y sobre todo aprender a prevenir las maniobras antes de producirse las situaciones límite.

Escuelas en la nieve

Francia

Escuela de pilotaje de Flain: Alta Saboya. Tel. (50) 90 82 59. Chatelet Bochatay 74300, Flaine-Cluzes.

Escuela de conductores sobre hielo Club d'Sport: Grenoble. Tel. (76) 80 34 42. 38000, 650. Alpe d'Huez.

Escuela de pilotaje sobre hielo de Chamonix: Alpes del norte. Tel. (50) 53 00 24.

Escuela de conducción sobre hielo Isola 2.000: Alpes del sur. Tel. (93) 23 10 50. 06420, Isola 2.000.

Escuela de conducción sobre hielo de Vars: Alpes del sur. Tel. (92) 45 51 31. 05560 Vars.

Pista de conducción sobre hielo Serre-Chevalier: Alpes del sur. Tel. (92) 24 00 34. 05330 Serre-Chevalier.

Italia

Racing Team Livigno: Tels. (342) 99 63 92, 99 63 93. Via Dala Gesa, núm. 66, 23030 Livigno, Sondrio.

España

Escuela de conducción Can-Padró: Apartado de Correos 40, San Vicente de Castellet. Tel. (93) 833 03 11.

EL PLACER ESTA EN VICTORIA

Victoria, sabor grande a medida de sus deseos. Todo un placer para su paladar de buen fumador, en cuatro tamaños que hacen fácil su elección. Disfrute. El placer está en Victoria.

VICTORIA

El sabor grande en puros pequeños.

CIGARCANARIA

Coches frente a la nieve



ENCADENARSE ES LA SOLUCION

LAS cadenas con elementos plásticos en contacto con el suelo son las mejores para el usuario medio que se enfrenta con la nieve tan sólo de una forma esporádica. Las cadenas metálicas clásicas son, sin embargo, más interesantes para aquellos conductores que deben afrontar el «manto blanco» con una frecuencia mayor. Estas son las conclusiones a las que ha llegado MOTOR16 tras enfrentar entre sí los diferentes elementos presentes en el mercado cuya misión consiste en asegurar la marcha del automóvil bajo tan peculiares condiciones climatológicas.

Tres cadenas metálicas de diferentes tipos, desde la tradicional hasta aquellas otras más evolucionadas que reciben el refuerzo de uno o dos aros laterales; un sistema peculiar mezcla de abrazaderas de cuero y cadena, así como una cadena de elementos plásticos con cintas de fibra sintética, fueron los competidores del examen compara-

Conducción sobre cadenas: cautela

La nieve es un elemento hostil para el automóvil, por ello deben extremarse las precauciones cuando se circula por carreteras cubiertas con este elemento. Algunas de las precauciones son:

- Con las cadenas montadas no supere la velocidad de cuarenta kilómetros por hora.

- Evite cualquier maniobra brusca —un giro, un acelerón, un frenazo, etcétera—, pues con ello se aumenta el riesgo de perder el control del coche.

- Utilice en cuanto pueda las marchas altas; no dude, incluso, en arrancar en segunda. La suavidad es clave en tales condiciones.

tivo, que ha puesto de relieve las grandes limitaciones de un turismo normal a la hora de afrontar la nieve.

El puerto de Navafria, con sus 2.209 metros de altitud, situado en la sierra de Guadarrama, entre la localidad madrileña de Lozoya y la segoviana de Navafria, fue el lugar elegido para llevar a cabo la prueba. Concretamente un tramo recto y en ligera pendiente de alrededor de ciento treinta metros y con más de veinte centímetros de nieve sobre el asfalto —dieciocho centímetros de nieve blanda y dos centímetros de nieve helada por completo—, fue la pista de examen.

Como banco móvil para las experiencias se utilizó un Talbot Horizon, vehículo de tipo medio, de aproximadamente mil kilos de peso y tracción delantera, coche equiparable, en estas condiciones peculiares, al 60 ó 70 por 100 de los automóviles del parque español.

MOTOR16 hizo mediciones del



Cadena plástica Samar's

Montaje: Alrededor de tres minutos y medio. No se necesitan grandes esfuerzos. El desmontaje es instantáneo, sólo son necesarios quince segundos.

Comportamiento: Adherencia normal, tirando a buena. Los cincuenta metros se cubrieron en siete segundos y ocho décimas. La eficacia a la hora de frenar es normal; se necesitaron ocho metros.

Precio: Sobre 4.000 pesetas.



Cadenas de doble aro

Montaje: Alrededor de dos minutos y medio. El tensado requiere cierta fuerza en los dedos. El desmontaje se lleva a cabo en dos minutos.

Comportamiento: Adherencia normal. Los cincuenta metros se cubrieron en doce segundos y medio. La eficacia de frenada es regular; se necesitaron nueve metros para detener el coche.

Precio: Entre 2.000 y 3.000 pesetas.



Cadenas de aro único

Montaje: Cinco minutos. Es necesario tensar bien la unión interior, operación que es complicada, si ya se efectúa sobre la nieve. El desmontaje se lleva a cabo en un minuto y medio.

Comportamiento: Adherencia regular. Los cincuenta metros se cubrieron en catorce segundos. La eficacia de frenada es regular, se necesitaron diez metros.

Precio: Entre 1.500 y 1.800 pesetas.



Cadenas metálicas clásicas

Montaje: Siete minutos. Se necesitan esfuerzos considerables para tensar. El desmontaje se realiza en dos minutos.

Comportamiento: Adherencia regular, los cincuenta metros se cubrieron en quince segundos. La eficacia de frenada es regular; se necesitaron doce metros para la detención del coche.

Precio: Entre 1.000 y 1.300 pesetas.



Cadenas metálicas con abrazadera en cuero

Montaje: Dos minutos por cada elemento. Tensado tipo cinturón.

Comportamiento: Adherencia regular, los cincuenta metros se cubrieron en quince segundos con cuatro elementos en cada rueda motriz. En la frenada se necesitaron diez metros.

Precio: Entre 2.200 y 2.500 pesetas.

tiempo necesario para instalar los diferentes tipos de cadenas, así como del tiempo necesario para desmontarlas; tales valores sirvieron para evaluar la dificultad de las operaciones realizadas siempre por una persona sin ningún tipo de ayuda externa.

La capacidad de los diferentes productos para transmitir al suelo la potencia del motor se puso de relieve con el cronometraje de los tiempos empleados en un recorrido determinado sobre

el tramo de pruebas. Para valorar la capacidad de frenada de cada uno de los distintos productos se midió la distancia necesaria para la total detención del coche, tras un frenazo brusco, cuando se viajaba en segunda marcha a una velocidad de treinta kilómetros por hora.

La conclusión de las pruebas es contundente, las cadenas plásticas son las más eficaces para el usuario medio, para aquellos conductores que se enfrentan con la nieve tan sólo de una

forma esporádica; estas cadenas son fáciles de instalar, hieren poco las manos —el manejo del plástico es más cómodo que el del metal cuando se está a varios grados bajo cero—, se tensan con mayor precisión, son menos ruidosas y su conservación es más sencilla, mientras su inconveniente principal estriba en la menor resistencia al desgaste.

Para el usuario que vive en una zona donde la nieve es un fenómeno habi-



Cinco consejos básicos sobre el montaje de cadenas

● A la hora de adquirir un juego de cadenas observe con cuidado la medida de los neumáticos de su coche —145 SR 13, 155/70 SR 13, etcétera—, el tamaño de la rueda es clave; ambos elementos tienen que ajustarse como el pie y el zapato.

● El montaje de las cadenas es siempre complicado y tanto las bajas temperaturas como la incomodidad de la postura —de rodillas y sobre la nieve— añaden dificultades suplementarias. Si en una época más templada se ensayan alguna vez las operaciones de instalación, disminuirá luego el tiempo de estancia a la intemperie, porque los movimientos serán más seguros y rápidos.

● Un par de guantes y un impermeable viejos, junto con un cartón o una esterilla de dimensiones regulares, protegen al usuario que debe realizar el trabajo con las cadenas. Todos estos elementos ocupan muy poco espacio en el maletero y son de suma utilidad.

● Si en su desplazamiento va a atravesar con toda seguridad una zona nevada, es conveniente emplear un recurso: incorpore ya una de las cadenas a la rueda de repuesto; de esta forma ganará tiempo en el momento del montaje.

● Las cadenas metálicas deben lavarse con agua caliente para después lubricarlas una vez terminado el tiempo de utilización; se evita, de esta forma, la oxidación que dificulta aún más el manejo a la hora de su montaje.

tual durante varios meses del año, la cadena clásica es más conveniente; una cadena cuya eficacia aumenta a medida que crece el número de elementos transversales, que impulsan al coche sobre una materia viva como es la nieve.

Aquellos modelos de cadenas provistos de dos aros laterales posibilitan una instalación muy rápida, así como las cadenas plásticas, que no necesitan mucho esfuerzo para su montaje.

AGUA BRAVA
toilettries for men



la joven fragancia masculina

LOS COCHES POR LAS NUBES

HACIENDA CONTRA LOS UTILITARIOS

La tradicional rebaja en el impuesto de lujo para los automóviles de pequeña cilindrada ha sido suprimida, volviendo a situarse en el 24 por 100. El Fisco quiere sacarle más jugo a los coches.

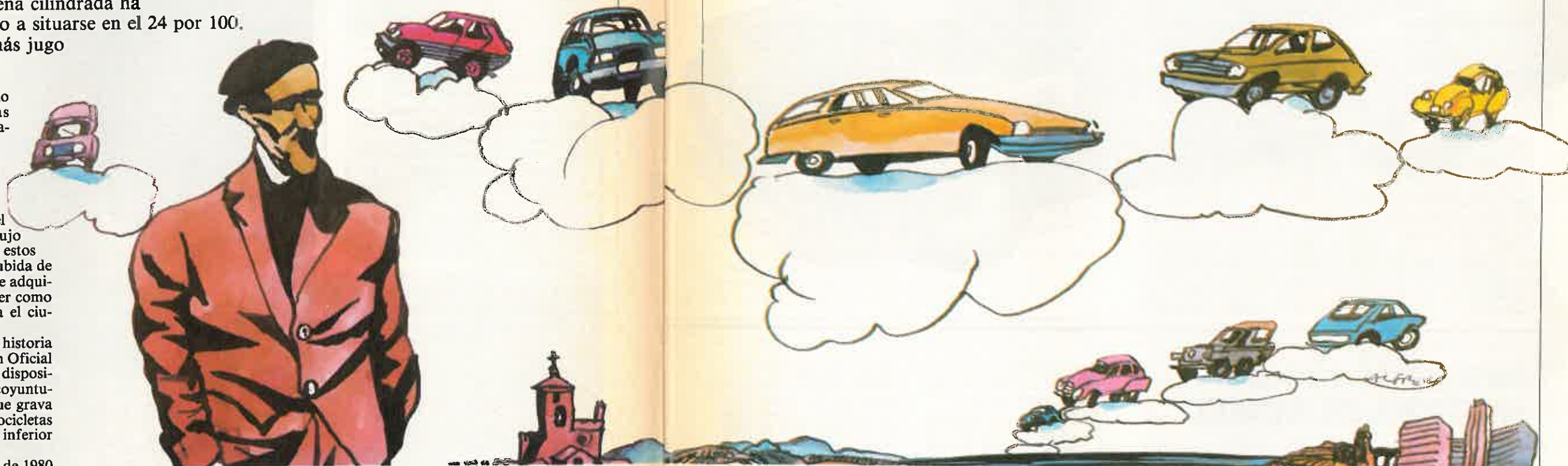
LOS comienzos de 1984 no han podido ser más duros para los potenciales compradores de automóviles: a la subida generalizada de precios, adoptada por los principales fabricantes nacionales en los últimos días, se ha unido el aumento de los Impuestos de Lujo y de Tráfico de Empresas. Si a estos indicadores se une la reciente subida de los carburantes, la pretensión de adquirir un coche comienza a aparecer como una empresa inalcanzable para el ciudadano medio.

El pasado año pasaba a la historia sin que apareciese en el «Boletín Oficial del Estado» la ya tradicional disposición prorrogando la «rebaja coyuntural» en el Impuesto de Lujo que grava la compra de turismos y motocicletas nuevos con una potencia fiscal inferior a los diez caballos.

Como se recordará, a finales de 1980 el Gobierno de Adolfo Suárez aprobó una reducción del Impuesto de Lujo —entonces situado en el 24 por 100— para los coches pequeños, dejándolo en el 21,6 por 100. La medida, que se adoptó para contrarrestar la fuerte caída de las ventas de automóviles y la aguda crisis que atravesaba el sector, comenzó a aplicarse en enero de 1981 y, a partir de entonces, se ha venido prorrogando automáticamente año tras año.

En el Ministerio de Economía y Hacienda se ha señalado a MOTOR16 que la razón última de esta decisión ha sido la clara recuperación de las ventas de automóviles en el pasado año y la irregularidad que supone el hecho de que una reducción coyuntural se convierta en algo permanente. A ello habría que añadir, aunque no se reconozca abiertamente en ese Departamento, el obsesivo deseo del equipo de Miguel Boyer de sacar dinero de donde sea.

Al Impuesto de Lujo hay que sumar el incremento del Impuesto de Tráfico de Empresas aprobado estos días, y que



En Europa, menos impuestos

DESDE el punto de vista fiscal, el ciudadano de la CEE tiene una evidente ventaja a la hora de comprar un coche. En la Europa de los «diez» rige el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), tasa pagada en última instancia por el consumidor, que engloba y sistematiza la parte que Hacienda se lleva de todo el proceso productivo y comercial. Su importe, notablemente inferior al que el Fisco español nos tiene acostumbrados, varía según el país de que se trate, y actualmente se encuentra así:

- En Luxemburgo, el IVA es del 10 por 100; mientras que en la República Federal Alemana alcanza el 13 por 100.
- En el Reino Unido es del 15 por 100, al que hay que añadir una tasa del 20 por 100 del precio franco fábrica.
- En los Países Bajos, el IVA se sitúa

en el 18 por 100, y también se aplica un porcentaje que oscila entre el 16 y el 20 por 100 al precio franco fábrica.

● En Irlanda, el IVA es del 18 por 100, cifra similar al aplicado en Italia para los vehículos que no superan los 2.000 centímetros cúbicos. Para los que pasan de esa cilindrada, la tasa italiana es del 35 por 100.

● En Dinamarca es del 22 por 100. El problema se plantea al adquirir un vehículo fuera del país, ya que entonces el impuesto puede superar el 100 por 100.

● En Bélgica, el impuesto es del 25 por 100 hasta una cilindrada no superior a los 3.000 centímetros cúbicos mientras que en Francia registra el nivel más elevado: un 33,33 por 100. Grecia no cuenta con IVA por encontrarse en periodo de adaptación.

también tiene su peso específico en el precio final de los automóviles. El ITE para productores ha subido del 4 al 5 por 100, y el de venta, del 5 al 5,5 por 100. Los mismos medios de Hacienda han señalado a esta revista que «la intención gubernamental es ir adaptando los diferentes tipos impositivos de nuestro país a los vigentes en la vecina Europa, para que cuando se aplique el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) el proceso sea menos traumático».

nece a la expectativa. El hecho a constatar es que las subidas ya no se toman al unísono como era tradicional, sino que, aunque con cierta coincidencia en el tiempo, las distintas marcas aplican pequeños ajustes a sus precios y no siempre a toda la gama.

Así ha sucedido en el pasado año en el que esos precios se han movido en ocho meses distintos: en enero hubo una subida general de todas las firmas entre un 4 y un 6 por 100; en febrero, GM reajustó el precio del Opel Corsa;

noviembre, Talbot, GM y Citroën retocan sus precios en algunos modelos. En resumen, un incremento medio en doce meses en torno al 13 por 100.

Esta política de precios no deja de resultar chocante cuando a renglón seguido de una subida los fabricantes echan el resto para atraerse a los clientes con mil y una triquiñuelas en forma de ofertas, descuentos, sobrevaloración de usados, etc..., fórmulas que los propios productores califican de «guerra sucia». Ello está provocando al mismo

Los fabricantes de automóviles agrupados en ANFAC han puesto el grito en el cielo al considerar que estas medidas pueden representar un «golpe definitivo» para el sector, con consecuencias imprevisibles. Y si algo les ha dolido sobremanera ha sido que la subida del ITE no se ha aplicado paralelamente a la desgravación fiscal para los productos de exportación, lo que dañará su competitividad exterior.

Esta nueva situación fiscal, rumoreada desde algunas fechas antes, no ha sido óbice para que los fabricantes hayan iniciado una nueva escalada de precios de sus productos, en torno, en esta ocasión, al 4,5 por 100, lo que supone un alza media, desde enero de 1983, del 11 al 15 por 100, según marcas.

Desde primeros de año, Renault, Seat y Ford vienen aplicando los nuevos precios, mientras que Talbot y General Motors han desistido —están muy reciente sus reajustes de precios de noviembre último— y Citroën perma-

en marzo, Talbot hizo lo mismo con sus productos; en mayo hay otra subida, encabezada por Seat, Talbot y Citroën, a la que sigue otra en junio del resto de las marcas; en septiembre, nuevos reajustes de Seat, Renault y Ford, y, finalmente, entre octubre y

tiempo una gran confusión entre los eventuales compradores que a veces no están al tanto de esas rebajas encubiertas, mientras los precios oficiales están obviamente sobrevalorados.

Raúl R. Sáez



Lo último

Seat se dispone a ofrecer en España dos nuevas estrellas de Audi, a la vez que Mercedes Benz España prepara la próxima comercialización del 190 Diesel. La reseña de la última réplica de A&CA compone la novedad americana.

DOS ESTRELLAS VIENEN A ESPAÑA



El Audi 200 Turbo está ya en las tiendas y cuesta algo más de cinco millones de pesetas

DOS auténticas estrellas del mercado europeo, los Audi 80 Quattro y 200 Turbo, estarán disponibles en España en las próximas semanas, a través de la red comercial Seat-Audi-Volkswagen.

El 80 Quattro presentado el año pasado como la primera berlina convencional dotada de tracción a las cuatro ruedas, monta el

MERCEDES 190 D: SILENCIO, SE RUEDA

EL Mercedes 190 Diésel, último trabajo de la marca alemana en el campo de los turismos alimentados por gasóleo, se comerciali-

zará en nuestro país a finales de mes. Su precio se situará algo por encima de los tres millones y medio de pesetas en la versión básica, a

medio camino entre los precios de las versiones de gasolina: 190 y 190 E.

El motor de este coche, de muy reciente desarrollo, es un cuatro cilindros de dos litros capaz de generar 72 caballos; se distingue tanto por su gran suavidad de marcha como por su buen

empuje y es capaz de llevar al Mercedes 190 D hasta los ciento sesenta kilómetros por hora con aceleraciones espectaculares para un vehículo de este tipo —de cero a cien kilómetros por hora en 18,1 segundos.

La nota más espectacular del 190 D es, sin duda, su si-



La primera berlina convencional con tracción a las cuatro ruedas. La técnica de los rallyes pasa directamente al Audi 80 Quattro

motor de 2,2 litros de 136 caballos, de cinco cilindros, con el que consigue una velocidad máxima de 193 kilómetros por hora. Este coche puede acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en sólo 9,1 segundos, y consume, a 120 kilómetros por hora, 9,1 litros de gasolina extra cada cien kilómetros. El Audi 200 Turbo, por otro lado, es el producto más reciente de la firma. Presentado también en 1983, es la máxima expresión de la marca en el terreno de las grandes berlinas de prestigio. Cuenta con un nivel de confort y equipamiento a ese nivel, pero también con las prestaciones que puedan

esperarse de un deportivo. Su motor, de 2,2 litros, tiene cinco cilindros y está turboalimentado, por lo que la potencia llega a los 182 caballos, que son muchos incluso en una carrocería grande que pesa 1.379 kilos en vacío. Su velocidad máxima alcanza los 230 kilómetros por hora, y es capaz de acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en poco más de ocho segundos.

La comercialización es inmediata para ambos modelos. En cuanto a precios, el del Audi 200 es de 5.172.000 pesetas puesto en la calle, mientras que por el 80 Quattro hay que pagar 3.482.000 pesetas.

lencio de marcha. Gracias al esfuerzo hecho de cara al aislamiento de la mecánica —el motor va envuelto por completo en una funda de materiales fonoabsorbentes— este coche logra en su interior un nivel de ruidos idéntico al de la versión gasolina, un modelo ya espec-

tacular en tal sentido como expusimos en la prueba del 190 E.

Los técnicos germanos consideran que el Mercedes 190 D es el coche ideal para todos aquellos usuarios que llegan a recorrer hasta quinientos mil kilómetros en tres años.



BRAMIDO DE JAGUAR SIMULADO

EN contra de lo que sucede en España, los mercados americano y europeo están llenos de júbilo creador. Tras la crisis, el volumen de negocio y las pérdidas de los gigantes de automoción se esconden mil y un artesanos, que dedican sus horas de trabajo a construir automóviles. Y, claro está, son automóviles hechos en series muy cortas, con especificaciones muy especiales. Las réplicas ocupan entre ellos un lugar destacado y, pese a la crisis generalizada, tienen sus clientes, sus pedidos y el volumen de negocio necesario

máximo responsable del proyecto es un joven de ochenta años llamado Charles Case, al que ayudan el ex granjero Ray Schermer y Jim Hibbard; los tres se han reunido para hacer realidad un proyecto que habían madurado años atrás por separado: construir una réplica de gran calidad, como el Jaguar SS 100 que les presentamos.

El coche tiene un chasis de acero y aluminio, al que se atornilla una carrocería de plástico de excelente terminación. Los accesorios cromados, las tapicerías de cuero y revestimientos de



Se llama A&CA y replica al Jaguar SS 100, de 1937

Un combinado de acero, aluminio, plástico, cuero y maderas nobles

para desarrollar su trabajo con dignidad. Bajo estas condiciones, el automóvil recupera su talante de objeto de gozo, antes que de máquina infernal abocada al mero transporte, al aburrimiento y al pago de impuestos.

La réplica de hoy viene de la mano del carrocerero neoyorquino A&CA, cuyas siglas corresponden al pomposo nombre de Antique & Classic Automotive. En su fábrica construyen ahora una perfecta obra de arte, que reproduce con precisión y delicadeza la forma del Jaguar SS 100 de 1937. El

madera son de una calidad impresionante.

El modelo se suministra en forma de kit, para construir en casa, en dos modalidades: kit completamente despiezado o premontado. Es posible obtener el coche entero, en cuya construcción se invierten aproximadamente diez semanas. El precio del kit normal es de unas 720.000 pesetas en el país de origen, y puede solicitarse con motor trasero, para utilizar mecánica de origen Volkswagen, o delantero, en cuyo caso se hace uso de plataformas y motorizaciones Ford.

FRENTE A FRENTE

BMW y Volvo han hecho evolucionar sus respectivas Series 3, hasta concebir dos modelos perfectamente comparables. La primera ha añadido dos puertas traseras a su berlina más pequeña, y la segunda ha dispuesto un maletero separado a su tradicional carrocería.

BMW 320i CONTRA VOLVO 360 GLE

MUCHO PRESTIGIO EN JUEGO

La prueba comparativa de esta semana enfrenta a dos marcas de gran prestigio: BMW y Volvo. La primera tiene una imagen de fabricante de coches de altas prestaciones, consolidada por los éxitos deportivos, entre los cuales el más reciente es el haber fabricado los motores del coche del campeón del mundo de Fórmula 1, Nelson Piquet. La segunda, en cambio, ha jugado siempre la carta de la seguridad y el confort.

Después de haber insistido durante mucho tiempo en esa línea, en la actualidad ha cambiado un poco el rumbo, volviendo a preocuparse por la evolución de sus motores —la mecánica la había dado casi de lado, buscando motores de otros fabricantes— y realizando un aligeramiento de todos sus modelos, inicialmente lanzados como auténticos tanques.

Esto ha repercutido también en la mejora de las prestaciones y un descenso en el consumo de los Volvo, lo que

hace que ahora podamos comparar este 360 con un BMW 320i.

Las versiones comparadas eran, en ambos casos, la novedad más reciente de cada marca. El BMW era el 320i «cuatro puertas», que acaba de ser comercializado. El Volvo era la versión GLE «tres volúmenes» presentada este otoño, y que también acaba de ser puesta a la venta. Ambos coches son, pues, berlinas clásicas, de cuatro puertas, con motores de dos litros alimentados por inyección electrónica.

El Volvo aparece como un coche tranquilo para un público más cómodo y conservador. El BMW, en cambio, dará satisfacción a una clientela más joven. Lo que ocurre es que, dado el alto precio de ambos, el típico usuario de esas posibilidades económicas encaja más con el que apreciará las cualidades del Volvo. En cambio, aunque apreciará el prestigio de BMW, no le gustará tanto su menor habitabilidad y su algo más delicado comportamiento.





BMW decidió hace tiempo dar un toque más familiar a sus berlinas más pequeñas. Añadir dos puertas —operación menos sencilla de lo que parece— fue una buena solución, y les salió bordada.

BMW 320i: CON DOS PUERTAS MAS

UN año después de la presentación mundial de su nueva Serie 3, BMW ha puesto a la venta la versión de cuatro puertas, que ya entonces había sido mostrada a bombo y platillo a fin de contrarrestar el efecto que sobre los usuarios de esta categoría de coches pudiera tener el lanzamiento, también por aquellos días, del Mercedes 190, que ofrecía de partida la ventaja de las cuatro puertas.

Los estilistas de la marca han hecho un buen trabajo, consiguiendo encajar las cuatro puertas sin que la línea del coche pierda nada de su equilibrio y elegancia. La distribución del hueco de las puertas puede considerarse, al menos desde el punto de vista

estético, muy lograda. Por lo demás, el coche sólo varía en el peso, con un aumento de unos quince kilos.

La versión que hemos probado es la 320i, equipada con el motor de seis cilindros en línea y dos litros de cilindrada, con 125 caballos, que ya habíamos tenido ocasión de disfrutar con ocasión de la prueba del 520i, que también lo emplea.

La potencia de este motor se administra por medio de un cambio manual de cinco velocidades, al que hay que reprochar unos desarrollos demasiado largos, que restan brillantez a las prestaciones del coche, que a pesar de todo quedan a buena altura, aunque quizá pudieran ser mejores.

Los BMW Serie 3 no son tan pequeños exteriormente como su línea chata quiere aparentar. En cambio, su interior es bastante justo. Cuatro personas adultas viajan sin grandes amplitudes.

Con respecto al anterior modelo de la Serie 3, que gozó de un gran prestigio en España, el nuevo incorpora una nueva suspensión trasera que ha mejorado sensiblemente el comportamiento. Esta sigue siendo independiente, pero con unas cotas más acertadas, que permiten saborear las aptitudes deportivas características del modelo sin demasiados inconvenientes para los menos hábiles.

FICHA TECNICA

BMW 320i

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 1.991 c.c. (80x66 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica L-Jetronic. Compresión: 9,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 125 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 17,3 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 6,9 km/h.; 2.ª, 12,8 km/h.; 3.ª, 19,5 km/h.; 4.ª, 25,8 km/h.; 5.ª, 31,9 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 9,8 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aluminio, de 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 HR 14.

PESOS En orden de marcha: 1.070 kg.



VIRTUDES

- Excelentes frenos (opción ABS).
- Motor silencioso.
- Buenas prestaciones.
- Bajo consumo.

DEFECTOS

- Motor poco elástico.
- Desarrollos de cambio largos.
- Alumbrado mediocre.
- Comportamiento delicado.

Precio en la calle:
2.780.994 pesetas

Fecha de presentación: Octubre 1983.
Importador: BMW Ibérica, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 37.
Plazo de entrega: Inmediato.



A la busca de nuevos mercados, Volvo ha añadido a su serie 3 el «trozo» que le faltaba: un maletero tradicional. El resultado está bien hecho y se llama 360 GLE. Sólo le falta el excesivo clasicismo y la mala aerodinámica.

VOLVO 360 GLE: RETORNO A LAS LINEAS CLASICAS

ESTE modelo es el resultado de la operación de cirugía estética que Volvo ha llevado a cabo sobre su modelo 360 GLT, para convertirlo en una berlina clásica de tres volúmenes. El resultado estético es sólo aceptable: un coche de línea muy cuadrada, con una cintura bastante baja y un techo alto, que no es precisamente lo que se lleva en estos momentos. Además, aerodinámicamente, el coche es bastante malo: el mismo fabricante reconoce un coeficiente de penetración aerodinámica (Cx) de 0,39, cuando su rival en esta prueba, el BMW, que tampoco es ninguna maravilla en

este aspecto, tiene un 0,37. Lo que sí han conseguido los estilistas suecos es que, dentro de la angulosidad de sus líneas, el coche resulte equilibrado. Les ha venido bien el impresionante voladizo delantero de la versión «dos volúmenes y medio» para conseguir que el coche no resulte, con la adopción del maletero, demasiado cargado de la parte trasera, como le ocurre al Ford

Orión, por ejemplo, que ha conservado el frontal del Escort inalterado.

En lo restante, conserva las características del Volvo 360 presentado en septiembre de 1982. El motor es el dos litros propio de la marca —el denominado B.19—, equipado de un sistema de alimentación por inyección electrónica, gracias a lo cual la potencia pasa de los 95 caballos que da en la versión de carburadores, a 117 caballos.

Este incremento va unido a una importante reducción en el consumo, que pasa a ser realmente bajo en relación a las prestaciones que el coche tiene, tal y como se verá durante esta prueba. El cambio es de cinco velocidades, correcto en sus relaciones, pero duro de manejo. La suspensión delantera es independiente, mientras que para la trasera se mantiene el puente De Dion, solución técnica bastante eficaz, que permite que las ruedas estén siempre perpendiculares al suelo.

FICHA TECNICA

VOLVO 360 GLE

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.986 c.c. (88,9x80 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica LE Jetronic. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 57 litros. Potencia máxima: 117 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 17,1 mkg. a 6.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8,3 km/h.; 2.ª, 14,3 km/h.; 3.ª, 22,5 km/h.; 4.ª, 30,8 km/h.; 5.ª, 37,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,40. Diámetro de giro: 9,2 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje De Dion detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5x13 pulgadas. Neumáticos: 175/70 SR 13.

PESOS En orden de marcha: 1.093 kg.



Precio en la calle:
2.440.359 pesetas

Fecha de presentación: Octubre 1983.
Importador: Volvo Concesionarios, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 60.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Comportamiento noble.
- Confort de suspensión.
- Bajo consumo.
- Buenas prestaciones.

DEFECTOS

- Motor ruidoso.
- Cambio duro de manejar.
- Dirección dura.
- Embrague poco progresivo.



Volante de tres radios y una instrumentación completa, de diseño muy moderno. El puesto de conducción del BMW está pensado con un estilo evidentemente deportivo.



El clasicismo del Volvo no hace demasiadas concesiones a la innovación. Volante algo grande, con aro muy fino, y un grupo de instrumentos organizado.

INTERIORES: EL VOLVO, MAS APROVECHADO

PARA ser ambos coches de cuatro puertas, la accesibilidad al interior es buena, en los dos casos, a través de puertas aceptablemente amplias y que abren lo suficiente.

Una vez en el interior, el Volvo resulta más amplio y está mejor aprovechado. El estudio de máximo aprovechamiento del espacio interior que hicieron los suecos hace un año, cuando lanzaron el 360 GLT, les ha servido en esta versión. Han conseguido asientos perfectamente confortables, que ocupen poco volumen. O, al menos, menos volumen que en BMW, marca en la que no han sido tan cuidadosos los diseñadores alemanes. En general hay un poco más de espacio habitable en el interior del Volvo. En el BMW, además de que tiene un interior más reducido, ocurre que se han cuidado más las plazas anteriores que las posteriores, en las que queda, estando el asiento delantero normalmente colocado para una persona de 1,70 metros de estatura, poco espacio para las piernas de sus ocupantes.

Los asientos son también más confortables en el Volvo. Las butacas del coche sueco recogen y sujetan bien los cuerpos de sus ocupantes. En el BMW,

EQUIPAMIENTO

Casi el mismo

	BMW 320i	Volvo 360 GLE
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI
Termómetro agua	SI	SI
Manómetro presión aceite ..	NO	NO
Voltímetro/amperímetro ..	NO	NO
Reloj	SI	SI
Testigo reserva carburante ..	SI	SI
Testigo freno de mano	SI	SI
Testigo estérter	—	—
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros halógenos	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero ..	—	—
Luneta térmica	SI	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/NO	SI/NO
Espejo de cortesía	SI	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	NO/NO	SI/NO
Cerraduras centralizadas ..	SI	SI
Respaldo posterior divisible ..	—	—
Luz orientable (lector de mapas)	NO	NO
Tapón de gasolina con llave ..	SI	SI

La accesibilidad está conseguida con pulcritud en el BMW 320i de cuatro puertas. En los asientos se produce un contraste curioso: la banqueta trasera es más cómoda que los asientos delanteros, dado que éstos presentan un respaldo que cansa la espalda de conductor y acompañante.



El interior del Volvo 360 GLE está mejor aprovechado y es mayor que en el BMW.

Los asientos son también mejores en el coche sueco, gracias al cuidado diseño de las estructuras y al buen revestimiento final. La postura de conducción que puede obtenerse es mejor que en el coche alemán.



Tanto en el Volvo (izquierda) como en el BMW (derecha), las calidades de terminación son muy buenas, con un diseño acertado. Hay que destacar que la insonorización final es mucho mejor en el coche de BMW.





Aerodinámica aceptable, más caballos y más velocidad en el BMW
Los responsables de la marca no podían olvidarse del carácter deportivo de sus creaciones

el asiento trasero es mejor que los delanteros. Estos últimos sujetan bien la espalda de los ocupantes en las curvas, pero tienen una mala forma de respaldo, que deja sin apoyo la zona lumbar. Además, el asiento tiene mucha inclinación hacia atrás.

Todo esto repercute también en la posición de conducción, que es también mejor en el Volvo que en el BMW, en el que se nota su procedencia alemana y la poca similitud entre los cánones ergonómicos de ese país con los de zonas más meridionales.

Mientras que en el Volvo el volante queda a buena altura y es fácil encontrar una buena posición, en el BMW un conductor de 1,70 metros queda demasiado bajo con respecto al volante, lo

que en viajes largos repercute sobre el cansancio.

En lo relativo a los cuadros de instrumentos, ambos coches están a la misma altura. En el Volvo hay que señalar la presencia de un termómetro de temperatura exterior, que si bien no tiene una utilidad excesiva, es siempre una información más que recibe el conductor.

Los salpicaderos están bien estructurados. Resulta más vistoso y moderno el del BMW, sin que esto quiera decir que sea feo el del Volvo. Sin embargo, se ve mejor el cuadro de instrumentos del Volvo, puesto que en el BMW el volante tapa parte del mismo.

Ambos coches van equipados de un indicador de consumo. Es mucho más

preciso el del BMW, que indica el consumo instantáneo, mientras que el del Volvo sólo marca si el consumo es alto o bajo.

Bueno el sistema de ventilación y calefacción de ambos coches, aunque, quizá, por aquello de que el frío es algo que les toca muy de cerca, la gente de Volvo ha ido un poco más lejos, ofreciendo mayores posibilidades en la distribución del aire que entra en el interior del coche.

Entrando en el terreno del confort, a nivel de suspensión ambos coches están a la par. La del Volvo es un poco más firme que la del BMW, pero el resultado final es semejante. Algunas reacciones del eje trasero, que la suspensión del Volvo no acaba de filtrar, son equi-



Los ocho caballos que tiene de ventaja el motor BMW se disimulan bastante por su menor elasticidad
Los motores BMW (izquierda) y Volvo representan a sus respectivas marcas en la categoría de los dos litros



En carretera, el Volvo sólo pierde puntos en cuanto a velocidad máxima
Su motor es más elástico y su desventaja en caballos no siempre se traduce en menores prestaciones

valentes a los bamboleos excesivos que adquiere el BMW en otros casos.

En lo que sí hay diferencias es en la insonorización. El BMW ha sido mucho mejor trabajado en ese terreno que el Volvo, cuyo motor resulta ruidoso a partir de 3.500 revoluciones por minuto.

Además, el ruido del motor del Volvo es bronco y desagradable, contrariamente al del BMW, en el que cuando se le pisa a fondo se puede escuchar un bramido que encantará a los amantes de la mecánica.

Para terminar, en el capítulo de maleteros, prácticamente se puede hablar de empate. A señalar la muy completa caja de herramientas del BMW, colocada bajo la tapa del maletero.

AL VOLANTE: EL SUECO, MAS FACIL

Las diferencias entre ambos coches se mantienen en el comportamiento, que está acorde un poco con la imagen que ambos tienen. El Volvo, más conservador y tranquilo, es siempre igual, sin sorpresas. El del BMW, más agresivo, con reacciones más violentas e imprevisibles. El conductor normal, sin ambiciones de disfrutar al volante, preferirá, probablemente, el del coche sueco, puesto que al volante del alemán,

aunque no vaya particularmente rápido, siempre tendrá que afrontar un comportamiento más nervioso. En cambio, los conductores con una cierta habilidad disfrutarán mucho más con el BMW, que en ciertos recorridos complicados llega a ser netamente más eficaz a condición de que se le sepa dominar. Queremos precisar que, a pesar de lo dicho, los actuales Serie 3 con mucho más nobles que los del modelo anterior, que en sus versiones más potentes resultaban difíciles de dominar.

En condiciones normales, ambos coches tienen una clara tendencia a irse de morro en las curvas, pese a que ninguno es tracción delantera. Su comportamiento varía una vez iniciada la curva. En el Volvo se mantiene esta

PRESTACIONES



Rápido BMW

	BMW 320i	Volvo 360 GLE
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	191,2	181,6
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,1	18,5
1.000 m. salida parada	30,9	31,5
De 0 a 100 km/h.	9,2	10,4
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	22,1	21,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	24,8	24,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	39	40,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	44,1	44,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	12,9	13,1
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	17,7	17,7

CONSUMO



Sobriedad sueca

	BMW 320i	Volvo 360 GLE
	Litros/100 km.	
CIUDAD		
A 22 km/h.	13,4	12,6
CARRETERA		
A 90 km/h. de crucero	7,0	6,8
En conducción rápida	11,2	10,4
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de crucero	8,9	8,6
En conducción rápida	10,5	10,1
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponderado	9,3	9
Recorrido (km.)	540	580

Por 2º año consecutivo, ZANINI con TALBOT consigue el más importante Campeonato de Rallyes de España.

UN año más, el equipo ZANINI TALBOT ha impuesto su ley de campeón. Así, si en 1982 el triunfo en el CAMPEONATO NACIONAL DE RALLYES supuso la victoria de ZANINI TALBOT sobre los demás equipos de competición españoles, la conquista en 1983 del más importante Campeonato de España de Rallyes, el CAMPEONATO INTERNACIONAL, ha sido el refrendo más allá de nuestras fronteras de la categoría de un equipo excepcional.

Porque en tierra, asfalto, barro o nieve, en rallyes como el de Portugal, Bulgaria, Halkidikis (Grecia)... con pilotos como Ari Vatanen, Mikkola, Biasion... y con coches como los Audi Quattro, Lancia 037, Porsche 911, Toyota, BMW, el equipo ZANINI TALBOT compitió a fondo en cada curva, tramo a tramo, y al final de la temporada la conquista del CAMPEONATO INTERNACIONAL puso el broche de oro al esfuerzo desarrollado.

Una victoria en la cumbre nacional, que demuestra la categoría de un equipo campeón a nivel internacional: ZANINI TALBOT.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Utilizamos sólo lubricantes  CEPSA

FRENTE A FRENTE



Cierta agresividad de diseño en el coche de BMW
La iluminación de cruce es muy justa y el maletero, bastante amplio

El frontal de siempre para el más reciente Volvo 360
Presencia clásica y un nuevo carácter familiar en el maletero

tendencia o, a lo sumo, vuelve a un comportamiento neutro, terminando la curva como sobre ralles, mientras que el BMW responde con un derrapaje del tren trasero, más o menos brusco, según la velocidad. En el Volvo resulta inútil intentar contrarrestar la tendencia a irse de morro con acciones violentas de volante a la entrada de la curva, como se hace en conducción deportiva. Lo único que se consigue es que el eje trasero pierda adherencia y la rueda interior a la curva pierda capacidad motriz y gire loca. En el BMW, en cambio, a condición de que se tenga la habilidad de controlar el derrapaje del eje trasero, no demasiado progresivo, que se produce a continuación, se puede hacer una conducción brillante.

La dirección del BMW es perfecta; además el volante tiene un tamaño justo y un grosor adecuado. La del Volvo en cambio resulta pesada de manejar en todo momento y dura en las maniobras de aparcamiento. El volante del coche sueco tiene buen tamaño, pero su aro, para nuestro gusto, es un poco fino.

Los frenos son muy buenos en ambos coches. Además, con la aparición de las versiones cuatro puertas, BMW ha puesto a disposición de sus

clientes la opción del sistema antibloqueo de ruedas ABS, que si bien es cara —unas 200.000 pesetas— la recomendamos a todos los usuarios que quieran la máxima seguridad en su vehículo. En piso seco, el sistema manda la presión máxima a los bombines de las ruedas para conseguir una frenada sin bloqueos de rueda, que es lo que más alarga las distancias hasta la detención total. Sobre piso deslizante es el único sistema capaz de conseguir una frenada segura.

Entrando en los rendimientos del

FRENOS

Bravo, muchachos

Distancia de frenado (en metros)		
	BMW 320i	Volvo 360 GLE
A 60 km/h.	8,70	13,00
A 100 km/h.	29,10	36,60
A 120 km/h.	43,30	44,90

motor, debemos decir que los ocho caballos de potencia que tiene de más el BMW (acompañados por unos cincuenta kilos menos en el peso) sólo se notan a la hora de medir la velocidad máxima, en la que también tiene su trascendencia la mejor aerodinámica del BMW. En lo demás, ambos coches están prácticamente a la par, aunque normalmente las cifras obtenidas sean algo mejores en el coche alemán. El motor de éste es más potente, pero menos elástico. Como también, una vez más, BMW ha caído en la trampa de los desarrollos largos, particularmente en el tráfico urbano se hace necesaria la sistemática utilización del cambio de marchas, lo que influye negativamente en el consumo y en el confort de conducción. Afortunadamente el mando de la caja de cambios es suave y preciso.

Volvo, en cambio, ha optado por unos desarrollos más ajustados, lo que le permite sacar mejor partido de un motor técnicamente inferior, y ofrecer un coche con una mejor capacidad de recuperación de regímenes bajos.

Pero en consumos, pese a la peor aerodinámica y los desarrollos más cortos, el Volvo supera a su rival, en algunos casos con diferencias notables.

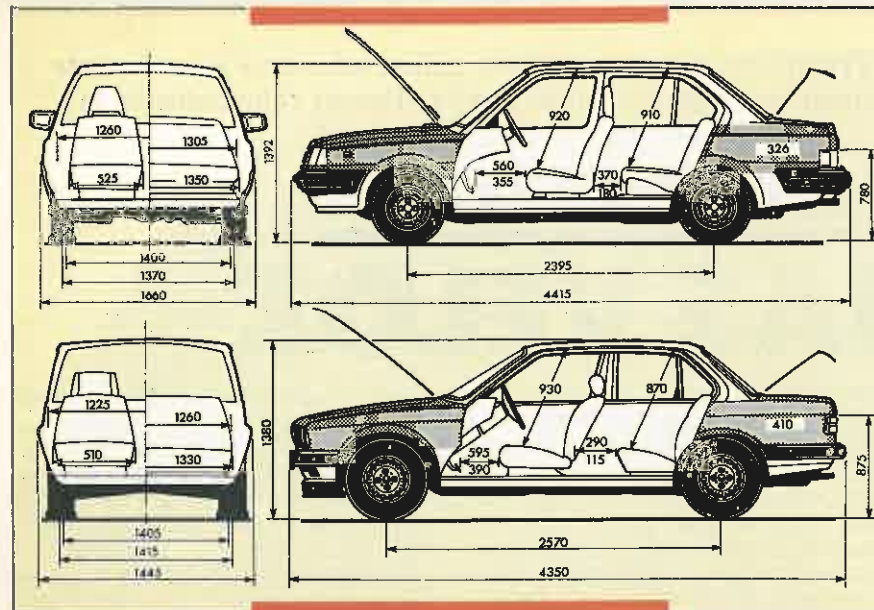


JUAN RULLÉS

La reforma imposible de Arias y Fraga

Historia de la transición

FRENTE A FRENTE



El sello deportivo de BMW
El mismo diseño de siempre en aluminio



También aluminio en el Volvo
El diseño es menos proclive a la filigrana



Diseño muy depurado
En largas se ve, pero no en cruce



Recurrente Volvo
Faros cuadrados y diseño con años

BALANCE FINAL

Más homogéneo el Volvo

	BMW 320i	Volvo 360 GLE
Velocidad máxima	1.º	2.º
Aceleraciones	1.º	2.º
Recuperaciones	1.º	2.º
Consumo	2.º	1.º
Transmisión	2.º	1.º
Caja de cambios	1.º	2.º
Frenos	1.º	1.º
Dirección	1.º	2.º
Comportamiento	2.º	1.º
Aptitudes urbanas	2.º	1.º
Autonomía	2.º	1.º
Habitabilidad	2.º	1.º
Confort	1.º	1.º
Sonoridad	1.º	2.º
Equipamiento	2.º	1.º



Un buen retrovisor
El mando, a control remoto y eléctrico



Un retrovisor más sencillo en el Volvo
El reglaje es directo, pero interior

CONCLUSION: VOLVO TRANQUILO, BMW INQUIETO

La prueba comparativa que acabamos de realizar no ha hecho sino confirmar la imagen de dos marcas de prestigio como Volvo y BMW. En la primera ha quedado patente que prima sobre todo el aspecto seguridad y confort. En la segunda, las prestaciones brillantes.

En cuanto al producto en sí, el BMW 320i tiene el atractivo de todo aquello que parece más moderno y que además

es moderno. Mientras que en el Volvo 360 GLE, aparecido con posterioridad a su rival alemán, no hay que olvidar que se están aprovechando las soluciones de un modelo aparecido hace casi ocho años. Sin embargo, para el conductor medio de un cierto nivel económico, que busque una berlina 2 litros de calidad, es posible que el comportamiento, sin sorpresas, el mayor confort de conducción los menores consumos y la mayor amplitud del Volvo, le sean más atractivos que los 10 kilómetros por hora que tiene de ventaja en velocidad punta el BMW.

Este, sin embargo, ofrece unos atractivos indudables a un tipo de cliente más joven y dinámico, sensible a la imagen de coche rápido y casi deporti-

vo que tiene BMW. Y lo cierto es que en ese sentido el 320i no defrauda, aunque todavía daría más satisfacciones a sus usuarios si en España pudiera disponer de un cambio algo más corto, que permitiera una mejor utilización del motor sin estar siempre con el cambio en la mano. BMW vende lo suficiente en España como para que comience a hacer valer cuáles son las necesidades reales del conductor español. Dado que apenas tenemos autopistas y que las que tenemos tienen la velocidad limitada, no nos interesa tanto el poder rodar a 180 a sólo 4.000 revoluciones por minuto como el poder tener un coche que sea brillante en carreteras de montaña sin tener que ir continuamente en segunda o tercera.

Fuera de serie

Con este coche los hombres de Ferrari conmemoraron hace quince años una gran victoria sobre Ford y lograron un modelo más rápido incluso que los Ferrari fabricados en la actualidad.

FERRARI DAYTONA EL MAS VELOZ



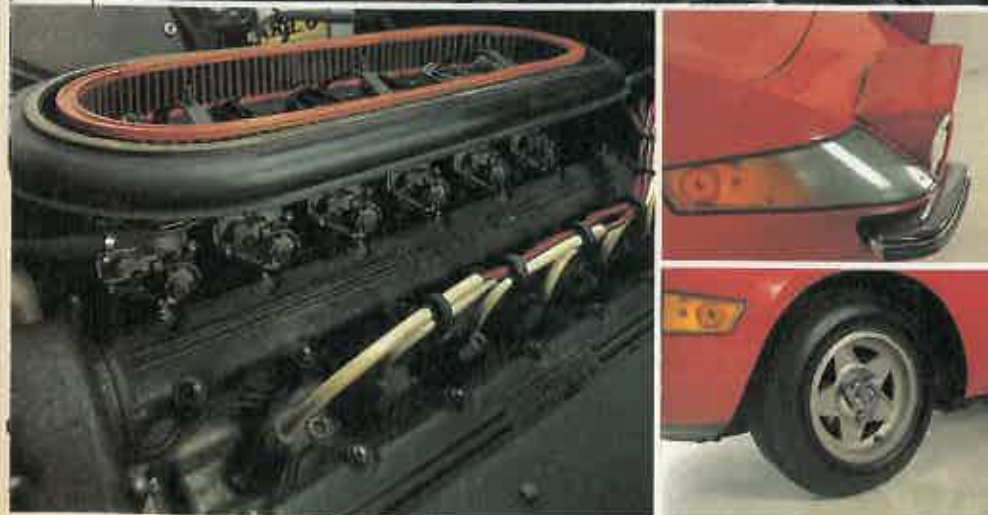
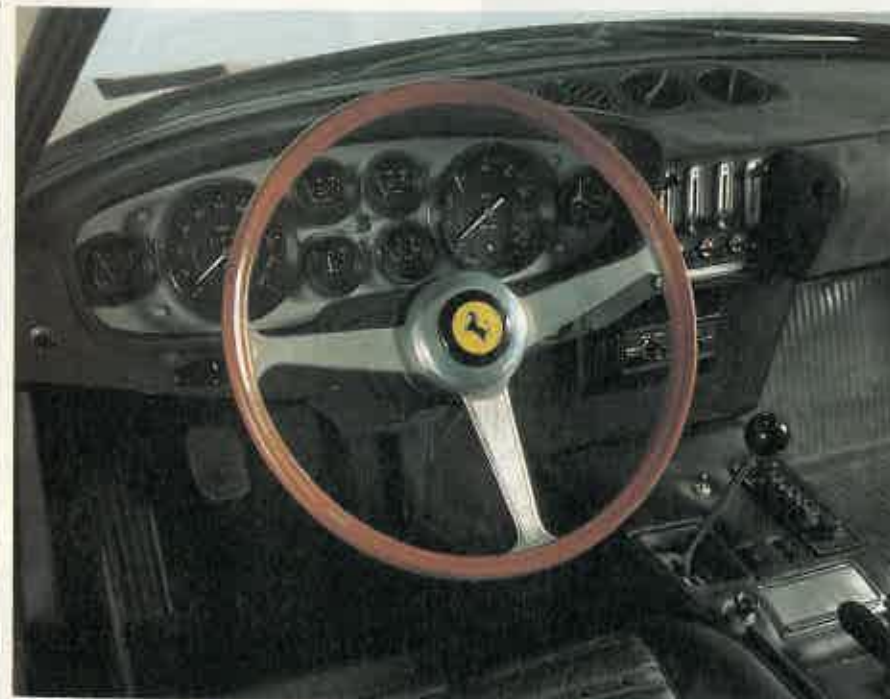
El Ferrari Daytona es un coche de los años sesenta y sin embargo es tan rápido o más que el mejor deportivo de los que se fabrican en la actualidad; incluso que los Ferrari más recientes. Es un récord que ningún otro automóvil es capaz de emular. Su paso a la posteridad está asegurado por esta razón y por ser el más excitante diseño de Pininfarina,

según los estudiosos del célebre carrocerero. Su denominación oficial dentro de Ferrari, cuando fue presentado en el Salón de París de 1968, fue 365 GTB/4. Pero desde que los primeros prototipos comenzaron a rodar un año antes, fue conocido como Daytona. Era el homenaje de los hombres que hacían posible la realidad de Ferrari y que de esta forma conmemoraban la victoria obtenida por los prototipos P-4 sobre Ford, en las 24 Horas de Daytona, en Flori-

da, en las primeras semanas de 1967. Fue entonces un triunfo sonado, pues con él Ferrari humillaba en su terreno al gigante Ford, que se había propuesto arrebatarse el feudo que tenía en las competiciones de resistencia, y sobre todo en las 24 Horas de Le Mans.

El duelo Ford-Ferrari fue la batalla deportiva automovilística más importante de los años sesenta. Frente al esfuerzo de unos artesanos, que vivían la competición desde tiempos inmemoria-

Entre las más recientes creaciones de Ferrari, es tal vez la más apreciada por los conocedores de la marca, que valoran ante todo sus extraordinarias prestaciones



Doce cilindros en V, seis carburadores de doble cuerpo y 352 caballos de potencia son la tarjeta de presentación del motor



Pininfarina diseñó esta carrocería y el resultado fue contundente. Algunos Ferrari Daytona llevaban los faros cubiertos por una lámina transparente de plástico.



Su interior no es especialmente sofisticado, sino más bien sobrio.

les, se oponía el poderío económico de la todopoderosa Ford. El propio Henry Ford intentó comprar la marca Ferrari y, como no lo consiguió, optó por realizar unas inversiones nunca vistas, prácticamente ilimitadas, para que sus coches de carreras ganaran a los Ferrari. Daytona y Le Mans eran las pruebas claves del año. En 1966 Ford las ganó las dos, logrando así su objetivo de imponerse en la clásica francesa, lo cual venía intentando desde 1964. Quizás por romper la racha de victorias americanas, el triunfo de Ferrari en Daytona fue más relevante. Pero así-

El Daytona en acción: las aceleraciones más brillantes están aseguradas.



34/ Motor 16

mismo el 365 GTB/4 iba a ser el portador de todo el saber y de toda la experiencia de los diseñadores de Ferrari fuera de los circuitos de competición. La efervescencia creadora que los ingenieros italianos manifestaban en sus prototipos de carreras, iba a verse reflejada en el Daytona mejor que en cualquier otro Ferrari.

La experiencia de la competición, los inmejorables resultados del mítico motor de doce cilindros en V, se manifestarían de una manera absoluta con unas prestaciones excepcionales, que han hecho del Ferrari uno de los deportivos clásicos más codiciados hoy día.

Un Daytona es capaz de acelerar más rápido que el actual 512 Berlinetta Boxer, el no va más de Ferrari al día de hoy. De cero a cien kilómetros por hora invierte 5,7 segundos frente a los 6,3 del BB y en cubrir un kilómetro arrancando a coche parado, 24 segundos frente a 25,1. Son cifras tan impresionantes como los 280 kilómetros por

hora de velocidad máxima de ambos modelos. Alcanzar prestaciones de este nivel sólo es posible gracias a una mecánica excepcionalmente refinada.

El motor del Ferrari Daytona es un 12 cilindros en V. Alimentado por seis carburadores de doble cuerpo; cuando éstos han sido perfectamente puestos a punto, desarrolla una potencia máxima de 352 caballos a un régimen de giro de 7.500 revoluciones por minuto. Es una joya mecánica, que suena a música celestial. Para su perfecta lubricación son necesarios 16 litros de aceite y el consumo de gasolina está generalmente por encima de los veinte litros, que impulsados por dos bombas eléctricas llegan desde un depósito de 120 litros de capacidad.

Los restantes elementos mecánicos más característicos son una caja de cambios de cinco velocidades acoplada al puente trasero, cuatro frenos de disco y un chasis tubular en el más puro estilo de los coches de carreras de los años sesenta.

Tras la correspondiente preparación, estas características dieron al Ferrari Daytona algunos éxitos en competición como en el Tour de Francia de 1972 con el piloto Jean-Claude Andruet. En la actualidad, todavía compiten en las carreras de deportivos históricos y suelen ser los coches a batir por su buen equilibrio: son rápidos y estables.

Agresividad Pininfarina

Si la mecánica del Daytona es algo fuera de serie, su carrocería no lo es menos. Fue diseñada por Pininfarina, pero construida por Scaglietti. El mundo de las formas de Pininfarina cobra aquí su máxima expresión por la agresividad del diseño, del que además se desprende una sensación de poderío poco frecuente. Este fue uno de los primeros coches estudiados por Pininfarina en su famoso túnel de viento, situado en su Centro de Estudios e Investigación, un complejo de 17.000 metros cuadrados que se inauguró en 1966.

El interior del coche, sin embargo, es relativamente austero, aunque los auténticos aficionados no es precisamente esto lo que valoran. Frente al asiento del conductor, no demasiado envolvente pero tapizado en cuero, un volante de madera con el caballito rampante en el núcleo reafirma el clasicismo de este automóvil.

Ocho relojes transmiten al piloto los latidos del motor y en algunos de ellos se repite la figura del símbolo de Ferrari, ese caballo rampante en torno al cual se han dado las mayores epopeyas automovilísticas. El espíritu Ferrari es algo palpable y el Daytona es quizá uno de los mejores ejemplos para llegar a comprenderlo.

Alberto Mallo

Fotos: A. Carchenilla y A. Puyol

A FONDO PEGASO J-4 1.100

PARA GRANDES FAMILIAS



VIRTUDES DEFECTOS

Espaciosidad interior	Vehículo muy ruidoso
Manejo bastante sencillo	Potencia escasa
Frenos potentes	Consumo alto
Gran maletero	Equipo pobre

El microbús Pegaso J-4 es una buena solución para aquellos usuarios que tienen necesidad de viajar continuamente en compañía de seis o siete personas con sus correspondientes equipajes. El Pegaso J-4 es bastante ágil, tiene buenos frenos y su consumo es equiparable con el de cualquier berlina Diesel de la categoría superior. La conducción es sencilla aunque, eso sí, el volante, de camión, reclama muchas vueltas para llevar las ruedas de un tope a otro y la palanca de cambio es digna de un levantador de pesos. El espacio interior

es muy amplio y los asientos hacen gala de gran comodidad. Entre los aspectos negativos destacan: el excesivo ruido de la mecánica, que recuerda a cualquier ocupante que está viajando en un vehículo de tipo industrial, la deficiente calidad de acabado y la mínima efectividad de la climatización.

En otros países europeos, caso de Italia, Suecia o Alemania, es muy frecuente el empleo de furgones desde un punto de vista familiar, pero no sucede igual en nuestro país, donde el usuario no llega siquiera a contemplar tal posibilidad. MOTOR16 ha hecho la prueba

de la J-4 no sólo con la mentalidad de ese padre de familia numerosa a quien se le quedan pequeños los coches clásicos, sino también con la de aquellos otros conductores que gustan de viajar en plan camping y necesitan un vehículo donde tengan cabida todos los elementos necesarios para llevar a cabo tal actividad.

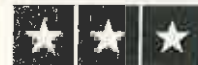
El microbús Pegaso cumple, en ambos casos, de forma bastante honesta, aunque admite todavía gran cantidad de mejoras en los más diferentes aspectos. El terreno predilecto del Pegaso J-4 es sin duda la carretera.



ALFONSO J. NIETO

Con el Pegaso J-4 pueden solucionarse los problemas de espacio que tienen las grandes familias. El único vehículo de este tipo construido actualmente en nuestro país cumple de forma honorable las exigencias de una gran familia.

MECANICA



El motor Diesel del Pegaso J-4 es el elemento que más recuerda el primitivo carácter industrial de este vehículo, sus vibraciones excesivas y su alto nivel de rumorosidad descubren de inmediato la gran antigüedad del diseño, que no tiene nada que ver con los Diesel ligeros creados para coches como los Talbot Horizon, Citroën BX o Renault 9, en sus versiones alimentadas por gasóleo.

La elasticidad del conjunto es el aspecto más favorable de esta mecánica, como suele ser clásico en todos los Diesel, mientras en el capítulo negativo cabe hablar de una potencia máxima muy pobre, tan sólo 50 caballos, bastante justa para la masa del conjunto, de más de 1.350 kilos de peso en vacío. El motor del Pega-

so se agota rápidamente cuando el vehículo se enfrenta con una cuesta algo fuerte, lo que obliga al conductor a recurrir repetidamente a la palanca de cambios, pues en tales casos tanto la quinta como la cuarta son insostenibles. Por contra, cuando el J-4 rueda

por el tráfico urbano la elasticidad de la mecánica permite mantener, sin ningún problema, las marchas largas —cuarta o quinta— a velocidades muy pequeñas —del orden de los treinta o cuarenta kilómetros por hora—; si el conductor quiere aumentar el ritmo basta con una ligera presión sobre el acelerador y el Pegaso coge velocidad de forma progresiva; en este último caso se comporta, como un coche automático que no necesita la palanca de cambios.

La caja de cinco marchas tiene un carácter que sintoniza bien con la personalidad del motor. Las tres primeras velocidades permiten buenas aceleraciones para un vehículo de estas características, mientras que la cuarta y la quinta posibilitan una velocidad de cruce estimable, siempre y cuando el terreno sea llano.

El manejo de la palanca de cambios es criticable por la dureza y falta de precisión del conjunto. Aspectos que se manifiestan, sobre todo, a la hora de poner la marcha atrás, operación que requiere bastante práctica pues son muchas las veces que se introduce la cuarta.

FICHA TECNICA



Pegaso J-4 1100

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.794 c. c. (80,25 X 88,9 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Bomba de inyección. Compresión: 21,5 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad de depósito: 37 litros. Potencia máxima: 50 CV a 4.250 rpm. Par máximo: 10,2 mkg. a 2.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,4 km/h.; 2.ª, 11,1 km/h.; 3.ª, 17,2 km/h.; 4.ª, 23,3 km/h.; y 5.ª, 25,4 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De husillo globoide y rodillos. Vueltas de volante entre topes: 5. Diámetro de giro: 10 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje rígido sobre ballestas detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa estampada, de 4,5 X 14 pulgadas. Neumáticos: 6.70-14 de 6 lonas.

PESOS En orden de marcha: 1.350 kilos. Carga útil: 965 kilos. Peso máximo remolcable: 750 kilos.



Excelente
Bueno
Normal
Regular
Malo



ALFONSO J. NIETO

La parte posterior denota la antigüedad del diseño. Los grupos ópticos son excesivamente pequeños.

RENDIMIENTO



El rendimiento de este microbús Pegaso sólo puede calificarse de regular, tanto por lo que se refiere a prestaciones puras como a consumos.

La velocidad máxima no llega a los 110 kilómetros por hora —108,3 exactamente— y las aceleraciones son, también, muy flojas, lo que pone de manifiesto la escasa fuerza del motor; un 40 por 100 más de potencia sería bienvenido, pues permitiría una prontitud de respuestas equiparable a la de cualquier turismo, con ello se agilizarían en gran medida las maniobras de adelantamiento, por el momento bastante penosas, sobre todo con el coche cargado.

Las recuperaciones, por el contrario, son notables, lo que redundará en una mayor comodidad de conducción al evitar el uso excesivo del cambio, operación molesta para muchos usuarios. La ya comentada elasticidad de la mecánica es la principal causa de este buen resultado.

El Pegaso J-4 consume bastante en cualquier tipo de terreno: carretera, autopista o ciudad. Cuando se circula a velocidad por encima de los sesenta o setenta kilómetros por hora, algo normal cuando el tráfico está despejado, el motor trabaja ya cerca del límite de sus posibilidades y en tales condiciones su sed de combustible se dispara.



El frontal del J-4 es sencillo y despejado. Los paragolpes son casi simbólicos y su acción poco efectiva.

El J-4 dista mucho de ser un prodigio de sobriedad, pero si se tiene en cuenta el número de personas que puede transportar salen unas cuentas muy razonables, sobre todo si se considera que consume gasóleo.

COMPORTAMIENTO



La conducción de la Pegaso J-4, en principio sencilla cuando se rueda por tramos rectos o poco sinuosos, va complicándose a medida que aumenta el número de curvas, terreno donde sus reacciones se modifican en función de la carga desplazada.

Con poco peso a bordo, el microbús J-4 muestra cierta tendencia a irse de morro a la hora de entrar en las curvas. Una vez dentro de la curva se perciben además unos rebotes algo bruscos de la parte trasera, rebotes molestos y que exigen un ritmo moderado.

Cuando se aumenta la carga, el Pegaso tiende, sin más, a irse de la parte trasera.

La dirección necesita muchas vueltas, cinco exactamente, para llevar las ruedas de un extremo a otro. Es, por tanto, muy lenta, lo que exige al conductor bastante trabajo. En marcha no presenta gran dureza, pero si a coche parado al juntarse entonces todos los factores negativos: mucho peso sobre el tren delantero, falta de servoasistencia, etcétera, que hacen necesarios unos buenos músculos para su accionamiento.

Los frenos son uno de los elementos destacables de este vehículo; son irremprochablemente eficaces circulando con carga o sin ella.

CARROCERIA



Funcional sí, pero, al mismo tiempo, antigua. Así puede calificarse la carrocería del Pegaso J-4, un diseño que ya tiene muchos años a sus espaldas, pese a que su comercialización bajo el nombre de Pegaso se haya iniciado, tan sólo, hace veinte meses.

Es una carrocería compacta y de dimensiones mínimas, sobre todo si se le compara con los modelos competidores, lo que le permite circular con soltura por cualquier ciudad, incluso si el tráfico es abundante y las calles muy estrechas; carece, sin embargo, de la su-

PRECIO EN LA CALLE

1.522.365 ptas.

Fecha de presentación: Mayo de 1982.
Fabricante: ENASA.
Garantía: 1 año.
Número de talleres: Más de 300.
Plazo de entrega: De inmediato a un mes.



El tablero de instrumentos es muy similar al de cualquier turismo. La visibilidad es también buena. El motor, situado entre los dos asientos es demasiado ruidoso



La disposición de los asientos en la parte posterior puede variar en función de los deseos del usuario. En cualquier caso se trata de plazas confortables



Dos puertas amplias dan acceso a un maletero de buenas dimensiones. La poca altura de la arista de carga facilita mucho las maniobras a la hora de subir y bajar maletas

ficiente protección ante los arañazos y las pequeñas colisiones, tan frecuentes en estos casos; los parachoques metálicos aparecen casi como elementos simbólicos y las franjas laterales de goma no tienen ninguna utilidad; los grupos ópticos posteriores están muy expuestos a cualquier golpe y otro tanto sucede con los pilotos laterales.

La aerodinámica no es, por supuesto, uno de los puntos fuertes de este diseño, pero en su descargo hay que decir que el conjunto no genera muchos ruidos de aire, incluso cuando rueda deprisa; los silbidos que se perciben en tales circunstancias provienen de los retrovisores, muy poco perfilados.

Cabe hacer otra crítica a la falta de posibilidades decorativas: el Pegaso J-4 se ofrece en una única versión bicolor —blanco dominante y negro:

INTERIOR



En el microbús Pegaso no está bien resuelto el acceso a las plazas delanteras; es difícil no sólo entrar, sino también salir; la gran altura del piso de la cabina exige que se apoye uno de los dos pies sobre el peldaño intermedio que tiene una superficie muy pequeña y es, además, bastante deslizante; los problemas se agravan por la ausencia de asideros para conductor y acompañante. La puerta lateral posterior tiene, por el contrario, gran amplitud, lo que facilita cualquier operación; el peldaño es muy amplio y está recubierto de moqueta.

La amplitud es el punto fuerte del J-4 que acepta, sin problemas, dos personas delante y de cinco a siete personas detrás. Los asientos de la parte anterior son cómodos, tienen una buena forma anatómica y recoge el cuerpo lateralmente mejor que en muchos turismos, tan sólo la altura del respaldo es algo corta, por lo que los hombros no quedan bien cubiertos. Los asientos corridos de las plazas posteriores son cómodos, pero tienen un problema: están demasiado próximos al suelo y las piernas quedan siempre algo separadas del asiento propiamente dicho. Dado que la altura libre al techo es grande —aunque un adulto no pueda caminar erguido por el interior—, sería muy conveniente levantar tales asientos algunos centímetros.

El maletero se asemeja mucho a la bodega de un autocar, es alto y bastante profundo, lo que permite colocar buen número de maletas. Las dos puertas, con un gran ángulo de abatimiento, así como la poca altura de la arista de carga y descarga, facilitan en extremo tales operaciones.

El recubrimiento del techo con un material plástico color marfil, la moqueta del suelo en tonos rojos y la tapicería de los asientos, son responsables de un ambiente bastante acogedor.



El reducido tamaño exterior del microbús Pegaso es uno de sus puntos fuertes. Con sólo 4,10 metros de longitud, el J-4 se desenvuelve muy bien en ciudad

PUESTO DE CONDUCCION



Hay bastantes detalles que rebajan la comodidad a la hora de conducir el Pegaso J-4. Entre los aspectos menos favorables cabe destacar: la palanca de cambios demasiado adelantada —tanto que la mano golpea contra la consola cuando se mete primera y tercera—, el volante excesivamente horizontal e inmenso —42 centímetros de diámetro

exterior frente a los 38 centímetros habituales en cualquier turismo—, así como el freno de mano, que amenaza de continuo la espinilla izquierda. El asiento es cómodo y los pedales muy suaves en su accionamiento.

El cuadro de instrumentos se consulta sin problemas y los diferentes pulsadores se accionan de forma sencilla, aunque sea necesaria una ligera flexión del busto para alcanzarlos. El Pegaso J-4, como todos los vehículos con motor Diesel de inyección indirecta, necesita un periodo de precalentamiento para la puesta en marcha, una operación que no necesita más allá de treinta

segundos con temperaturas benignas; es, sin embargo, criticable que el dispositivo de precalentamiento no vaya incorporado a la llave de contacto, lo que exige al conductor apretar un botón durante dicho tiempo. En el centro del cuadro de mandos un reloj señala, a través de una aguja indicadora, la marcha del proceso.

En la consola central se sitúa una pequeña tapadera que da acceso al depósito de líquido de frenos; este detalle es negativo, ya que cuando se rellena tal depósito puede caer fuera alguna gota, de efectos sumamente corrosivos, que deteriorará el material de recubrimiento.

PRESTACIONES

Algo perezoso



VELOCIDAD MAXIMA 108,3 km/h.

ACELERACION

400 m. salida parada 26,6 seg.
1.000 m. salida parada 48,5 seg.
De 0 a 100 km/h. 31,8 seg.

RECUPERACION

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 23,8 seg.
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 24,9 seg.
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 46,0 seg.
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 47,7 seg.

CONSUMO



Mucha sed

CIUDAD

A 19,2 km/h. de media 10,1 litros

CARRETERA

A 90 km/h. de crucero 10,4 litros

AUTOPISTA

A 100 km/h. de crucero 12,3 litros

AUTONOMIA MEDIA

Consumo medio ponderado .. 10,4 litros
Recorrido 310 km.



Forma rectangular para los faros. No son halógenos, pero dan buena luz

La visibilidad es buena en todos los sentidos, aunque no tiene ninguna justificación la ausencia de retrovisor interior.

CONFORT



La poca efectividad de la climatización y el excesivo ruido originado por el motor son los aspectos negativos del Pegaso J-4 en el capítulo confort.

Con tiempo frío, como el que MOTOR16 ha encontrado durante la prueba del vehículo, el dispositivo encargado del aire caliente se muestra incapaz de cumplir su misión, incapacidad que se manifiesta en forma de bajas temperaturas en todo el espacio habitable. A su vez, la falta de materiales aislantes alrededor del motor permite el paso de toda la rumorosidad proveniente de la mecánica, más molesta a medida que se alarga el tiempo de viaje. Sobre carreteras de mal piso los viajeros del J-4 perciben fuertes traqueteos originados por la suspensión, aunque se suavizan en función de la carga.

EQUIPAMIENTO



El microbús Pegaso tiene un equipo pobre. Faltan elementos que afectan a la seguridad, tales como: parabrisas laminado, piloto antiniebla, luneta térmica o testigo de desgaste de pastillas de freno, elementos cuya ausencia es casi imperdonable en cualquier vehículo que tenga una vocación familiar.

La mecánica está, sin embargo, bien vigilada y dado el carácter del microbús puede justificarse, incluso, la no aparición de un cuentarrevoluciones, instrumento que en estos casos es de gran utilidad a la hora de rebajar consumos.

Para el Pegaso J-4 no hay, prácticamente, opciones comercializadas por la firma constructora y sería más que deseable que en un vehículo de este tipo, con vocación familiar, estuviera dispo-

EQUIPAMIENTO

Bastante pobre

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

FRENOS

Efectividad excelente

DISTANCIAS DE FRENADO

A 60 km/h.	10,6 metros
A 90 km/h.	25,8 metros

nible un sistema adecuado de climatización, pues se podrían mitigar así los rigores del clima, tanto en verano como en invierno.

ACABADO



En la terminación del microbús J-4 no se han hecho grandes esfuerzos y, aunque a primera vista todo parece muy pulcro, pronto se descubren fallos en pequeños detalles. La utilización de sistemas de cierre arcaicos tanto en las puertas delanteras como en las puertas del maletero demuestran, una vez más, el destino inicial del Pegaso como furgón de transporte.

La tapicería de los asientos es de buena calidad y parece bastante insensible al desgaste, un punto positivo a tener en cuenta dentro de un vehículo cuya rentabilidad se obtiene en virtud de su uso intensivo.

VALOR/PRECIO



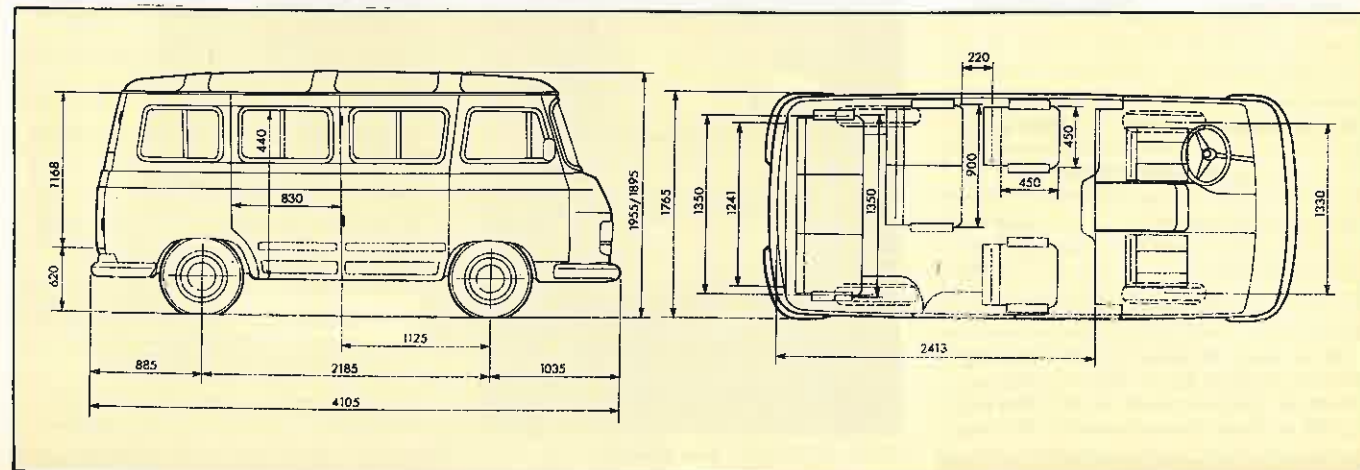
El precio del Pegaso J-4 no es muy alto si se tiene en cuenta la capacidad de transporte ofrecida por este vehículo; de cualquier forma, la relación económica aquí descrita no es excesivamente brillante por causa de la antigüedad del diseño general, perceptible en gran cantidad de detalles, que ya hemos enumerado a lo largo de esta prueba.

Para que el Pegaso J-4 sea más competitivo necesita con urgencia mejorar su acabado, tanto exterior como interior, e introducir soluciones más modernas, tanto para la climatización y confort del interior como para el aislamiento de los ruidos mecánicos.

Solucionados estos problemas, el J-4 aparece como una opción interesante para aquellos usuarios en busca de un superfamiliar que, aparte de no ser muy grande, albergue en su interior sin problemas una familia completa y su equipaje y además se desenvuelva ágilmente en ciudad y se pueda viajar cómodamente, sin apreturas.

Angel Marco

Con la colaboración del equipo de pruebas



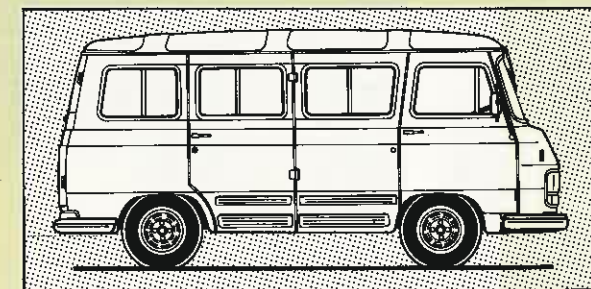
FRENTE A SUS RIVALES

El Pegaso J-4 es, por el momento, la única opción nacional en este segmento de furgonetas con vocación familiar, segmento últimamente muy competido por la llegada de varios modelos de importación.

El Pegaso domina a sus rivales por precio y es también más pequeño en su exterior, pero nada más. Veremos qué pasa en un futuro próximo, con la puesta en el mercado del modelo Nissan Vanette, de Motor Ibérica.

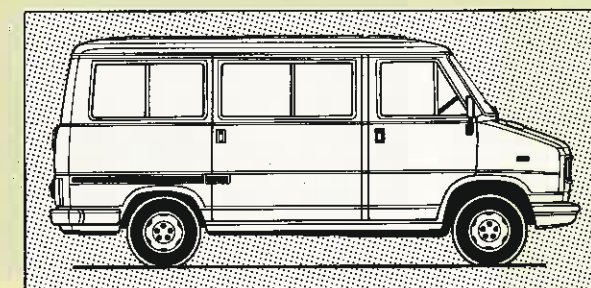
PEGASO J-4 1.522.365 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.798 c. c. Potencia: 50 CV a 4.250 rpm. Peso en vacío: 1.350 kg.



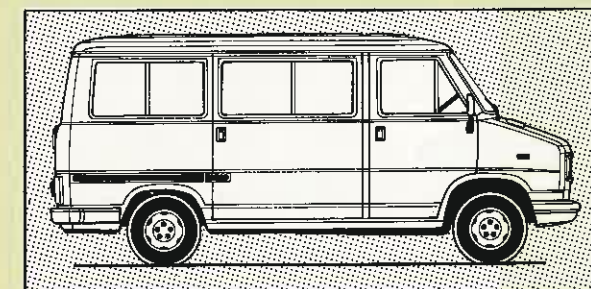
CITROËN C-25 1.818.873 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 2.500 c. c. Potencia: 75 CV a 4.100 rpm. Peso en vacío: 1.495 kg.



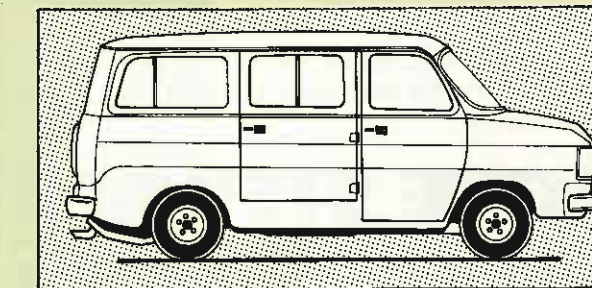
FIAT DUCATO 1.641.065 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 2.445 c. c. Potencia: 72 CV a 4.200 rpm. Peso en vacío: 1.710 kg.



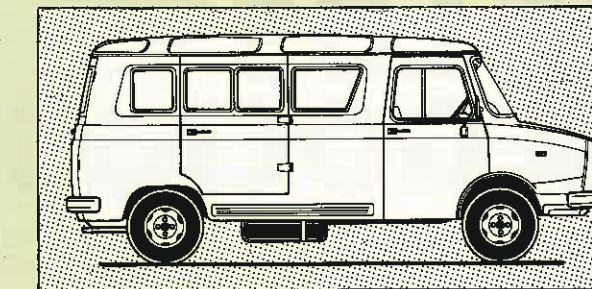
FORD TRANSIT 2.115.399 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.400 c. c. Potencia: 63 CV a 3.500 rpm. Peso en vacío: 1.582 kg.



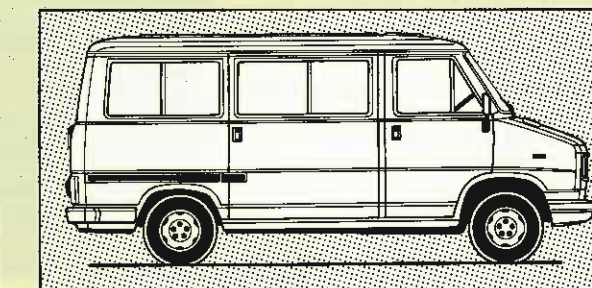
LEYLAND SHERPA 1.625.000 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.798 c. c. Potencia: 52 CV a 4.250 rpm. Peso en vacío: 1.244 kg.



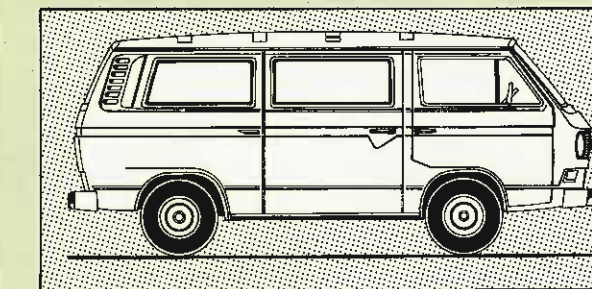
PEUGEOT J-5 1.763.986 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 2.500 c. c. Potencia: 75 CV a 4.100 rpm. Peso en vacío: 1.495 kg.



VOLKSWAGEN KM 30 2.658.956 ptas.

Motor trasero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.913 c. c. Potencia: 60 CV a 3.700 rpm. Peso en vacío: 1.000 kg.



Hace diez años Jackie Stewart se retiró de las carreras de coches después de haber sido tres veces campeón del mundo. Y en este tiempo ha conseguido más dinero y más fama que siendo piloto. Es uno más de los personajes de las revistas del corazón, se trata con la realeza y con todos los grandes.

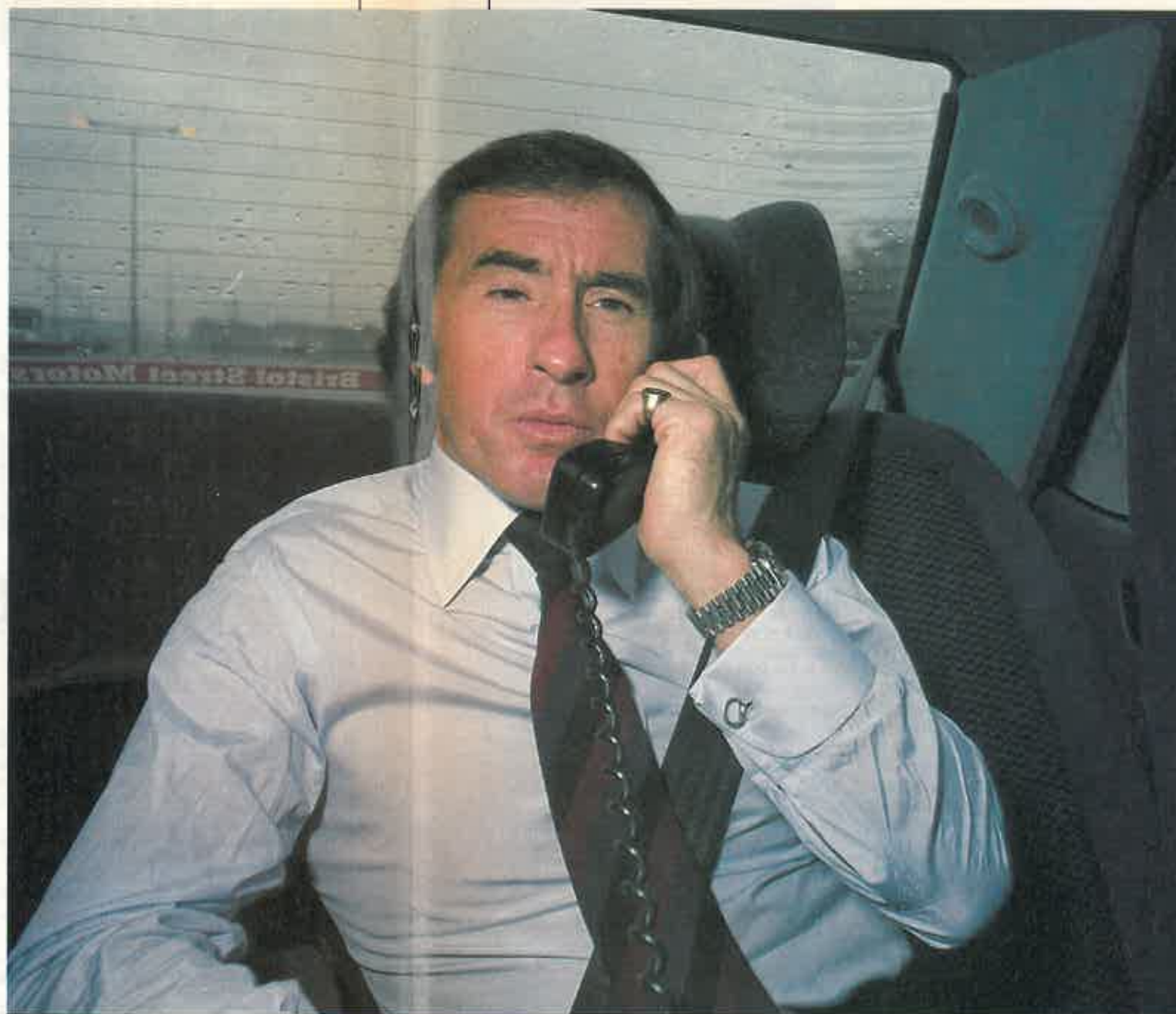
JACKIE STEWART CAMPEON DEL MUNDO DE LOS NEGOCIOS

EN un fangoso pantano, en el Estado de Beaulieu, el último faisán cae hacia el suelo entre una lluvia de plumas. Los perros acuden al toque de silbato, los otros cazadores abandonan sus posiciones y acuden al lugar donde el Range Rover y el Land-Rover están esperando. Jackie y Hellen Stewart se sientan en la parte trasera de su Mercedes todo terreno sacudiéndose el barro de sus botas. Gerry, el chófer, les proporciona unos zapatos Gucci y ayuda a Hellen a quitarse la cazadora y a ponerse sobre los hombros su capa de Saint Laurent.

Jackie echa una mirada a su Rolex y después consulta su programa: Un Cessna privado espera en la pista de despegue en el aeropuerto de Southampton para llevarlos a una cena en Edimburgo, en donde les esperan a las

cinco de la tarde. Aún queda despedirse del anfitrión, lord Montagu, y de los otros cazadores, y además dar una propina a los ojeadores y al capataz y no olvidarse de recoger el faisán que mientras tanto les están preparando. Cuando terminaron de hacer todo esto ya era un poco tarde y la hora de la cita se echaba encima peligrosamente. Pero aún hubo que hacer otra parada, ésta

“Viéndole conducir desde el asiento de atrás se comprende por qué dicen que es posiblemente el mejor conductor que ha habido nunca”



por cuenta de Hellen, que se empeñó en entrar en una pastelería y salió cargada de trufas y otros caprichos de precio prohibitivo.

Después de esto andábamos realmente mal de tiempo, y Jackie, sentado atrás conmigo, le dijo a Helen que no molestara más a Gerry con su charla para que el chófer pudiera concentrarse en la conducción. Y a continuación, Jackie empezó a dar instrucciones tales como «pon la cuarta, levanta el pie, céntrate, vamos, podemos adelantar a ese camión, venga, ahora. De acuerdo, mete la quinta, vamos a adelantar también a ese coche. ¿Qué haces?...»

Cuando ya estábamos encima de la curva Gerry murmuró: «Es que no veía nada.» «¡Tenías tiempo antes de la curva!», dijo Jackie lamentándose. Hasta que llegamos a Southampton, Jackie estuvo conduciendo desde el asiento de atrás, preocupado por cada milésima de segundo en cada centímetro. Nunca olvidaré su visión de la conducción como una ciencia exacta. Entonces comprendí por qué había sido campeón del mundo nada menos que tres veces, por qué todos dicen que Jackie es muy especial y, en definitiva, por qué es posiblemente el más grande conductor de coches de todos los tiempos.

Hasta el momento en que montamos en su coche para llegar al aeropuerto con mucha prisa, yo sólo había visto al Jackie-hombre de negocios, y, sobre todo, al Jackie-relaciones públicas. Incluso cuando estaba de caza con lord Montagu, supuestamente pasando un

“Mientras Gerry, el chófer, conduce, Jackie hace constantes llamadas telefónicas desde el coche. Es el perfecto hombre de negocios”



día de descanso, uno se daba cuenta de que en realidad estaba trabajando precisamente como relaciones públicas. Uno tenía la tentación de imaginárselo pensando: «Puede ser útil estar de cacería, nunca se sabe qué nuevas relaciones podré establecer». Al fin y al cabo no andaba tan descaminado, cazando fue como conoció, por ejemplo, a la princesa Ana y a su esposo, el capitán Mark Phillips. Y hoy, su mujer, Hellen, es la madrina de Zara, hija de los príncipes.

La jornada que pasamos juntos de cacería fue mi segundo encuentro con Jackie Stewart. El primero fue un par de meses antes, cuando él estuvo en Génova por asuntos de negocios. Jackie vive en Génova, pero trabaja por todo el mundo, volando alrededor de setecientos mil kilómetros al año. La idea era que yo podía acompañarle como testigo de lo que él llama «un típico día de trabajo».

El día elegido empezó para él en el hotel Grosvenor House, a las siete de la mañana, delante de un plato de cereales cocidos, seguido inmediatamente por un rápido jogging por las avenidas de Hyde Park. Después tuvo una reunión de trabajo en su habitación del hotel con su agente, su abogado de la Corporación Europea y cuatro banqueros. A las nueve telefonó a su secretaria, Ruth Kinnear, que esperaba su llamada en Génova, como todos los días del año. A las diez llegó Gerry, el chófer, y se lo llevó en su Ford Granada, matrícula JYS 1 —John Young Stewart—, el coche que tiene a su disposición siempre que está en Inglaterra.

Cada minuto de tiempo de Jackie Stewart pertenece a alguien, su tiempo

está vendido a buen precio: Goodyear, Ford, Britax, Simniz, Rolex y otras muchas marcas comerciales le pagan por actuar para ellos como asesor de relaciones públicas. El día en que yo me convertí en su observadora fue propiedad de Goodyear, y comimos con los distribuidores de estos neumáticos. Mientras Gerry conducía, Jackie hacía llamadas telefónicas desde el coche.

Poco antes del mediodía llegamos a un hotel en las afueras, donde los cincuenta distribuidores de los neumáticos Goodyear nos estaban esperando. Jackie realizó su trabajo de relaciones públicas a la perfección, contando chistes, dando palmaditas y estrechando manos. Comió pomelo y ensalada de pollo, se levantó y sin notas ni papeles pronunció un discurso, intercalando las gracias por la recepción con publicidad descarada del Ford Granada, de los cinturones de seguridad marca Britax y de otros productos que también representa. Por supuesto, hizo las convenientes alabanzas de los neumáticos Goodyear, y todos rieron y elogiaron entusiastamente su discurso. Un discurso por el que Jackie pasó una cuenta de cinco mil libras —unas noventa mil pesetas—.

El astuto «escocés volador»

A pesar de todo lo que gana, el dinero es una gran preocupación para Jackie Stewart. Admite que cuanto más tiene más quiere y se enorgullece de ser un «astuto escocés».

Después de comer, todos los distribuidores fueron al bar para tomar una copa. Jackie no bebe, ni tampoco toma té o café. Come muy poco y por lo que



pude ver tampoco debe hacer pis. Quizá se alimenta de petróleo. Así pues, mientras los demás bebían, él se limitó a escribir autógrafos muy personales, dedicando cada uno a los hijos de cada distribuidor, tal como si fuera su querido tío Jackie. Después me contó que cuando era muy joven pasaba horas practicando su firma, porque estaba convencido de que un día tendría que hacer esto que estaba haciendo justamente ahora: firmar y firmar con un nombre famoso. Y quería que su firma fuera correcta y firme, que no le desacreditara.

A las tres dejamos el hotel y nos dirigimos al Grosvenor House. Jackie quería cambiarse de ropa, y como había tiempo, prefirió hacerlo con calma. Por si acaso, llevaba la ropa en el coche, y se hubiera cambiado en él si no hubiera sido posible ir a su habitación.

Y a todo esto, ¿cómo es Jackie Stewart? Pues bien, es tirando a bajito

«En lo que Jackie llama un «típico día de trabajo» todos los minutos están consagrados a las relaciones públicas. Pero también cuando descansa, yendo, por ejemplo, de cacería, aprovecha para hacer nuevas y provechosas amistades»

—aproximadamente 1,70 metros— y como le gustaría ser más alto, anda de puntillas y sube los hombros para parecerlo. Tiene un tórax ancho y un cuello delgado pero muy fuerte. No hay que olvidar que los conductores de coches de carreras conducen prácticamente tumbados, pero llevan la cara ligeramente levantada y esto exige unos buenos músculos, precisamente en el cuello. Habla, por supuesto, con acento escocés, y gesticula mucho. En cuanto a su psicología puedo decir que está seguro de sí mismo, da la impresión de autoconocerse y dominarse.

Cuidar la imagen

Finalmente llegamos al Springfield Boy's Club. Dentro había muchos muchachos negros que lo vieron llegar sin mayor emoción. El director del club vino a saludarle, pero estaba muy preocupado discutiendo algún fallo en las instalaciones de fútbol con el entrenador. Jackie quiso tranquilizarlos, pero ellos se retiraron malhumorados. Le costó trabajo conseguir que un muchacho aceptara jugar una partida de ping-pong con él, que estaba, sin embargo, deseando hacerlo. Yo me preguntaba qué podía ser lo que había obligado a Jackie a pasar un rato tan poco agradable. Luego supe que él aceptaba responsablemente la presidencia del Club de Jóvenes desde que había sido nombrado para ese cargo a la muerte del piloto de carreras Graham Hill, en 1968. Hill fue el fundador del club y Jackie está dispuesto a darle continuidad.

Abandonamos Springfield alrededor de las ocho y veinte, y Jackie dijo que quería regresar a la habitación de su hotel para llamar por teléfono mientras se tomaba un sandwich. Aún tenía que hacer veinte minutos de gimnasia antes de meterse en la cama. Al día siguiente comería nuevamente con los distribuidores de neumáticos, luego haría una prueba también de neumáticos, se reuniría con vendedores de coches... Evidentemente no acepté su invitación; era todo terriblemente monótono y aburrido. ¿Dónde está —le pregunté— el Jackie de las revistas del corazón, el de las cacerías, los safaris, las fiestas y las reuniones con la realeza?

Jackie, sonriente, miró su agenda. Dos meses después de aquel día típico de trabajo había uno de esos días brillantes. Justamente la cacería de faisanes en la finca de lord Montagu, seguida de la cena en el palacio de Edimburgo. Acepté la invitación. Y ahora veía subir a Jackie la escalinata del palacio, embutido en su traje escocés y con la mano de su mujer fuertemente apretada en la suya. Y sin saber por qué me parecieron los dos especialmente frágiles, perdidos y pequeños como dos niños.

Lynn Barber

Carmen Martín Gaité

Un paseo en automóvil

EXISTEN ciertas nociones vinculadas con fenómenos de nuestro entorno que tal como se viven y se interpretan en la primera infancia así quedan acunadas para siempre en nuestra experiencia posterior.

Yo pertenezco a una generación en que el automóvil era fundamentalmente considerado como un lujo, como algo cuya irrupción ante nuestros ojos, sin ser ya exótica, no dejaba, sin embargo, de estar teñida de cierto cariz de excepcionalidad. La mayoría de las personas que durante los años de mi infancia y primera juventud tenían coche, se daba por supuesto que tenían asimismo el dinero suficiente para poder pagar un chófer que lo condujera. Empezó a apuntar progresivamente también, entre jóvenes de buena familia, el conato de aprender a conducir sus propios automóviles. Pero esto suponía un signo más de status privilegiado; es decir, no dejaba de estar relacionado aquel naciente afán con el mundo de la excepción. Sería para mí muy difícil de delimitar el momento en que empecé a entender el fenómeno de los coches como una necesidad de tipo utilitario y a aceptarlo como tal. Difícil sobre todo porque si he de ser completamente sincera, creo no haberlo aceptado todavía. Quiero decir que me doy perfecta cuenta de las ventajas que puede suponer en la sociedad actual tener un coche propio y saber conducirlo, pero se trata de una noción en cierta manera abstracta y en conflicto con aquella inicial vivencia de que he hablado al principio y que pervive arraigada en lo más hondo de mi ser. Jamás se me ha ocurrido comprar un coche ni aprenderlo a conducir y sigo considerando como un placer inesperado que alguien me lleve a dar «un paseo en automóvil». De esta manera, mi actitud resulta hoy a los ojos de los demás tan anacrónica como en aquellos tiempos resultaba que alguien, sin ser conductor de oficio, exhibiera un carnet de conducir.

En relación con este somero intento de justificar mi rechazo hacia el

coche considerado por la sociedad de consumo como un aditamento obligatorio del ser humano, se me ocurre hacer una reflexión que no deja de producirme a mí misma cierta perplejidad y que se refiere al tren.

Es, en efecto, muy curioso que los viajes en tren hayan ido perdiendo, en proporción inversa, aquella connotación de algo consabido e indiscutible, ya que se trataba de la forma de desplazamiento más obvia para la mayoría, por ser también la más barata. ¿Qué familia no había sacado el famoso «kilométrico»? Hoy, en cambio, conocer al dedillo las posibilidades, horarios, trayectos y transbordos que la red ferroviaria nos ofrece es para muchos una total rareza. Empezar un viaje en tren suele resultar un expediente con el que a la gente no se le ocurre contar sino en

casos de emergencia. Recuerdo que cuando mi hija tenía trece años, veraneé con ella en una playa ya cercana al Puerto de Santa María, y puede comprobar con enorme extrañeza que muchos de los amigos de su pandilla no habían montado nunca en tren. Las excursiones ferroviarias que yo empecé a programar para aquel grupo de niños y niñas despertaron en ellos una jubilosa sorpresa, una sensación de aventura, acostumbrados como estaban a desplazarse —incluso para los trayectos más cortos— aglomerados en el estrecho y tedioso recinto de un coche que ni espolcaba su imaginación ni tan siquiera les incitaba a mirar el paisaje por la ventanilla. Pensé entonces que les estaba ayudando a descubrir una emoción parecida a la que yo experimentaba a su edad, y sigo experimentando, cuando alguien me lleva a dar un paseo en automóvil. Una emoción vinculada con lo excepcional.

Carmen Martín Gaité. Escritora. Autora de libros de creación, ensayo y crítica literaria. Premios Nadal, Gijón y Nacional de Literatura. Entre sus obras más conocidas están: «Entre visillos», «Usos amorosos del siglo XVIII en España», «Retablos», «Fragmentos de Interior», «El cuarto de atrás», etcétera.



Durante un par de meses, las pistas de las estaciones de esquí se convierten en pasarelas de la moda blanca, donde los maniqués vivientes se esfuerzan en demostrar que son los esquiadores mejor vestidos de la temporada. Si quiere entrar en esta competición, en nuestras páginas encontrará lo último en la moda del esquí.

ESQUIAR Y PRESUMIR

ESTA comenzando la temporada, como quien dice. En Europa caen tímidamente unos copos en unas estaciones y en otras conservan cariñosamente lo que queda. (Las competiciones de la Copa del Mundo se aplazan por falta de nieve.) Y las tiendas de deportes, que se han hecho un nombre aconsejando sobre material de esquí a sus clientes, se ven desbordadas nada más levantar la reja. Dos días antes de partir a los Alpes o a los Pirineos, los esquiadores se acuerdan de que las botas les hacen daño o de que no tienen guantes. Invanden unas tiendas y se pelean porque el dependiente les venda unos artículos que valen su precio en oro. Cuando llegan a la estación y hacen cola para que les den un pase de remotes, que se acerca a las dos mil pesetas, tampoco rechistan. Por esquiar, ¡lo que haga

falta! Para esquiar hay que hacer un viaje. Esto es lo que hace a este deporte particularmente caro y especialmente completo. Una «esquiada» dura toda una jornada sin que se agoten las energías. Después del baño de la tarde, el cuerpo sigue pidiendo marcha: el estómago reclama un par de platos típicos de esa zona serrana y los músculos, excitados por las sensaciones de unas siete horas de deslizamiento, te llevan a cubrir la pista de baile en la discoteca de la estación.

Material deportivo importado

Hechas estas consideraciones, podemos volver a pensar en lo «caro» que resulta disfrutar, no ya esquiar. Pero hay un capítulo que sí lo origina directamente el hecho de ser esquiador. Es el material deportivo: ropa, botas, fija-

ciones, esquís y bastones de esquiar. Y los precios de estos artículos están condicionados por lo que grava la aduana, el distribuidor y la tienda, puesto que todo es importado y sólo algo de ropa se fabrica en España. El precio que pagamos a estos intermediarios se pone en más de un ciento por ciento.

De cualquier forma, el esquiador, cuando acaba de bajar del telesilla y hecha una amplia mirada seleccionando la ladera por la que va a bajar, ha olvidado este triste dato. Si ha elegido los esquís más caros, pero los de dureza y nervio que deseaba, sólo siente la seguridad que proporcionan en cada giro, lo bien que se dirigen. Y así les pasa a todos los adictos al esquí con todo el material que llevan.

Esquiar es un placer sin precio. Ni edad, y ahí le duele a los padres de familia. Por una parte, es un deporte que



La esquiadora lleva un mono ajustado de la firma austriaca Hasegg (26.000 pesetas), una prenda cómoda que cada día se impone más entre las mujeres.

Este jersey de competición de la firma Silvy tiene las mangas acolchadas para amortiguar los golpes y una chaquetilla impermeable que cubre toda la parte delantera (37.000 pesetas). Los guantes son de cuero, marca Killy (4.975 pesetas). El pantalón elástico es un Reinalter (21.000 pesetas).



Si queremos prescindir del gorro sin pasar frío, pueden servir unas orejeras (1.650 pesetas).



Unos «guetres» pueden ser una protección extra para que la nieve no se cuele por la bota. Estos hacen conjunto con unas manoplas de la firma Invicta, del mismo material: charol impermeable (3.500 y 5.500 pesetas, respectivamente). Las botas, especialmente adaptadas a la anatomía del pie femenino, son unas Dynafit, modelo Lady D (13.563 pesetas). Los esquís son Head y las ataduras unas Salomón 737 (17.400 pesetas).



Unos esquís Fischer RC4 (53.230 pesetas) llevan montadas unas fijaciones Tyrolia, 380-D (22.160 pesetas), para unas botas San Marco (15.000 pesetas).



se puede practicar en familia (y en fila india si se desea), pero por otra... ¡Cómo crecen los niños, hay que ver! Los padres aficionados compran unas tablas de plástico al pequeño de tres o cuatro años, a los de cinco o seis, otros esquís, otras botas, otro número de pantalones. Todas las temporadas lo mismo. Y lo de una generación no lo puede heredar la siguiente. Los artículos se quedan anticuados cada cinco años.

Sí, los equipos han cambiado mucho. Las botas ya no son de cuero. Están compuestas por una carcasa de plástico rígido que recubre un cómodo botín impermeable, que mantiene siempre una buena temperatura. Cada firma de calidad, como Técnica, Dynafit o Nórdica, lanza hasta veinte modelos diferentes cada dos temporadas. Una bota para niños que corren mucho, otra para los que corren poco; una para señoras tranquilas, otra para



En un día soleado el anorak de la casa italiana Il Fiori, hecho de Mec-Por transpirante e impermeable, se puede convertir en un chaleco quitando las mangas (21.000 pesetas). El jersey es de la misma marca y los pantalones son de fabricación francesa, de la marca Eralp (16.500 pesetas). El esquiador lleva una chaqueta de anorak Hot Line, confeccionado con Gore-Tex y forrado de Thinsulate (23.200 pesetas), y unos pantalones Descente (25.500 pesetas).



Los guantes blancos son de fabricación nacional (3.200 pesetas), de cuero, como los rojos, de la firma Invicta (5.300 pesetas). Las gafas con montura blanca y cristal de espejo sólo valen 950 pesetas, pero si fueran unas Vuarnet (que tienen la misma forma) valdrían unas diez veces más.

competición, etcétera. Es la superespecialización y una labor de investigación continua por parte del fabricante. Los precios oscilan entre las cinco mil y las treinta mil pesetas. Hace años hubieran dado oro por cualquiera de ellas.

Los esquís dejaron de ser macizos. Una sola clase de madera no podía reunir todas las virtudes requeridas por una buena tabla. Entonces, pasando por inventos como los esquís metálicos y de otros materiales artificiales, las fábricas comenzaron a producir esquís compuestos por planchas de maderas especiales, láminas elásticas, fibras y metales, como si fuera un «sandwich». La forma y la composición varía según el tipo de esquiador, la velocidad que suele llevar y hasta el tipo de nieve sobre la que va a ser usado. Podemos elegir un esquí modesto, de cualquier

En estas fotografías es el hombre quien lleva un mono SMO de Nilón, endurecido e impermeable, lleno de bolsillos y con unas tiras (rojas) antideslizantes (31.000 pesetas). La chica se abriga con un plumífero Pedro Gómez, una de las marcas españolas que trabaja con mayor calidad (22.000 pesetas), y unos pantalones de pana elástica (9.000 pesetas). En sus manos el mejor esquí de Rossignol, el F7 (45.150 pesetas).



El porta-esquí es otro elemento útil. Este de la marca sueca Thule es un accesorio más de los que se montan sobre la barra denominada 1.050, que según el tipo de anclaje y la anchura de la misma viene a costar de 6.000 a 9.000 pesetas. En este caso hemos usado la barra más ancha, de 165 cm., y la caja porta-esquí para dos pares, de doble cerradura (16.500 pesetas), un elemento aerodinámico y recomendable para el muy viajero.



Sobre la misma barra hemos montado otro de los accesorios Thule: Un porta-esquí vertical con cerradura, que sólo pesa un kilo y cuesta unas 1.880 pesetas. Pero la casa tiene otra serie con 12 modelos de porta-esquí específicamente.

marca, como Dynastar, Rossignol, Elan o Fischer, etcétera, por unas ocho mil pesetas; o uno de los más sofisticados, por unas cincuenta mil o más.

En las fijaciones hay una dura batalla por cuya victoria en el mercado luchan los fabricantes. Su principal frente está en la seguridad y cada firma tiene su propio sistema para conseguirlo. Para lograr que la fijación libere la bota antes de que se produzca una lesión del esquiador, Tyrolia ha inventado el sistema Diagonal; Salomón, con su 737, patenta el sistema multidireccional, y Look aplica a su puntera un «sensor» que facilita la apertura de la misma. Quien tenga en mucho aprecio sus piernas puede llegar a gastarse hasta veinticinco mil pesetas.

En cuestión de ropa también se ha evolucionado mucho. Atrás quedan los tejidos y rellenos naturales. La industria textil ha investigado y encontrado soluciones para lograr un anorak que

cumpla las siguientes propiedades: caliente, aislante, impermeable y transpirante. Se descubrió un tratamiento a un tejido que reunía las dos últimas condiciones: el gore-tex, que impide el paso de la humedad en un sentido y permite la transpiración del cuerpo en el otro. Por otra parte, también se ha hecho famosa una fibra para forrar los trajes que permitía este proceso, además de ser muy ligera: el thinsulate. Después han salido al mercado una gran variedad que imitan o mejoran estos inventos.

La selección de las ropas que aparecen en las fotografías se ha realizado con la ayuda de tiendas especializadas y representan las combinaciones de prendas y equipos que mejor aceptación y resultado obtienen, es decir, el mejor equipo de esquí.

No obstante, estas prendas y sus precios sólo son indicativos; son la cabeza de serie de un gran número de artículos pensados para bolsillos normales y situaciones poco exigentes, como la del que empieza y no necesita un equipo deslumbrante para salir del llano.

Víctor Ruiz Díaz
Fotos: Alfonso J. Nieto

Defienda su coche con VEGLIA-MACH.



Mach 1. Antirrobo electrónico. Protege contra aperturas indeseadas de puertas, capó, maletero, impide arranque, señala tentativas de rupturas de lunas y sustracción neumáticos. Protege accesorios externos. Conexión a bocinas del coche o sirena suplementaria.



Mach 24. Antirrobo electrónico de ultrasonidos. Protecciones como en Mach 1 detectando, además, cualquier movimiento en el interior del habitáculo. Máxima seguridad especialmente contra rupturas y remoción de lunas o cristales. Conexión a bocinas del coche o sirena suplementaria.



Mach 3. Antirrobo electrónico con sirena incorporada. Protecciones como en Mach 1, pero con mayor potencia acústica en la alarma dada por la sirena electromecánica con que va dotado.



Mach 23. Módulo de ultrasonidos. Puede ser acoplado a todo antirrobo que funciona por absorción de corriente. Detecta cualquier movimiento en el interior del habitáculo proporcionando una señal de alarma. Máxima protección contra la remoción y rupturas de lunas y cristales.



Mach 36 + Mach 38. Antirrobo electrónico de conexión y desconexión a distancia mediante transmisor de radio-frecuencia y que al compás abre y cierra las cerraduras automáticas de las puertas. Ya no se necesitan llaves ni interruptores para abrir o cerrar las puertas o conectar o desconectar el antirrobo. Su llave será el transmisor

con 250.000 posibles distintas combinaciones. Máxima fiabilidad, seguridad y ahora comodidad: protege contra aperturas indeseadas de puertas, capó, maletero, impide arranque, señala tentativas de rupturas de lunas y sustracción de neumáticos, abre y cierra las cerraduras automáticas. Está dotado de potente sirena.



Solicite un folleto explicativo con toda la gama a Veglia S.A.E. Carretera de Barcelona, KM. 11, 200 - Madrid-22

Viajes

Si no le importa pasar un poco de frío o incluso lo considera tonificante, un viaje por el Valle de Arán durante los meses de invierno ofrece un atractivo único, con rincones ideales para la contemplación y el reposo.

REPOSO EN EL VALLE DE ARAN

La belleza natural del Valle de Arán, con extensas zonas lacustres, numerosos cursos de agua, grandes prados, y altas cimas, se completa en invierno con la aparición de la nieve. Viajar en esta época del año hasta el Valle de Arán no supone ningún problema para el automovilista desde que en 1948 se construyó el túnel de Viella que une la carretera de Lérida con la capital del valle. Pero existe una ruta alternativa, de incomparable belleza, para llegar hasta el valle por

Sort, Llavorsí, y Esterri de Aneu, si tenemos la suerte de encontrar el Puerto de la Bonaigua abierto.

En Pobl de Segur, donde se puede elegir el recorrido, nos informarán de si el puerto se encuentra abierto o cerrado. Si vamos por el túnel de Viella, deberemos llegar hasta Pont de Suer para tomar la nacional 230 que nos conduce a Viella a través del túnel. Por esta ruta tenemos la posibilidad de desviarnos a la derecha, pasando Pont de Suer, para conocer el Valle de Bahí,

verdadero museo de Arte Contemporáneo. La carretera, estrecha pero en muy buen estado, remonta este valle coronado de altas cimas hasta llegar a Caldas de Bohí, encajado entre dos cumbres. Este balneario, célebre por sus aguas medicinales, se encuentra a 1.500 metros de altitud, y a nueve kilómetros de una de las entradas del Parque Nacional de Aigües Tortes. Las pistas del parque son intransitables para turistas, y si se quiere visitar el parque es necesario alquilar un jeep en



Románico y nieve, constantes en el valle
En Betrén tampoco falta una bonita iglesia



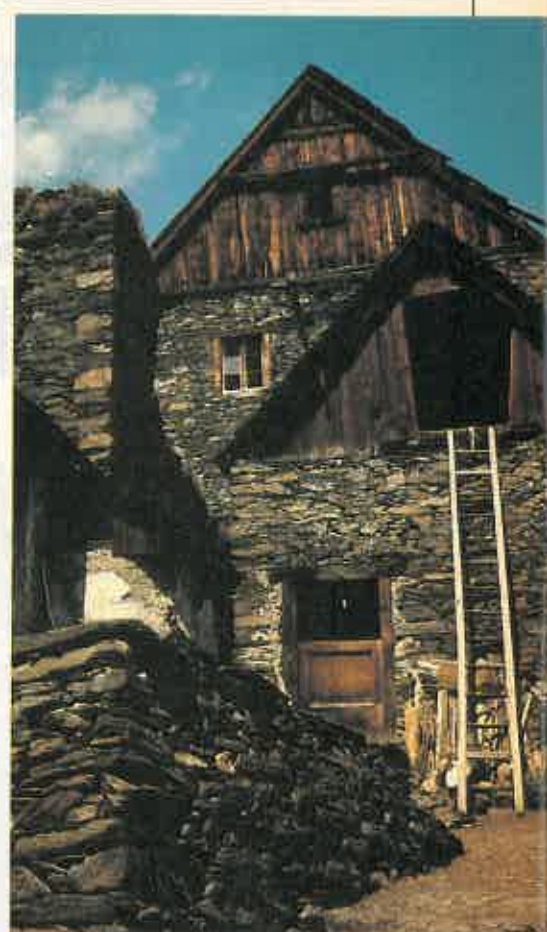
Baqueira-Beret es la estación de moda
Completo equipamiento y nieve casi asegurada



Esoterismo religioso
Una muestra del románico más puro



Deporte y excursionismo
Esquí de fondo, especialidad en esta tierra



Robustas casas para aguantar los fríos
Madera y piedra, básicas en la construcción

cualquiera de los hoteles de Caldas de Bohí o sumarse a una excursión organizada. También se pueden alquilar vehículos apropiados en Espot, donde se encuentra la otra entrada al parque.

Para llegar hasta Viella es necesario desandar el camino y volver a la carretera nacional, pero antes es interesante realizar una parada en el pequeño pueblo de Tahull, de calles caóticas y casas con balcones de madera que se apiñan alrededor de la iglesia de Santa María.

Si decidimos realizar el viaje atravesando el puerto de la Bonaigua, tomaremos en Pobla de Segur la comarcal 147 que remonta el curso del Noguera Pallaresa y atraviesa el desfiladero de Collegats. Esta ruta nos proporciona la posibilidad de visitar otros valles de origen glacial que forman otros tantos pequeños valles aislados. Por la comarcal 147 llegamos a Llavorsí y Esterri de Aneu, pero antes podemos visitar Espot en la entrada del Parque Nacional de Aigües Tortes. Desde el desvío, se llega a Espot por una bonita carretera —seis kilómetros— que sube serpenteando hasta la entrada del pueblo que se asienta a orillas de un torrente en el fondo de un circo rocoso.

Dentro del parque, la pista de Espot, con tramos bastante mediocres, lleva al Lago San Mauricio en el que se refle-

jan los picos de la Sierra dels Encantats. Para atravesar a pie el parque se necesita aproximadamente un día, pasando por el Portarró de Espot a 2.423 metros de altura desde donde se divisa un completo panorama de las dos vertientes, entre el Valle de Noguera de Tor y el Noguera Pallaresa. Rebecos, ciervos, e ibices, se pueden entrever por las altas cimas, e incluso en estos bosques perviven algunos urogallos,

aunque esta especie se encuentra en vías de extinción.

Desde Esterri de Aneu la carretera asciende por un maravilloso paisaje hasta el puerto de la Bonaigua —2.072 metros de altitud— rodeada de impresionantes picos y con numerosas y cerradas curvas. Inmediatamente después del puerto se encuentra muy bien señalizado el acceso a Baqueira-Beret. Esta estación invernal se encuentra muy bien equipada y dispone de cotas de 1.520 metros a 2.470 metros, con un desnivel esquiable de 950 metros.

Continuando hacia Viella atravesamos Salardú, un bonito pueblo con casas de granito y esquiado que conserva la iglesia del siglo XIII y una maravillosa plaza porticada. Seis kilómetros antes de llegar a Viella está Arties, uno de los más bellos pueblos del Valle de Arán junto al río Garona. Viella es la capital del valle y se ha convertido en un lugar de paso muy animado. Destaca su iglesia parroquial donde se conserva el busto del Cristo de Mig Arán, único resto de un descendimiento del siglo XII. Un poco más arriba de la ciudad se encuentra el Parador Nacional del Valle de Arán, que goza de una posición privilegiada. Al fondo se divisa el circo nevado que cierra el valle por el sur, y a la derecha se eleva el macizo de la Madeleta.

Comer y dormir

RESTAURANTES.— ALTO ARAN: Casa Irene (M-16*). Mayor, 3, Arties. Tel. 64 09 00 (cierra lunes en invierno, mayo y noviembre). Patxiku Quintana (M-16). Remedios, s/n., Arties. Tel. 64 16 13 (cierra martes, 1 mayo-19 diciembre). Et. Restillo (M-16). Placa Carrera, 2, Garós-Viella. Tel. 64 15 39 (cierra domingos en invierno y lunes en verano).
*M-16: Recomendado por MOTOR 16.
HOTELES.— ARTIES: Parador Nacional D. Gaspar de Portola (****). Tel. 64 08 01. Hostal Valarties (**). Mayor, s/n. Tel. 64 09 00. SALARDU: Montarto (****). Baqueira Beret. Tel. 64 50 75. Hostal Lacreu (**). Tel. 64 60 06. SORT: Pessets II (**). Ctra. a Seo de Urgel, km. 1. Tel. 62 00 00. TREMP: Siglo XX (**). Plaza Cruz, 32. Tel. 65 00 00.

A siete kilómetros de Viella está el desvío a Vilamós, un pequeño pueblo colgado sobre una plataforma a cuatrocientos metros por encima del valle. Son seis kilómetros de ascensión por una carretera muy sinuosa, para contemplar

Autoagenda

ESTACIONES DE SERVICIO DURANTE VEINTICUATRO HORAS — POBLA DE SEGUR: Desde Tremp, C-15, a la entrada de la población. VIELLA: N-230 (desde Pont de Suert a la entrada de la población / desde P.º de Bonaigua en el enlace con la N-230). VILALLER: N-230, a la entrada de la población —Complejo de las Molas.

SERVICIO DE GRUA — ADA. Pobla de Segur: Auto Reparación José Ginesta, Avda. Verdager, 52. Tel. 68 01 53. RACE. Pont de Suert: Amadeo Pallas, Ctra. N-230, km. 126. Tel. 69 01 09 (día)/69 01 55 (noche y festivo). Seo de Urgel: J. Carrillo, Avda. Guillermo Graell, 9. Tel. 35 05 70. Tremp: Sena, Fernández Ladrada, 16. Tel. 65 07 50/65 12 12 (día)/65 01 32 (noche). Viella: Talleres Sánchez, Ctra. Franica, Km. 165. Tel. 64 01 36 (día)/64 07 87-64 01 16 (noche y festivo).

CONCESIONARIOS DE LA ZONA — ALFA ROMEO. Lérida: Auto Servei Grau, Príncipe de Viana, 25. AUSTIN ROVER. Lérida: Besora, Ctra. Madrid-Barcelona, s/n. Tel. 23 14 00. BMW. Noguera Piñol, S. A., Dr. Fleming, 51. Tel. 26 89 99. CITROËN. Esterri de Aneu: Andrés Tolsau Constanza, Mayor, s/n. Tel. 62 61 33. Pobla de Segur: María Regany, Vda. de Antonio Cases, Avda. Mosén Jacinto Verdager, 28. Tel. 68 01 42. Tremp: Ramón Aguilera Sancho, Aragón, s/n. Tel. 65 03 39. Viella: Autoval, S. A., Ctra. Betrán, s/n. Edificio Elurra. Tel. 64 01 47. FORD. Seo de Urgel: Talleres El Príncipe, S. A., Ctra. de Lérida, s/n. Tel. 35 12 58. GENERAL MOTORS. Lérida: Distribuciones del Motor, S. A., Avda. de Barcelona, 17. MERCEDES BENZ. Tremp: Auto Diesel, Pza. Héroes de Toledo, 12. Tel. 44 53 43. PEUGEOT-TALBOT. Tremp: Talleres Als, Avda. Obispo Iglesias, s/n. Tel. 65 06 46. Talleres Montech, Avda. Pirineos, 16. RENAULT. Pobla de Segur: Francisco Coll Isanta, Industria, 10. Tel. 68 05 70. Sort: Garaje Solanes, Carlos Pol y Aléu, 15. Tel. 62 00 86. Tremp: Francisco Flores Segalas, Seix y Faya, s/n. Tel. 65 08 63. Viella: Jaime y José A. Sánchez Vidal, Ctra. de Francia, s/n. Tel. 64 01 36. SEAT. Pobla de Segur: Fernando Matamoros y Cia., Avda. de la Estación, 14. Tel. 68 02 40. Sort: Auto Taller Sala, Ctra. de Urgel, s/n. Tel. 62 01 32. Tremp: Talleres Gaudi, Avda. de España, 24. Tel. 65 09 14. Viella: Talleres Folch, Ctra. Nacional 230. Tel. 64 01 27.

una vista del valle del Garona Joeu que está cerrado al fondo por las cumbres de la Madeleta. También, si somos amantes del arte, podemos acercarnos a Bosost, a dieciséis kilómetros de Viella, donde se conserva una de las iglesias románicas más bonitas del valle.

Block del Paparrutas

Valle blanco

LA Vall d'Aran, en el Pirineo leridano, es el único de los hermosos valles españoles de la cadena montañosa del norte, abierto hacia Francia, particularidad geográfica causa de originales y antiquísimas costumbres pastoriles, con las que desgraciadamente la industria de la nieve está acabando.

Sin embargo, y a pesar de las murallas de cemento propias del progreso, la Vall y sus poblados siguen ofreciendo al visitante puertas abiertas hacia la Edad Media, a veces con apasionantes signos heráldicos cuya herméutica apariencia encierra en definitiva ingenuos y poéticos argumentos. La Vall tiene un lenguaje propio, el aranés, a cuya conservación y cultivo la Generalitat de Cataluña da justificada importancia.

Nunca he estado en invierno en el Alto Arán. Sin embargo, lo conozco en primavera, con nieve abundante; en verano, con una nevadilla en pleno mes de agosto que me hizo huir del lugar, y en el otoño oloroso, húmedo y feraz en hongos y setas.

La gastronomía de la Vall d'Aran es afín a la de todo el Pirineo leridano y la Cerdanya. Cocina de montaña y caza, en temporada, pero con un refinamiento especial producto sin duda de un pasado nobiliario y campesino en el que la mesa era con el lecho el fundamento mismo de los poderes feudales. Se le echaba tanta imaginación a la olla como a las relaciones políticas y sexuales o a la novela, que era de magos y caballerías.

La olla aranesa se puede degustar en Garós, donde Restille, y es plato de los que resucitan a un muerto. Gran parte de su secreto reside en la calidad especial de la patata de alta montaña y de la berza negra de la misma zona. La Vall posee su propia chacinería y un queso de vaca parti-

cularísimo, curado con aceite y ron o coñac, desgraciadamente difícil de encontrar, pero en vías de resurrección.

La apertura del valle hacia la Cerdanya francesa ha contribuido también en el estilo de la cocina y de la restauración del Alto Arán, siendo el mejor exponente de esta simbiosis Casa Irene. Excelsa cocinera, Irene tiene otra particularidad que no deja de ser interesante para el cliente. En su casa sólo se sirven «menús», es decir, que no hay carta. El menú cambia a diario y no tiene más defecto que el de su abundancia. Pero la cocina de Casa Irene es de las que requieren una larga sentada y una solemne y pausada sobremesa de café, copa y puro. De esas

que, de por sí mismas, ahuyentan de la compañía las conversaciones sobre asuntos insípidos o, mejor dicho, de las que transforman en algo sabroso hasta lo más insípido, como la política.

Cerca de Casa Irene sienta sus fogones Patxiku Kintana, fenomenal donostiarrá que realiza el milagro de servir al día la cocina de su txoko de Donosti. Indudablemente, en estas noches invernales, el gran invento es su *zurrututuna*, a base de sopaco o pan de sopa, bacalao, ajo, pimientos y guindilla y que me aspen si no es la mejor fórmula de sopa de pan.

Colosal automovilista, Patxi va dos veces cada semana, ida y vuelta, del Valle de Arán a Pasajes, para traerse merluzas y txangurros y aún le queda tiempo para ser el maestresala humanísimo y eficaz que todos conocemos.

Una de las grandes delicias de la mesa del Alto es la trucha del Garona, ese río emigrante, que nace allí mismo y luego se va hacia Toulouse y Bordeaux para que los gabachos lo exploten y le saquen todo el jugo, en forma de foie-gras y buen vino. ¡Qué le vamos a hacer! Al menos, nos deja sus mejores truchas.

Xavier Domingo



El nieto y el abuelo ya sueñan con la Fórmula 1. Adrián Campos y Luis Suñer, dos personas distintas que comparten una misma idea

ADRIÁN CAMPOS, RUMBO A LA FORMULA UNO

SER el nieto del conocido empresario de Alcira Luis Suñer es una condición a la que Adrián Campos no puede ni quiere sustraerse. Pero, pese a las facilidades innegables que ello comporta en el

orden económico, también conlleva una serie de contrapartidas. Adrián Campos tiene que demostrar que si está en el automovilismo es porque vale. No sólo porque puede pagárselo.

Hace dos años Adrián Campos

probó un fórmula nacional y a partir de ahí encaminó seriamente sus pasos hacia el mundo de la competición: «Cuando volví de la mili mi madre me dijo que tenía que empezar a trabajar —dice—. Ella me hablaba, pero yo no la escuchaba porque en la televisión estaban dando un Gran Premio de Fórmula Uno.» Entonces Adrián le espetó a su madre, señalando el televisor: «Nunca podré estar en una oficina pensando que algún día podría haber llegado ahí.» A partir de ese instante la determinación fue clara: adelante hacia la Fórmula 1.

Esto lo corrobora su madre: «Es la ilusión de su vida, y por tanto...»

Adrián empezó probando el monoplaza de un amigo suyo, Paco Larrey, y acabó comprándolo, aunque para esta operación no tuvo todavía el apoyo de la familia. Esta tan sólo le

dería Avidesa con el propósito de correr y además construir coches.

Ahora, un año más tarde, todo esto ha terminado y Adrián ha disuelto el equipo, firmando con Volkswagen como piloto oficial en 1984.

«Paco Guitart me estaba ofreciendo un proyecto que me deslumbraba —confiesa—. A mí la idea de montar la escudería me atrajo enormemente.» ¿No se estaría sintiendo un poco como ese hombre al que siempre ha admirado, el célebre Enzo Ferrari? ¿Los colores de Avidesa y su disposición en los coches no recuerdan acaso la de los rojos monoplazas de Maranello? «Sí, siempre he sentido una gran admiración por los Ferrari.» Entonces, ¿acaso no se contradice esto con las afirmaciones de que tiene bastante con pilotar, que es demasiado el ser constructor y piloto a un tiempo, con que no quiere

fue el campeón de Europa entonces, me desaconsejó el paso que estaba dando, y el tiempo le ha dado la razón.»

Piloto oficial de Volkswagen

Ahora es el momento del desencanto a medias, pues si la temporada no ha sido brillante, no se puede decir que haya sido negativa en lo deportivo. «No ha sido ahora. Fue en Silverstone, en junio, cuando decidí ser tan sólo piloto. Aquel día en el coche lloraba de rabia. ¿Sabes lo que es llorar de rabia conduciendo? Había un viraje que se tenía que tomar en quinta a fondo. Era imposible hacerlo con mi coche y no le sabían encontrar remedio.»

Aquí se siente obligado a hacer un juicio sobre la capacidad técnica del equipo: «Mira, el coche era muy bueno de diseño. Excelente. Sin embargo,

dos veces.» El ser oficial de una marca como la alemana, para lo que Adrián, o mejor dicho Avidesa, aportan unos diecisiete millones de pesetas y además ceden un camión que luego recuperarán junto con un monoplaza, es una baza importante. Pero dejar que todo el esfuerzo de 1983 se vaya a pique a muchos les parece un despropósito. ¿Existe la posibilidad de que continúe sin él? «Yo estoy intentando vender todo el proyecto para que siga adelante —dice Adrián—, pero lo que no puede hacer Avidesa es poner más dinero.»

«No me ha parecido mal —dice a todo esto Luis Suñer—. Yo pienso que este año no iban bien preparados, han tenido problemas. Creo que es mejor ir con un gran constructor como Volkswagen.» El abuelo no está muy conforme con la afición del nieto,



avaló en un préstamo que solicitó y del que aún le quedan tres años de ir pagando cada mes...

La temporada 82 fue la de sus inicios, excelentes por cierto, al convertirse en uno de los pilotos más rápidos del campeonato. Pese a todo, lo más importante de esa temporada sería su relación con Paco Guitart. Paco le ayudaba con el coche, pero era en aquella época cuando Paco y Manuel Valls estaban terminando su Fórmula 3. Un sponsor como Avidesa sería la solución a sus problemas materiales, porque Valls ya tenía el «grifo cortado». El acuerdo fue rápido y se creó la Escu-

Adrián ha impresionado a todos los especialistas por su «rabia» de vencer. Como piloto experimenta progresos día a día y en las últimas carreras de la temporada 83 ya demostró una capacidad de poder estar en los pelotones de cabeza

ser dueño, sino piloto? «Sí —dice—, pero entonces yo no sabía cómo era todo esto, sólo había hecho cinco carreras de fórmula nacional y no sabía si podía ser piloto. En caso de no servir me quedarían los coches. Te diré además una cosa: en la carrera de Fórmula Tres en el Jarama, en septiembre del ochenta y dos, Oscar Larrauri, que

creo que a Paco le falta algo de experiencia a nivel internacional para llevar un equipo al primer plano», afirma. Si de puertas afuera la imagen que daba la Escudería Avidesa era la de una gran familia, la realidad es que ya tenía el germen de la ruptura.

Carpetazo sobre el tema y fichaje de lujo con Volkswagen. «Yo estaba en conversaciones con el que ha llevado a Martini al primer puesto del Europeo, Pavesi, cuando un día me llama John Nielsen. Nos habíamos hecho muy amigos durante este año y me ofrece la posibilidad de ser piloto oficial Volkswagen. No lo he pensado

pero no quiere interrumpir su carrera: «No me gusta porque tengo miedo de que pueda hacerse daño, pero soy partidario de que los jóvenes hagan lo que les atrae. No quiero que por mi culpa se quede sin hacerlo, aunque mejor si se lo gana él.» ¿Llegará esta ayuda hasta la Fórmula 1 si Adrián vale? «Hasta donde haga falta» —sentencia Luis Suñer. Adrián aporta un dato importante: «Yo le he prometido que si llego a la Fórmula Uno estaré dos años como máximo. Si entonces las cosas me van muy bien, discutiremos juntos si continúo.»

Texto y fotos: J. L. Aznar



Los Porsche han dominado los comienzos de la París-Dakar, primero con Jacky Ickx y después con René Metge. El actor Claude Brasseur, copiloto de Ickx, antes de iniciar la etapa argelina. De ellos se dijo que abandonaron, pero aún siguen en carrera.

PARIS - DAKAR

DIFICULTADES DE TIERRA Y DE PAPEL

MAS de los dos tercios de los participantes en la sexta edición del Rallye París-Dakar han sido cribados por las dificultades cuando se lleva disputada la mitad de la carrera.

Thierry Sabine, el organizador, no quiere que su prueba se convierta en esclava de su propio éxito y en esta edición, para que el rallye no pierda su imagen de aventura, el recorrido completo no se ha sabido hasta última hora. También quiere Sabine que las posibilidades de un piloto privado se equiparen a las de los equipos oficiales sin embargo, lograr este objetivo resulta bastante difícil, puesto que un



Mientras dos participantes se preparan para afrontar el desierto provistos de neumáticos de repuesto para sus motocicletas, otro da los últimos toques a su vehículo, que pese a las apariencias es un Citroën 2 CV. Abajo, a la izquierda, una de las participantes femeninas, que para hacerlo más difícil va en moto.

equipo oficial siempre tendrá mayores posibilidades de reparar su vehículo y seguir en carrera. El caso de Jacky Ickx lo demuestra: ya había anunciado su abandono por tener quemada toda la instalación eléctrica de su Porsche, cuando surgió un camión de asistencia y los mecánicos lograron que el coche volviera a funcionar. Así, aunque retrasado, Ickx sigue en carrera y su remontada todavía no ha terminado.

Gasolina a 200 pesetas/litro

Otro de los puntos polémicos de esta prueba es la acogida de los distintos países que atraviesa, pues aunque el rallye mueve gran cantidad de dinero, en África no queda gran cosa. Por eso Argelia ha impuesto este año una dificultad de papel, un singular peaje: los participantes no pueden pagar la gasolina con dólares o dinares argelinos y han de hacerlo con unos cheques especiales, con los que sale el litro a unas doscientas pesetas litro, cuando suele costar de sesenta a cien pesetas. Tampoco es muy favorable la actitud de Costa de Marfil para con la prueba; al margen de las múltiples trabas burocráticas al paso de la comitiva, la prensa local la trata como un circo que todos los años llega a efectuar su representación en África sin contar con los africanos. Por contra, Guinea, que este año se estrena como parte del recorri-

do, parece mostrar un notable interés.

Cuando Jacky Ickx tuvo el problema que estuvo a punto de costarle el abandono, fue su compañero de equipo René Metge quien tomó el relevo en la cabeza. Pero ahora, Ickx se va anotando etapa tras etapa y aunque se encuentra muy retrasado, a cuatro horas del primero, queda mucho recorrido por delante. Para los Lada, de los que se esperaba mucho, el Dakar se ha convertido en un vía crucis. Todos sus puntales han abandonado y sólo Jabouille, cuarto, se mantiene con un motor que se calienta. El segundo y tercer lugar lo ocupan los Range-Rover de Gabreau y Zaniroli, que defienden su posición con éxito. Quinto es el Porsche de Kusmaul, y sexto y séptimo Cowan y Rigal, con Mitsubishi. En esta categoría debemos hablar del español Porcar, que salía con la única ambición de terminar, pero que en las etapas del desierto ha remontado muchas posiciones y se encuentra situado sobre el puesto sesenta.

En camiones, Carlos del Val iba octavo en la categoría con un Pegaso; sin embargo, a la hora de cerrar estas líneas se habían dejado de tener noticias suyas y tan sólo se sabe que ha sufrido bastante retraso. En motos, el dominio provisional es de BMW, pues el belga Rahier encabeza la clasificación después que su compañero Auriol tuviese problemas de neumáticos y se perdiera en un control.

A TODO GAS

● **Stephan Bellof** está a punto de firmar contrato con Arrows para correr con este equipo durante 1984. El piloto alemán reemplazaría al belga Thierry Boutsen, que tiene un contacto con Tyrrell.

De los grandes equipos sólo queda sin cubrirse el segundo puesto de Brabham, sobre el que Bernie Ecclestone no tomará una decisión hasta finales de enero.

● **Salvador Serviá** está negociando con Conrero el poder disponer en el Costa Brava y en el RACE del mismo Opel Manta 400 que conducirá en Montecarlo, dado que el equipo GM Italia va a participar en estas pruebas, alineando un coche para Darío Cerrato.

● Se publicó la lista de los **rallyes puntuables para el Campeonato de España y la Copa**, respectivamente. Los doce seleccionados para el certamen principal son los cuatro puntuables para el Campeonato de Europa —Costa Brava, RACE, Príncipe de Asturias y Cataluña— más el Corte Inglés, Villa de Llanes, Guillerías, Girona, San Agustín, Vasco-Navarro, Sierra Morena y Luis de Baviera. Para la Copa de España se han retenido Orense, Fallas, Shalymar, Rias Bajas, San Froilán, Santa Cruz, 500 kilómetros de Alicante, Rioja, Gibralfaro, Tenerife, Torrelavega y Peñuelas.



● Recorte importante a los presupuestos de competición de Alfa Romeo. Desaparece el **Trofeo Alfaprint Europa** y se suspende todo tipo de ayuda a los equipos que participaban con coches y motores de la marca en el Campeonato de Europa de Turismos y la Fórmula 3. Esta decisión afecta muy particularmente a pilotos españoles, que pensaban correr la Alfaprint tras los buenos resultados este año de Pérez-Sala, Villamil y Pareja. Algunos podrían decidirse por la Copa R-5 Turbo europea.

cambi16

16-23 de enero de 1984
N.º 633 • 150 ptas.

ESTA SEMANA
EN SU QUIOSCO

Guerra cuenta su vida

ALFONSO EL SABIO

Confesiones
de un etarra
arrepentido

GUIA ESPECIAL
Los cuadros de Miró

EORTEGA

Motos

Es como esquiar sentado, pero impulsado por un motor de carreras, aunque a más de 160 kilómetros por hora prácticamente lo que se hace con la moto-ski es volar bajo

MOTO-SKI ULTRA SONIC

EL RAYO DE LAS NIEVES



El propósito de motorizar un trineo ha dado como resultado la moto-ski. Este vehículo, ideado en Canadá a finales de 1967, ha dado lugar a uno de los deportes más practicados en este país. Actualmente se construyen infinidad de modelos, desde los superrápidos, destinados a la competición hasta los de uso casero que permiten llevar dos pasajeros y arrastrar un pequeño remolque con equipaje.

La moto-ski es un vehículo útil para recorrer distancias superiores a los doscientos kilómetros, manteniendo medias cercanas a los 70 kilómetros por hora. Su uso es parecido a la de una moto de todo-terreno; de hecho es posible llegar a cualquier lugar, pasando por atajos o subiendo pendientes que

de otra manera sería necesario el empleo de mucho tiempo y un gran esfuerzo físico.

La Bombardier Ultra Sonic, probada por nosotros, es una moto de competición. Construida en Canadá, está equipada con un motor Rotax bicilíndrico de origen austriaco y, en la categoría entre 350 y 500 c.c. está considerada como la más fiable y una de las más rápidas.

La potencia del motor se transmite a la nieve por medio de una banda de neopreno accionada por dos rodillos de nylon. La parte en fricción sobre la nieve es de 50 x 100 centímetros y según las necesidades, la banda de transmisión, puede ser sustituida por otra con una superficie de distinto diseño, que permitirá mejorar la estabi-

lidad y aprovechar en su totalidad la potencia del motor.

La Bombardier Ultra Sonic alcanza en pocos segundos la velocidad de 120-130 kilómetros por hora, y la falta de unos puntos de referencia producida por la superficie de la nieve, dan al piloto la sensación de estar «volando» cerca del suelo. A pesar de ser una moto de competición, la Ultra Sonic es manejable y la transmisión automática, permite dosificar la excesiva potencia del motor.

Para entrar en los virajes es necesario conducir la moto-ski como si se tratara de un sidecar. Inclínandose todo lo posible con el cuerpo hacia el interior de la curva y acelerando progresivamente, el trazado es preciso sin que se presente el peligro de volcar.



La accesibilidad mecánica es total
El motor queda al descubierto cuando se levanta la parte superior de la carrocería

MECANICA



Bombardier ha equipado esta moto-ski con un motor Rotax bicilíndrico, que proporciona una potencia de 72 caballos a 8.500 revoluciones por minuto. La refrigeración es líquida y el radiador está colocado entre el motor y la banda de arrastre. Con esto se consigue enfriar el radiador con aire y con la nieve que salpica del rodillo en la

parte posterior. El motor está alimentado con dos carburadores y hace la admisión por válvula rotativa; este sistema, empleado ya en motores de gran premio, permite una mayor exactitud en cuanto se refiere a la alimentación en todos los regímenes. El margen de potencia utilizable está entre las 6.000 y las 8.000 revoluciones por minuto, permitiendo mantener una velocidad que oscila entre los 130 y los 160 kilómetros por hora.

La transmisión de la Ultra Sonic es automática. Este sistema no presenta ninguna innovación tecnológica. Su

construcción es robusta y sencilla, con el fin de poder soportar el régimen de revoluciones tan alto a que funciona forzosamente el motor. El convertidor de potencia es mecánico y se compone básicamente de tres piñones fácilmente sustituibles por otros, permitiendo así variar el desarrollo de la transmisión y adaptar la moto al circuito deseado.

La Ultra Sonic está equipada con un solo disco de freno anclado al eje primario de transmisión y la pinza que actúa sobre él es accionada mecánicamente. Las moto-ski no necesitan apenas de un equipo de frenos. La

Privilegio de europeos comunitarios

Si se quiere disfrutar conduciendo una moto-ski hay que emprender un largo viaje hacia países donde estos vehículos no están castigados por la reglamentación de tráfico.

Los intentos de importar en España las motos de nieve han encontrado todo tipo de impedimentos. La escasez de nieve representa el principal problema, y junto con la dudosa posibilidad de poder homologar este tipo de motos son razones suficientes para disuadir a cualquier importador.

El precio de una moto-ski en los países del Mercado Común se aproxima a las 400.000 pesetas. En caso de querer dedicarse a la competición, el precio puede alcanzar las 700.000 pesetas aproximada-

mente. Es evidente que estas motos llegarían a tener un costo demasiado elevado en España, lo que impediría que su venta pudiera ser masiva.

En Suiza y Alemania es posible pilotar una moto-ski solamente en circuitos o en zonas especialmente delimitadas para el uso de vehículos a motor. De hecho, las asociaciones ecologistas atacan duramente estos vehículos, considerándolos altamente contaminantes, perjudiciales al ecosistema y peligrosos en caso de chocar con un esquiador.

El paraíso para los aficionados a este deporte es, sin duda, Canadá, donde hay una gran actividad deportiva que alcanza niveles comparables a cualquier otro deporte motorizado.



La postura del conductor es cómoda
El parabrisas permite una buena visibilidad



Conjunto de transmisión
Accionado por una correa dentada

banda de arrastre, al tener una superficie de fricción tan ancha, actúa como freno en el momento en que el piloto desacelera.

Para la lubricación del motor, la marca Rotax ha preferido el sistema de inyección de aceite directamente al cigüeñal y separado de la gasolina. Su eficacia se ha demostrado a lo largo de muchos años en distintas motos sin causar el más mínimo problema.

El chasis es semimonoblock: un armazón en tubos de acero hace de estructura básica y se completa con otras partes en chapa de aluminio remachadas sobre sus tubos. Con este conjunto, Bombardier ha conseguido una rigidez fenomenal y una gran resistencia a cualquier tipo de golpes.

La dirección, de origen automovilístico, se compone de una cremallera que acciona los dos patines delanteros. Dos amortiguadores de doble efecto, anclados a los pivotes de la dirección y a la parte delantera superior de los patines, regulan las reacciones de éstos en los tramos donde el suelo es discontinuo.

La puesta en marcha se hace por medio de una correa de accionamiento muy suave, como en los motores fuera-borda.

COMPORTAMIENTO



La Bombardier Ultra Sonic es una moto-ski muy rápida en todos los trazados. La carrocería permite una pene-

tración al aire perfecta y en las altas velocidades la dirección se aligera considerablemente sin perder nunca el control de la moto. Esta característica, perjudicial en la mayoría de los vehículos, es beneficiosa en las motos de nieve. La banda de transmisión, debido a su tamaño, ayuda a guiar la moto y los patines delanteros actúan simple-

mente como timón. En recorridos sobre hielo hemos sustituido los patines normales por otros con una cuchilla de acero templado en la parte inferior que, al cortar el hielo, aseguran una buena estabilidad en los virajes. También la banda de tracción, al ser equipada con unos clavos piramidales en acero, mejora su adherencia.

La amortiguación de la Ultra Sonic es especialmente eficaz sobre la nieve dura y en trazados sinuosos. Los amortiguadores hidráulicos de doble efecto, montados en la parte delantera, permiten un acoplamiento perfecto de los patines sobre la nieve, evitando un excesivo hundimiento, que reduciría las prestaciones velocísticas.

Al pilotar esta moto-ski en una zona con montículos, pudimos comprobar con qué facilidad abordaba las subidas sin clavarse en la nieve, para luego saltar y caer en posición

FICHA TECNICA

Bombardier Ultra Sonic

MOTOR Rotax de dos cilindros horizontales. Dos tiempos. Refrigeración líquida. Diámetro carrera: 67,5 X 61 mm. Cilindrada total: 436,6 c. c. Relación de compresión: 8,7:1. Potencia máxima: 72 CV a 8.500 rpm.

ALIMENTACION Dos carburadores Mikuni V.M.36. Dos válvulas rotativas.

ENCENDIDO Electrónico C.D.I.

TRANSMISION Embrague automático. Variador de potencia mecánico. Transmisión final por banda de neopreno.

BASTIDOR Semimonoblock con chasis en tubos de acero. Amortiguación delantera con dos amortiguadores de doble efecto. Suspensión posterior con dos muelles.

FRENOS Un disco de 280 mm. de diámetro con pinza mecánica (montado sobre el eje primario de transmisión).

DIMENSIONES Longitud: 2.642 mm. Altura máxima: 940 mm. Anchura: 990 mm. Anchura entre los patines: 850 mm. Peso en seco: 154 kg. Capacidad del depósito: 28 litros. Capacidad del depósito del aceite: 2 litros.

VIRTUDES

- Estabilidad en todos los trazados
- Muy buena accesibilidad mecánica
- Cómoda para el piloto
- Motor potente
- Buena manejabilidad

DEFECTOS

- Precio elevado
- Acabado poco cuidado
- Muy ruidosa
- Repuestos demasiado caros



El acelerador se acciona por medio de una clavija. El conjunto está construido en plástico



El amortiguador de doble efecto regula el funcionamiento del patín



La vista frontal es estética y poderosa. El asiento es ancho y muy absorbente

horizontal permitiendo así un perfecto control de la dirección y un aprovechamiento inmediato de la aceleración. Las curvas muy rápidas se pueden trazar inclinando la moto-ski, a más de 45 grados, apoyándose solamente en la mitad de la banda de arrastre y en un solo patín.

En caso de caída, es imprescindible mantener las piernas pegadas a la moto para evitar el más mínimo contacto con la banda de tracción. La postura del conductor es cómoda y el asiento embutido con una goma-espuma especial absorbe cualquier golpe.

En las altas velocidades, la protección al aire que ofrece el parabrisas es excelente y permite una buena visibilidad. En caso de avería se puede levantar con facilidad la mitad de la carrocería y tener acceso a todas las partes mecánicas. En esa moto pueden ser sustituidas la mayoría de las partes del motor con gran facilidad y pocas herramientas. Una sola persona, sin ayuda alguna, puede cambiar los piñones del convertidor en caso de que sea necesario variar los desarrollos. Un punto débil, en la Ultra Sonic, es la correa dentada de transmisión. Su duración es limitada y hasta romperse, no da síntomas de desgaste.

Durante tres días, pudimos probar esta moto-ski en los recorridos más variados y en distintos estados de la nieve. Sus reacciones han sido constantes, demostrando grandes dotes de estabilidad

y resistencia mecánica a toda prueba.

El consumo de carburante se aproxima a los quince litros de gasolina por cada hora de funcionamiento. Si consideramos que se trata de un vehículo destinado a la competición, esta cota nos parece razonable. En el depósito de la Ultra Sonic caben 28 litros de gasolina que permiten dos horas de carrera a un régimen alto.

RECAMBIOS



Muy caros

	Pesetas
Banda de arrastre	43.600
Correa de transmisión	3.490
Capota sin visera	53.500
Patín	5.100
Amortiguador	3.300
Faro	5.000
Velocímetro	13.000
Cuenta-revoluciones	12.600
Manómetro temperatura agua ...	5.500
Un pistón	11.000
Juego de juntas, cilindro/culata	3.000
Un cilindro	34.500
Un carburador	17.000
Pastillas de freno	1.500

(Precios en el principado de Andorra.)

EQUIPAMIENTO



La Ultra Sonic, como toda la gama Bombardier, ofrece un conjunto de accesorios de gran calidad. La parte superior de la carrocería, construida en fibra de vidrio, permite ser reparada en caso de accidente. Para proteger toda la moto en las partes más salientes el fabricante ha equipado la Ultra Sonic con una defensa circular de aluminio. La parte inferior que completa la carrocería es de chapa de Níquel. Este material, además de garantizar una buena resistencia a los golpes, descarta cualquier posibilidad de oxidación. A excepción de los patines delanteros, en la construcción de esta moto se han empleado materiales ultraligeros e insensibles a la humedad.

Para la conducción nocturna, esta moto-ski dispone de un faro halógeno con 140 vatios de potencia y herméticamente cerrado. El manillar está recubierto con una carcasa de plástico con el fin de no dañar al piloto en caso de caída. El diseño del cuadro de mandos es original de Bombardier; el conjunto se compone de un velocímetro, un cuentarrevoluciones y en el centro un manómetro para controlar la temperatura del agua del motor.

Todos los mandos eléctricos están se-



Los 72 caballos que proporciona el motor permiten una conducción deportiva. La moto-ski proporciona las más singulares sensaciones

llados para evitar el contacto con el agua.

En caso de que sea necesario realizar alguna manipulación en la mecánica con el motor en marcha, una carcasa en plástico tapa la correa dentada de transmisión y las dos poleas; este detalle tiene como fin proteger al mecánico de un posible accidente.

ACABADO



Como en la mayoría de los vehículos destinados a la competición, el acabado deja bastante que desear.

Los anclajes de los depósitos del agua, aceite y gasolina son sólidos, pero muy mal sujetos al chasis. Los manguitos del agua como los conductos del carburante reflejan una gran falta de interés por parte del constructor. También el ajuste entre el chasis y la carrocería es impreciso. La pintura de la Ultra Sonic es resistente al agua, pero su acabado es basto.

Unas calcomanías completan el diseño bicolor de la moto, mejorando sólo en parte el aspecto estético de la moto. Las peanas laterales son de aluminio pulido para poder aguantar con creces los roces producidos por las botas del piloto, cosa que envejecería el aspecto exterior del vehículo. Estéticamente, la Ultra

Sonic no es llamativa, más bien sobria y sus colores carecen de agresividad.

CONSUMO



El de una máquina de competición.

Sobre nieve blanda	14	litros/hora
Sobre nieve helada	10	litros/hora
Sobre llanura, a máxima velocidad, con nieve normal	14,7	litros/hora

RENDIMIENTOS



Muy buenos en su categoría

ACELERACION

Velocidad máxima	167 km/h.
De 0 a 400 m.	10,5 seg.

VALOR-PRECIO



El precio de la Bombardier Ultra Sonic en el Principado de Andorra es de 585.000 pesetas, sin piezas de recambio. Su elevado precio no se justifica. Partiendo de la base que éste no es un vehículo construido con técnicas de vanguardia y de que tampoco se han empleado materiales especialmente costosos, consideramos su precio puramente político. El motor es el único componente de verdadera calidad y, al ser importado desde Austria, puede encajarse en parte el producto. Si no ocurren accidentes, la manutención de esta moto-ski se reduce a la sustitución de los pistones cada dos carreras y a una consecuente puesta a punto general.

La duración mecánica de la Bombardier Ultra Sonic está calculada para una temporada de carreras. Al año siguiente, si se pretende mantener la competitividad de la moto, es necesario cambiar partes vitales del motor y reparar en general el chasis y la carrocería. Debido al precio tan elevado de los recambios es más aconsejable comprar una nueva Ultra Sonic para competir en la siguiente temporada.

Texto y fotos: **Gigi Corbetta**

Atrévase a...

En los coches de dos volúmenes se produce un fenómeno aerodinámico por el cual las partículas de polvo y agua que levanta el coche en su marcha son proyectadas contra la parte trasera del automóvil. Esto tiene como inconveniente que sobre la luneta trasera se forman capas de polvo y de agua que impiden la visibilidad hacia atrás.

Para evitar esto en los coches de dos volúmenes se monta un limpia-luneta trasero. Si su coche no lo trae de fábrica, puede comprar un kit en el que vienen todos los componentes necesarios para montarlo usted mismo.

La instalación aunque es un poco laboriosa, no es complicada, y con las instrucciones que vienen en el kit y un

poco de habilidad, en unas dos horas y media habrá montado el limpia.

Antes de iniciar el montaje, es conveniente que se fije en un coche igual que el suyo que lo traiga montado de fábrica, para ver posibles soluciones de

Precio de la instalación en taller:
4.000 pesetas sobre el precio del kit.

Precio de la instalación en casa:
Nada.

Tiempo de la instalación en taller:
Un día.

Tiempo efectivo de la instalación:
Dos horas y media.

instalación, en particular en el apartado eléctrico.

Hay que distinguir dos fases en el montaje: la eléctrica y la mecánica. Esta última no tiene ninguna complicación, ya que en algunos modelos viene incluso el agujero por donde pasa el eje del motorcito del limpia. La parte eléctrica es algo más complicada, pero con la ayuda del esquema eléctrico que viene en el kit no tendrá ningún problema.

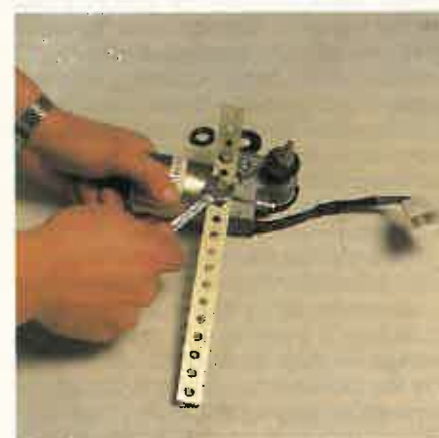
El kit cuesta unas 6.000 pesetas y su instalación en un taller le costará unas 4.000 pesetas más en concepto de mano de obra. Además de tener el coche un día inmovilizado. Como siempre que opere en la instalación eléctrica, el primer paso antes de empezar es desconectar la batería.

MONTAR UN LIMPIA-LUNETAS TRASERO

1 A parte del kit, necesitará las herramientas habituales para cualquier intervención eléctrica. También necesitará un taladro, un martillo y una lima para terminar el agujero del motor del limpia.



2 Antes de hacer el agujero, asegúrese de que el lugar es el correcto y que la raqueta del limpia, no toca en los bordes de la luneta. Puede ser conveniente comparar con un coche que lo traiga montado de fábrica.



3 Sujete sobre el soporte el motor del limpia. Siga los consejos de las instrucciones del kit para el montaje en su modelo de coche. Normalmente tendrá que cortar el soporte para que no sobresalga mucho.



4 Atornille el motor al portón trasero. La lamina metálica que hace de soporte tendrá que doblarse de forma que el motor quede lo más integrado posible a la chapa. Utilice tornillos de chapa.



5 Por el exterior tendrá que poner una junta de goma o de plástico que impida que el agua se filtre dentro del habitáculo. Coloque la tuerca grande que viene en el kit y apriete firmemente, pero sin forzarla.



6 Para pasar el cable hacia el cuadro de mandos puede utilizar un cable eléctrico más fino o un cable de freno de bicicleta a modo de pasacables. En la bisagra del portón deje un bucle para que no quede tirante.



7 Con la ayuda del pasacables, lleve el cable hasta el interior del habitáculo. Para ello tendrá que desmontar los paneles interiores de atrás. No deje los cables sueltos, fíjelos a otros cables o a la carrocería.



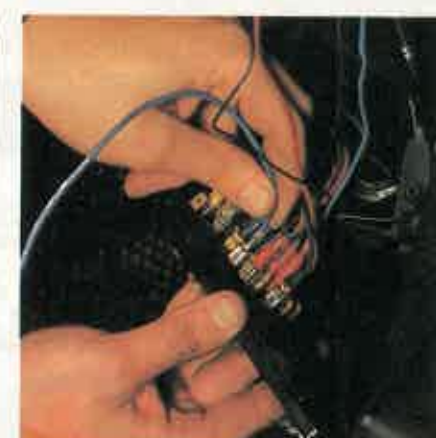
8 En la bisagra tendrá que colocar unos salvacables, o bien hacerlos a partir de los tapones de plástico que había. Para ello haga un agujero ligeramente más pequeño que el cable y pase éste por el agujero.



9 Busque el conducto por donde pasan el resto de los cables del coche. Pase el nuevo cable hasta el cuadro por el mismo conducto, fijándolo con cinta aislante. Asegúrese que no se pellizca en ningún sitio.



10 Saque el cable por el sitio en que haya decidido montar el interruptor. Corte el cable pero sin ajustarse excesivamente, deje un margen de más. Monte los terminales eléctricos en cada cable.



11 Tome la alimentación del cuadro de fusibles. Verifique que su funcionamiento no interfiera con el funcionamiento de otros aparatos del coche. Es conveniente intercalar un fusible además del del cuadro de fusibles.



12 Conecte los terminales según indica el esquema eléctrico del kit y monte el interruptor en el lugar escogido. Procure que esté lo más al alcance de la mano posible para facilitar su manejo.



13 Coloque la raqueta en el eje del motor del limpia. Póngala en la posición de reposo, ya que el motor tiene retorno automático y siempre queda parado en la posición de reposo. No fuerce la tuerca.



14 Tape la tuerca con el embellecedor. Antes de probar si el montaje es correcto y conectar la batería, vuelva a repasar todos los terminales para comprobar que todos están debidamente ajustados.

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":

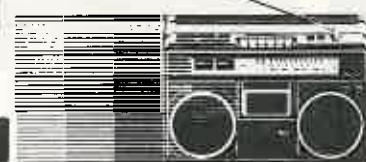
"Onda Media."
Radio entera. Aquí, en la SER.
En la radio que siempre está en la onda.
Con la animación constante de Joaquín Prat.

FM — 87 — 90 — 93 — 96 — 100 — 104 — 108 — MHz
OM — 53 — 60 — 70 — 80 — 100 — 130 — 160 — KHz
0 — 1 — 2 — 3 — 4 — 5 — 6 — 7 — 8 — 9 — 10 — X10

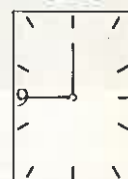
Y el contagioso dinamismo de Pepe Domingo Castaño.



LA RADIO DE MAÑANA.



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



SER

la radio de mañana, hoy.

RICARDO PÉREZ-ASQUARDOS

Mercado

LIDER DE VENTAS ENTRE LOS MEDIOS: RENAULT-9



Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 30-XI-83	Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 30-XI-83
1	Renault 9	42.558	6	Renault 6	7.695
2	Seat Ronda	29.760	7	Renault 14	3.757
3	Talbot Horizon ..	28.179	8	Citroën GSA	2.830
4	Ford Escort	27.209	9	Opel Kadett	2.297
5	Renault 11	15.216	10	Volkswagen Golf	1.716

OFERTAS DE LA SEMANA

COCHES NUEVOS

CITROËN GSA

EN las cuatro subidas que ha efectuado Citroën durante 1983, la gama GSA ha sido la única que ha mantenido sus precios invariables durante todo el año y aún puede comprarse estos vehículos al mismo precio de diciembre de 1982. Es, por tanto, un modelo que mantiene una interesante cotización y una estupenda relación precio-calidad.

Cuando algunos fabricantes ya han subido sus precios, Citroën todavía no lo ha hecho y se espera que su aumento será en torno al 5 por 100.

La gama GSA monta el motor de cuatro cilindros opuestos y refrigerados por aire, de 1.290 c.c. y 65 caballos de potencia, con precios que oscilan entre las 813.494 pesetas para la versión Especial y las 918.371 pesetas para el X3.



COCHES USADOS

UTILITARIOS A BUEN PRECIO

EN Barcelona, Automóviles Estany, la Casa del 600, de la calle Rosellón, 459, ofrece varias oportunidades dentro de la gama de los utilitarios. La especialidad de la casa son los 600, 850, 133, 2 CV, Dyane, R-8, R-5 hasta llegar al 127.

Aparte de la particularidad de estar especializados en coches que vayan del 127 «para abajo», otra de las características de la casa es la de vender los coches sin entrada. Así hay varios 600 y 850 desde 2.000 pesetas al mes, algunos Dyane; 2 CV y 133 a partir de 3.000 pesetas, y R-8, R-5 y 127 desde 4.000 pesetas mensuales. Un 600 al contado se puede encontrar desde 50.000 pesetas y hay algún 127 por 100.000.



Cómo elabora los precios totales y costo por kilómetro MOTOR16

PARA la elaboración del precio total de los automóviles nuevos y motocicletas, MOTOR16 parte en todos los casos del precio franco fábrica o frontera. A este precio f.f. se le adicionan los Impuestos Generales por Trá-

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

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

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

COCHES NUEVOS

ALFA ROMEO

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
Alfasud 1.5 SP	1.490	95	170	7,8	22,2	1.452.966
Alfasud 1.5 TI	1.490	105	180	8,1	23,5	1.585.413
Sprint V.1.5. Q.Ver	1.490	105	180	8,1	25,4	1.816.373
Spider	1.962	130	190	11,0	35,8	2.738.362
Giulietta 2.0	1.962	130	185	9,7	28,4	1.967.420
Alfaetta 2.0	1.962	130	180	8,9	28,0	2.007.404
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	30,3	2.243.560
GTV 2.5-V6	2.492	160	205	9,9	37,5	2.968.270

ARO

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
Aro 10	1.197	65	130	9,5	19,4	993.134
Aro 10 D	1.714	55	120	6,5	17,7	1.319.203
243 D	3.120	65	110	10,1	19,6	1.293.389
244 D	3.120	65	110	10,1	19,9	1.330.741
320 D	3.120	65	110	10,1	19,9	1.330.741
Hispano D	2.710	70	120	10,0	21,3	1.513.460

AUDI

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
80-CL 2P	1.588	85	165	8,3	26,2	1.896.541
80-CL 4P	1.588	85	165	8,1	26,5	1.956.767
80-CD	1.921	115	182	8,1	29,3	2.233.281
100-CD	1.921	100	176	7,7	34,6	3.031.712
100-CD	2.144	136	200	7,8	37,1	3.276.521
100-CD Diesel	1.986	70	155	7,1	30,1	2.824.147
Coupe-GT	2.144	130	196	8,3	33,2	2.728.116
Quattro	2.144	200	222	9,1	59,4	5.832.623
Audi 200	2.144	182	230	6,9	51,7	5.167.764

AUSTIN

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
Metro 1.3 HLE	1.275	62	158	6,4	15,6	771.338
MG Metro	1.275	71	160	7,2	17,2	917.828
MG Metro Turbo	1.275	93	180	8,1	20,6	1.179.695
Maestro MG 1.6	1.598	104	177	8,4	24,0	1.612.979

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.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
A 112 Junior	903	42	130	6,5	14,9	730.059
A 112 LX	965	48	137	7,6	16,8	831.783
A 112 Abarth	1.049	70	155	7,7	18,2	954.892

BMW

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
315	1.573	75	154	9,0	26,3	1.843.289
316	1.766	90	175	8,7	28,2	2.093.962
318 i	1.766	105	184	8,5	30,9	2.381.347
320 i*	1.991	125	191	9,3	33,9	2.657.144
320 i 4p*	1.991	125	191	9,3	34,9	2.782.094
323 i	2.316	150	202	8,2	35,2	3.019.499
518	1.766	90	164	9,5	33,8	2.618.752
520 i*	1.990	125	180	10,2	37,7	3.031.994
525 i	2.494	150	197	10,5	41,4	3.431.634
525 E*	2.693	125	177	12,6	41,7	3.206.924
528 i	2.768	184	212	10,4	44,4	3.781.694
524 TD*	2.443	115	175	10,1	41,3	3.468.412
628 CSI	2.758	184	212	8,8	50,9	6.030.794
635 CSI	3.430	218	229	8,7	69,8	7.156.173
728 i	2.768	184	201	9,9	49,8	4.506.404
732 i	3.210	197	208	9,8	53,9	5.031.194
735 i	3.430	218	217	9,8	61,9	6.031.623
745 i A	3.430	252	228	10,4	70,5	7.031.223

CITROEN

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
2 CV Especial	602	31	100	6,1	11,7	491.787
2 CV6 CT	602	31	100	6,1	11,9	514.709
Dyano 6	602	31	100	6,1	12,2	546.825
Mehari	602	29	100	7,0	13,5	611.963
LNA	652	35	125	5,7	12,0	612.805
LNA 11 E*	1.124	48	139	8,8	15,0	638.582
LNA 11 RE*	1.124	48	139	8,8	15,3	678.727
Visa Especial	652	35	124	6,8	13,5	620.445
Visa Club	652	35	124	6,8	13,9	676.389
Visa Super-E	1.124	57	142	6,3	14,2	744.124
Visa GT	1.360	80	170	7,4	16,3	859.116
GSA Especial	1.299	65	158	8,2	16,5	816.554
GSA X1	1.299	65	158	8,2	16,9	849.168
GSA Palas	1.299	65	158	8,2	17,5	921.838
GSA X3	1.299	65	158	8,2	17,5	921.838
GSA Special Familiar	1.299	65	155	8,3	17,1	858.253
BX 14 E	1.360	72	163	7,1	17,7	1.075.554
BX 14 RE	1.360	72	163	7,1	18,1	1.116.994
BX 16 RS*	1.580	92	171	9,3	20,8	1.195.197
BX 16 TRS*	1.580	92	171	9,3	21,4	1.267.717
BX 19 RD*	1.905	65	151	7,2	17,8	1.368.224
BX 19 TRD*	1.905	65	151	7,2	18,5	1.448.385
CX 20	1.995	106	176	9,2	25,2	1.626.649
CX GTI	2.500	138	201	10,1	30,7	2.162.089
CX Prestige	2.500	138	200	9,3	37,3	3.092.342
CX 25 D	2.500	75	156	9,6	23,6	1.826.043
CX Diesel Familiar	2.500	75	151	8,2	26,0	2.225.883
CX 25 RD Turbo	2.500	95	174	7,3	25,1	2.226.287
CX 25 TRD Turbo	2.500	95	174	7,3	25,9	2.332.348
CX 25 TRD Turbo Fam.	2.500	95	174	7,3	27,5	2.512.482

DE TOMASO

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

FERRARI

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
308 GTB i	2.927	240	255	10,0	80,4	8.321.957
308 GTS i	2.927	240	255	10,0	84,4	8.816.759
Mondial	2.927	240	240	11,1	89,9	9.376.535
400 i Automático	4.823	315	245	17,0	128,3	13.456.152
BB 512 i	4.943	340	280	14,0	131,0	14.157.122

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.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
Uno 45 SP	903	45	140	6,6	15,6	804.294
Uno 55 SP*	1.116	55	148	6,4	16,2	881.171
Uno 55 SP*	1.116	55	148	6,4	16,5	921.155
Uno 70	1.301	70	165	6,1	16,4	944.896
Argenta 2.0 IE	1.995	122	175	9,9	25,0	1.513.852
Argenta 2.5 Diesel	2.445	72	150	9,5	22,0	1.537.122
Argenta Turbo D	2.445	90	160	8,5	24,4	1.996.501

FORD

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
Fiesta Uno	957	45	137	7,2	13,8	643.751
Fiesta 957	957	45	137	7,2	14,2	666.486
Fiesta L	957	45	137	7,2	14,7	752.531
Fiesta S 1.1*	1.117	50	144	9,3	17,2	769.356
Fiesta S 1.3	1.296	69	161	7,0	15,5	817.939
Fiesta Ghia 1.1*	1.117	50	144	9,3	17,7	832.821
Fiesta Ghia 1.3	1.296	69	161	7,0	16,0	881.394
Escort Laser 1.1	1.117	55	145	7,2	16,2	877.509
Escort Laser 1.3	1.296	69	157	7,5	16,9	928.014
Escort L 1.1	1.117	55	145	7,2	16,4	895.639
Escort L 1.3	1.296	69	157	7,5	17,1	951.324
Escort GL 1.1	1.117	55	145	7,2	17,1	982.404
Escort GL 1.3	1.296	69	157	7,5	17,8	1.038.089
Escort GL 1.6	1.597	79	167	7,7	18,3	1.069.942
Escort Ghia 1.3	1.296	69	157	7,5	18,3	1.100.249
Escort Ghia 1.6	1.597	79	167	7,7	18,8	1.133.397
Escort XR3-i	1.597	105	186	8,1	24,1	1.620.024
Escort Cabrio 1.6	1.597	96	169	7,5	25,8	1.947.892
Escort Cabrio 1.6 i	1.597	105	186	7,6	28,2	2.189.422
Orion 1.3 GL	1.296	69	157	7,5	17,6	1.023.844
Orion 1.6 GL*	1.597	79	164	9,4	19,7	1.055.697
Sierra 1.6	1.593	75	165	8,1	21,5	1.333.858
Sierra 1.6 Familiar	1.593	75	165	8,7	22,5	1.397.342
Sierra 2.0 L*	1.993	105	177	10,8	25,5	1.478.974
Sierra 2.0 L Familiar*	1.993	105	177	10,8	26,0	1.542.824
Sierra 1.6 GL	1.593	75	165	8,1	23,3	1.566.025
Sierra 1.6 GL Fam.	1.593	75	165	8,7	24,4	1.630.874

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.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
2105	1.294	70	148	7,6	15,5	658.803
21023	1.452	77	150	8,1	15,9	633.962
21053	1.452	77	150	10,6	18,7	703.269
2108 C	1.569	78	154	8,3	16,7	711.729
Niva TT	1.569	78	132	10,6	21,4	1.026.211

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.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
Delta 1.500	1.499	85	165	9,1	23,6	1.474.207
Delta 1.600 GT	1.585	105	180	8,3	23,6	1.53

Caprichos

1
El faro universal, conectable al encendedor. Los precios varían entre las 460 pesetas del sencillo faro Rinder, a las 695.

2
El spray Dinamic disuelve acumulaciones de hielo o nieve. Su precio es de 310 pesetas.

3
Contra el hielo: El modelo plastificado cuesta 210 pesetas, y el rojo 225 pesetas.



4
Bayeta antivaho Krufft elimina el empañamiento. La unidad cuesta 250 pesetas.

5
Limpiador de varilla de aceite Hoppy. Su precio es de 250 pesetas.

6
Petacas para su licor preferido. El precio del modelo pequeño es de 1.800 pesetas, y el del grande de 1.950 pesetas.

7
Una pequeña maleta-bar para disfrutar de bebidas tonificantes. Su precio es de 6.000 pesetas.

8
Util afeitadora Lozenstar, conectable al encendedor. Su precio es de 1.825 pesetas.



Mi primer amor

PEPE ARIAS

CONDUCTOR DE ALTA MONTAÑA

TIENE sesenta y un años y siempre ha vivido en la sierra de Madrid. Nació en Cercedilla, donde sus padres tenían una terna-pastelería que era el centro de reunión de cazadores y excursionistas. Los primeros esquís se los debió poner en el año 1931. «Los fabricaba mi padre y los vendía, por treinta y cinco pesetas, al Ejército o a los escasos visitantes de Guadarrama. También se podían alquilar por tres pesetas.»

Pero el negocio de los esquís no era próspero en aquellos tiempos, en los que llegar a la sierra suponía un largo viaje en tren o una aventura en coche. El puerto quedaba totalmente cerrado de noviembre a abril, y sólo los muy aficionados se atrevían a atravesarlo. El primer Arias era el guía de los fundadores del Club Alpino Español, y en 1928 pasó a hacerse cargo, como conserje, del chalet de Peñalara, propiedad de la Real Sociedad Española de Alpinismo.

Pepe vivió en la nieve y su primera competición tuvo lugar en 1932. Después vendrían otros premios más importantes para Castilla y España, conseguidos por los tres hermanos Arias: Pepe, Miguel y Luis.

También aprendió el pequeño esquiador a conducir pronto. Desde el año 1930 había en su casa un Ford cuatro cilindros, con 18 caballos, «que andaba de maravilla encima de la nieve», y que Pepe aprendió a conducir pronto aunque tuviera que esperar a la edad reglamentaria para obtener el carnet.

Más de cuarenta y cinco premios se guardan en la Venta Arias, pero hay una fecha especialmente recordada por Pepe Arias. «La Olimpiada más bonita para mí fue la de mil novecientos cuarenta y ocho, en Saint Moritz, donde tuve el honor de ser el abanderado del equipo español, el portador de esa bandera que tanto quiero y que tanto me ha gustado defender, porque todo se lo merece.»

Ya funcionaba la Venta Arias y ya era casi una institución, porque la familia a

menudo tenía que ayudar a montañeros y esquiadores y hacer el trabajo de un servicio de socorrismo entonces inexistente. «Mi padre nos enseñó a que no teníamos que titubear nunca en prestar ayuda a toda persona que lo necesitara, sin discriminación alguna.»

El Rey Don Juan Carlos aprendió a los doce años a esquiar en Navacerrada y fue Pepe Arias quien le ayudó a calzarse sus primeras botas de esquiador.

Así nació el Club Siete Picos, y de ahí salieron las figuras más importantes de Castilla.»

Los hermanos Merino, Julián Velasco, los hermanos Morales, los hermanos Rodríguez, Alfonso Jiménez, Luis Sánchez, Malén Morales, Diana Durán, los hermanos García y toda la familia Fernández Ochoa pertenecieron al club. Todos ellos fueron campeones de Castilla y de España, y Francisco

Fernández Ochoa fue la primera medalla de oro olímpica.

Pepe Arias es un conductor experimentado además de un esquiador todavía en activo. «He usado muchos coches. Bastantes Seat y, últimamente, Renault, que me van muy bien, y mi consejo para ir por la nieve es no tenerla miedo, pero conducir con suma precaución. Hay que cuidar el coche, llevar anticongelante siempre de más y utilizar las ruedas apropiadas.»

«Hay dos cosas que nunca se deben hacer —dice—; la primera es dejar el coche con el freno echado, porque se puede agarrotar, y la segunda poner el gato. En la nieve, el gato es peligrosísimo, porque el coche se puede deslizar.»

Y Pepe Arias cuenta que, a menudo, en días de niebla y ventisca, suele salvar a los conductores poco acostumbrados. «Cuando veo que hay dos o tres coches delante de mí con dificultades de visión, los adelanto, aminoro la velocidad y les sirvo de guía.» Siempre lleva pala, una saco de arena y hasta una batería, y asegura que nunca se ha quedado tirado.

En Navacerrada, Pepe Arias es un hombre feliz, que vive rodeado de los suyos, de su mujer, Luz; de su hijo de diecisiete años, Pepe; de su madre, de sus hermanos y sobrinos. «Tengo trabajo hasta el año tres mil y poco tiempo para esquiar.» Pero todavía compite. La última vez, en el trofeo de Veteranos, su más reciente creación.



Aproximadamente en el año 1953-54, la familia abandona definitivamente el chalet de Peñalara y se plantea la necesidad de recoger a todos los niños de los pueblos de la sierra para transmitirles lo que a lo largo de los años los Arias habían aprendido sobre el esquí. «Les entregábamos lo más esencial, los esquís, las botas, y les dábamos de comer gratuitamente.

Caridad Plaza

Motor 16/77

París, puerto de mar

El XXIII Sal6n Náutico Internacional de París, uno de los m6s prestigiosos de los que se celebran, abrir6 sus puertas a los interesados el d6a 13 de enero. El horario para el p6blico es de 12 a 19 horas, de lunes a viernes, y de 10 a 19 horas, los s6bados y domingos. Adem6s, el sal6n se podr6 visitar de 12 horas a 22,30



ESQUI DE FONDO

El domingo d6a 15 de enero se celebrar6 en Pla de Beret, organizada por la Federaci6n Catalana de Deportes de Invierno, la tradicional Marcha Beret de esqu6 de fondo. Esta es la 6nica prueba de esta especialidad de car6cter internacional.

En el valle de Ar6n se dar6n cita los mejores deportistas de la especialidad en las distintas modalidades de cuarenta y dos, veintiocho y doce kil6metros.

La participaci6n est6 abierta a hombres y mujeres.

DIRECTAMENTE DE ITALIA

Los coleccionistas de coches en miniatura ya no necesitan ir a Italia para poseer algunas de las maravillosas r6plicas que all6 se comercializan. Ahora, Comercial Trebim es el importador para Espa6a de los modelos Revival, coches met6licos a esca-

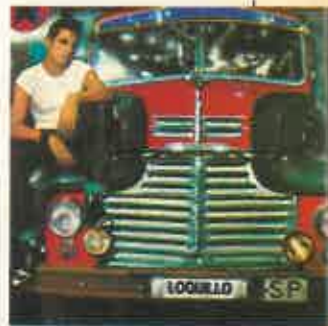
GUIAS PARA LA NIEVE

Alguien se habr6 encontrado en m6s de una ocasi6n, en plena 6poca invernal, bloqueado por unas condiciones climatol6gicas adversas en zonas monta6osas o con no saber d6nde alojarse en las cortas vacaciones que algunos tienen la suerte de disfrutar. Para solucionar ambos problemas es muy 6til tener a mano la «Gu6a de refugios de monta6a», que ha editado el pasado a6o la Direcci6n General de Empresas y Actividades Tur6sticas. Esta publicaci6n, que cuesta 750 pesetas, recoge exhaustivamente los datos b6sicos de los 255 refugios con que cuenta nuestro pa6s. Otro libro imprescindible para los amantes del deporte blanco es la «Gu6a de las estaciones de nieve y monta6a», editado por la misma Direcci6n General, que se vende al precio de 800 pesetas.

la 1:20 que son fieles reproducciones de modelos de competici6n que brillaron en su momento, la mayor6a de los a6os treinta, como Alfa Romeo, Auto Uni6n y Mercedes. Estas maquetas se pueden adquirir por correo, dirigi6ndose a Comercial Trebim, apartado de correos 356, Barcelona.

Aventura en el S6hara

Los amantes del cine de aventuras, de los autom6viles y de... Brooke Shields tienen la oportunidad ahora de pasar un rato divertido y excitante con las mil y una peripecias de la hasta hace poco ni6a perversa, ya convertida en mujer. En «Aventuras en el S6hara», Shields se disfraza de hombre para participar en una carrera por el desierto. Esta pel6cula se proyecta en Madrid en los cines Callao, Carlos III y Windsor B, y en Barcelona, en el Coliseum.



El camión de «Loquillo»

Jos6 Mar6a Sanz, m6s conocido en el mundillo del rock como Loquillo, ha emprendido una nueva ruta en su carrera art6stica. Para ello, en uni6n de sus amigos Los Trogloditas, ha grabado un nuevo disco con dos t6tulos m6s que sugerentes: «El ritmo del garaje» y «Quiero un cam6n».



NEUMATICOS Y DESARROLLOS

TENGO un Sierra dos litros, cinco marchas, al que para acortar algo el desarrollo hice montar neum6ticos 175/70x13. ¿Les parece adecuado?, ¿en qu6 desarrollos ha quedado? Les parecer6a que pusiera pr6ximamente las P-6, o las que ustedes me aconsejen en medida 180/60x13 que respeta la medida de llantas?. ¿cu6l ser6a el nuevo desarrollo?

Guillermo Benavent
Valencia

Respuesta: Con el cambio a la medida 175/70x13, el desarrollo de su Sierra se ha reducido aproximadamente en un 3,2 por 100. Esto significa que los nuevos desarrollos a mil revoluciones por minuto en cada velocidad quedan en lo siguiente: primera, 8,55 kil6metros por hora; segunda, 15,86 kil6metros por hora; tercera, 22,81 kil6metros por hora y, quinta, 38,12 kil6metros por hora.

La P-6 es indudablemente una cubierta muy adecuada para las prestaciones de este coche; sin embargo, debe de tener en cuenta que lo que gane con ella en agarre, lo va a perder en cuanto a

consumo, pues aunque el desarrollo es muy similar al de la 175/70x13, su resistencia a la rodadura es ligeramente superior. En resumen, vemos adecuado el cambio a 175/70x13, que sin duda le habr6 dado algo m6s de alegr6a al coche, pero no tanto el montaje de la medida 180/60x13.

suelo conducir r6pido, ¿es aconsejable un turbo para este tipo de conducci6n? ¿Qu6 coche de gas-oil me recomendar6an que tenga como m6nimo las prestaciones del que tengo, pero que no d6 tantos problemas?

Juan Carlos Aguado
Valdearcos de la Vega

VICISITUDES DE UN ESCORT 1.3

TENGO un Ford Escort 1.300, con 120.000 kil6metros y he tenido varios problemas con 6l, entre los cuales destaca la amortiguaci6n. ¿Qu6 amortiguadores son los mejores para este modelo? La correa de distribuci6n a los setenta mil kil6metros se rompi6, ¿cada cu6ntos kil6metros debo de sustituirla? ¿Es normal cambiar el embrague a los 70.000 kil6metros? Ahora falla el carburador, ¿es normal?

En cuesti6n de neum6ticos gast6 los Firestone 155 SR 13 a los 63.000 kil6metros y los cambi6 por unos Michelin 175/70 SR 13. Ahora debo cambiarlos otra vez, ¿cu6les me aconsejan? El 50 por 100 de los kil6metros que hago son por carreteras con mal pavimento, el 15 por 100 por caminos, y el resto por carreteras normales y autopista. Al a6o hago unos setenta mil kil6metros y

Respuesta: Los amortiguadores originales Ford sabemos que en la actualidad rinden satisfactoriamente; no obstante, si desea algo mejor —aunque m6s caro, por supuesto— monte unos Koni. Respecto a la correa de la distribuci6n es recomendable verificar su tensi6n en cada revisi6n que le haga al coche, y como medida de seguridad, cambiarla al menos cada 50.000 kil6metros. Una aver6a del embrague a los 70.000 kil6metros puede considerarse normal si se ha utilizado mucho el coche en ciudad, y un poco prematura si los recorridos han sido por carretera. El fallo del carburador —quiz6 por suciedad— tampoco lo vemos muy anormal al cabo de 120.000 kil6metros.

Respecto a los neum6ticos, los que nos menciona son adecuados. Por 6ltimo, el modelo diesel de prestaciones m6s parecidas al Escort, lo puede escoger entre los que analiz6bamos en nuestro n6mero uno. Ninguno de ellos sale de f6brica con aire acondicionado,

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

Suscr6base ya. No permita que se le aver6e 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, adem6s, viaje bien asistido.

Le regalamos una tarjeta personal de Mondial Assistance que cubrir6 su veh6culo y ocupantes de los riesgos detallados al dorso de este bolet6n. Una oferta 6nica y exclusiva de MOTOR 16, v6lida hasta el 30 de noviembre de 1984.



Si desea alguna informaci6n complementaria o, simplemente, quiere suscribirse ahora mismo, ll6menos.

91-268 04 02-03

BOLETIN DE SUSCRIPCION

S6, deseo suscribirme a **Motor 16** durante un a6o, 52 n6meros, al precio especial de 4.680 pesetas.

El sist6ma que elijo es el que se6alo a continuaci6n:

- ☐ Tal6n adjunto a nombre de Informaci6n y Revistas, S. A.
- ☐ Giro postal dirigido a Hermanos Garc6a Noblejas, 41 - Madrid-17.

N.º _____ impuesto en _____ con fecha _____

Nombre _____ Apellidos _____

Direcci6n (domicilio u oficina) _____

Poblaci6n _____ Provincia _____

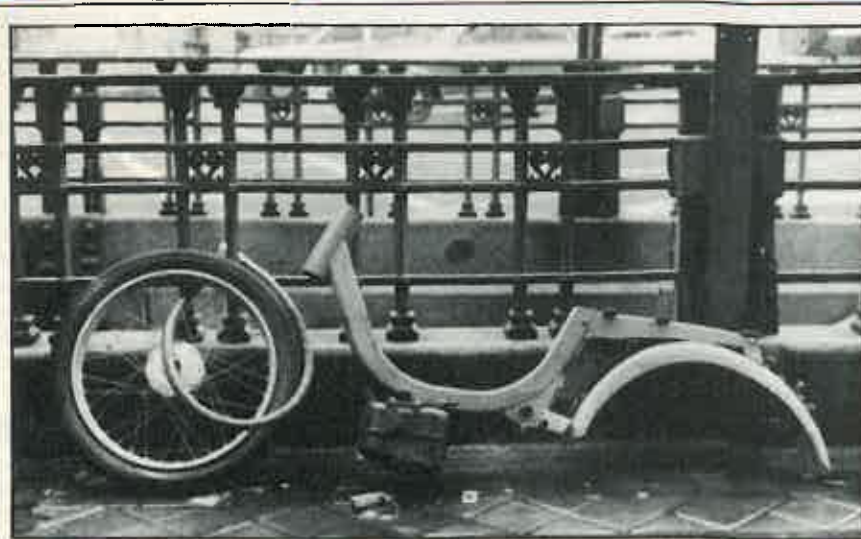
Marca del veh6culo _____

Matr6cula _____

Firma,

Precios EXTRANJERO (1 a6o): Europa: 9.400 ptas. Resto pa6ses: 16.000 ptas. Forma de pago: Tal6n adjunto a Informaci6n y Revistas, S. A.

La foto premiada



CADENA SEGURA

El propietario de lo que queda del Vespino que en su día amarró en la barandilla del Metro madrileño se llevaría un buen disgusto al ver su ciclomotor en tal estado. Pero como consuelo se debe felicitar por haber elegido una cadena tan invulnerable, que los cacos han respetado. La foto nos la remitió Raúl Barbero Carmena, que recibirá como premio una suscripción por seis meses.

pero existen en el mercado equipos adaptables para todos. Tampoco llevan turbo; si lo llevaran la potencia máxima subiría en torno a un 20 por 100, y con ello naturalmente mejorarían la velocidad máxima y la aceleración.

CARRERAS Y TEORIA

QUISIERA comprar el libro de rallyes escrito por Antonio Zanini, pero he preguntado en algunas librerías y me han contestado que debo pedirlo a la editorial. Me gustaría que me indicaran la dirección.

José Javaloyes
Benidorm

Respuesta: El libro debe de solicitarlo a Ediciones Sirocco, calle Sabino Arana, 36, 2.º, 1.º, Barcelona-28, o si lo prefiere, al apartado 30.016, también de Barcelona. El precio es 975 pesetas y se le enviará certificado o contra reembolso.

JOVENES CON AFICION

ME gustaría saber si puedo sacar el carnet de conducir, sin ser mayor de edad, con el permiso paterno. También estoy interesado en conocer si

en Albacete hay Federación Territorial de Automovilismo, pues he leído que se puede participar en rallyes y en fórmula sin tener carnet de conducir y como soy muy aficionado a los rallyes me gustaría tener la licencia.

Antonio Bermejo
Albacete

Respuesta: El permiso de conducir de tipo B sólo se puede sacar con dieciocho años cumplidos. Respecto a las licencias federativas para correr rallyes tenemos que decirles que es necesario estar en posesión del carnet de conducir y, por tanto, tener al menos dieciocho años.

Si se quiere participar en carreras de circuito o de kart basta con una autorización paterna para lograr la deseada licencia. En Albacete no existe Federación Territorial de Automovilismo, pero esta provincia pertenece a la Federación Centro, cuya dirección es: Paseo de la Castellana, 60, en Madrid.

HOMBRE GRANDE, COCHE PEQUEÑO

HACE poco compré un R-18 GTD tras dudar entre este coche, el Seat 131 y Peugeot 505 GRD.

Mi problema es que mido dos metros y peso 100 kilos, por lo que el habitáculo del conductor me resulta sumamente pequeño. En la casa me hicieron un desplazamiento de guías de diez centímetros, con lo que al conducir muy lejos y con los mismos inconvenientes no he solucionado nada.

Me gustaría conocer las diferencias de los tres coches mencionados.

Sejamín Vázquez
Zaragoza

Respuesta: Dentro de los tres diesel que usted nos cita, la compra que ha realizado es técnicamente la mejor. Sin embargo, la opción más adaptable a su especial anatomía es el 131, porque este coche lleva el volante regulable en altura y le puede permitir tener más sitio si lo sube del todo. El más amplio de los tres modelos que nos cita es el Peugeot 505, pero hay que reconocer que estas diferencias son mínimas: Renault 18, distancia asiento-pedal máxima 530, mínima 355; distancia asiento-techo, 910, y anchura de asiento, 560. Peugeot 505, distancia asiento-pedal máxima, 520, mínima, 320; distancia asiento-techo, 930 y anchura de asiento, 530 (todas las medidas van en milímetros).

SOLUCION AL VELOGRAMA

1: JABOUILLE. 2: RENAULT. 3: ARNOUX. 4: NURBURGRING. 5: OCELOTE. 6: RIADA. 7: MCLAREN. 8: TAMBAY. 9: ONTOLOGIA.

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

Carmen se saca el carnet

Paranoias variadas

MERECERIA un profundo estudio psico-sociológico el comportamiento de los automovilistas ante la aparición en sus proximidades de un coche autoescuela.

Innumerables veces he visto por el espejo retrovisor interior la faz descompuesta del conductor que viene detrás, obligado por las circunstancias del tráfico espeso de la ciudad. Constantemente pone el intermitente para indicar que quiere adelantarme. Mira a un lado y a otro para ver por dónde se puede colar y perderme de vista. Muchas veces ha sucedido que consigo meterse por mi derecha entre el autobús y yo provocando una situación de verdadera emergencia.

Si estoy en primera fila en un semáforo en rojo y tardo una fracción de décima de segundo en arrancar cuando cambia a verde, suena implacable el bocinazo insultante.

Me ha llegado a pasar también multitud de veces que el coche que va delante mío al llegar a un semáforo que está en rojo, en lugar de parar, se lo salta, arriesgando su vida con tal de perder de vista el coche Auto-Escuela.

—De verdad que no lo comprendo —le comentaba un día a mi profesor Fernando—. ¿Por qué la gente le tiene tanto pánico a los coches estos? Parece como si tuviéramos la lepra o fuéramos explosivos kamikazes o algo semejante. A lo peor es que me ven en la cara que nunca llegaré a conducir bien.

—No te pongas paranoica que no te va a servir de nada. Lo que pasa es que muchos se acuerdan de las tontas que hacían ellos cuando estaban aprendiendo y prefieren salir corriendo, no vaya a ser que detrás de este volante vaya uno tan bruto como ellos.

Pero no son sólo los automovilistas los que padecen autoescuelofobia. Los peatones también se las traen. En el laberinto del madrileño barrio de Malasaña, que parece una cashba, iba yo despacito pisando productos de

granja en una calle estrechita, cuando un señor salió de una tienda se arrimó a la calzada, miró a un lado y a otro y viendo que venía yo —supongo—, a una distancia peligrosa para él, ni corto ni perezoso se lanzó a cruzar. No sé por qué me lo imaginaba —más sabe el diablo por viejo que por diablo— y tuve tiempo de frenar, habiendo visto además que no venía nadie detrás.

La misma reacción tuvo en otra ocasión una señora con un niño pequeño en una mano y una bolsa de la compra en la otra. Pero en esta ocasión fue más grave, porque al ver la señora que yo frenaba peligrosamente cerca, porque venían coches detrás y no podía hacerlo gradualmente, se puso hecha una furia conmigo.

—¿Ves, Fernando? —le decía después a mi profesor—. No concibo cómo detrás del volante la gente tiene sensación de prepotencia. Yo me siento una porquería. Cada vez que me pongo en este sitio pienso que cuanto más conozco al ser humano más quiero a mi perro.

En los barrios cuadrículados suelo disminuir la velocidad en los cruces de calle hasta prácticamente parar, para ver si se atraviesa un coche. Mi profe se desespera.

—Tú tienes preferencia, ¿no ves el ceda el paso que tienen ellos?

—Sí lo he visto, pero con todo y eso prefiero cerciorarme.

Un día me dio la razón la vida misma. Iba por una calle preferente, el semáforo estaba verde-verde, pero aún así reduje y casi frené. De mi derecha salió un gran Mercedes a toda pastilla, que obviamente se había saltado el semáforo rojo-rojo con toda naturalidad.

—Salvaje, cretino —murmuró furioso mi profe, que es siempre educado y paciente, accionando el claxon.

—¿No sabes de nadie que venda un tanque de segunda mano? Creo que ese es el coche ideal para circular en Madrid cuando consiga sacar el carnet de conducir.



Carmen Rico Godoy

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



Motor 16

Apartado Nº 330 F.D.
MADRID



PILLIN...



Velograma

Por DAV

Circuito de Zeltweg

MODO DE RESOLVERLO

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

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

RECORRIDO

1: Ganador de esta prueba en 1980. 2: Equipo al que pertenecía el piloto ganador. 3: Piloto que obtuvo el récord de la vuelta en ese mismo año, con un tiempo de 1' 32" 53. 4: Nombre del circuito donde posiblemente se dispute este año el Gran Premio de Europa de F-1. 5: Mamífero felino americano, llamado también leopardo. 6: Avenida, inundación. 7: Equipo para el que

correrá Prost en 1984. 8: Nombre de famoso piloto de F-1 que en este mismo circuito, en 1981, pilotaba el bólido n.º 25, un Talbot Ligier JS. 9: Parte de la metafísica que trata del ser en general.

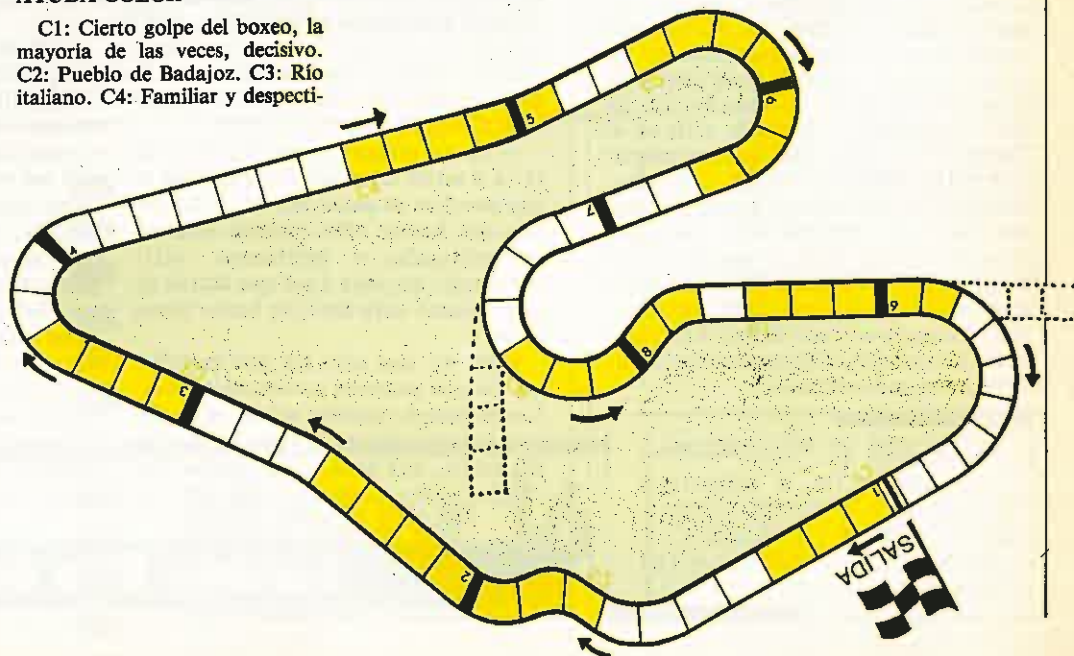
AYUDA COLOR

C1: Cierta golpe del boxeo, la mayoría de las veces, decisivo. C2: Pueblo de Badajoz. C3: Río italiano. C4: Familiar y despectivo.

vamente, extranjero; se aplica especialmente en América, a todo aquel que no habla español. C5: Especie de rifa que se hace con mercaderías, billetes, dinero, etcétera. C6: Utilidad o beneficio

que rinde anualmente una cosa. C7: Saco hecho con las hojas del burí, usado en Filipinas para embalar.

Solución en pág. 81

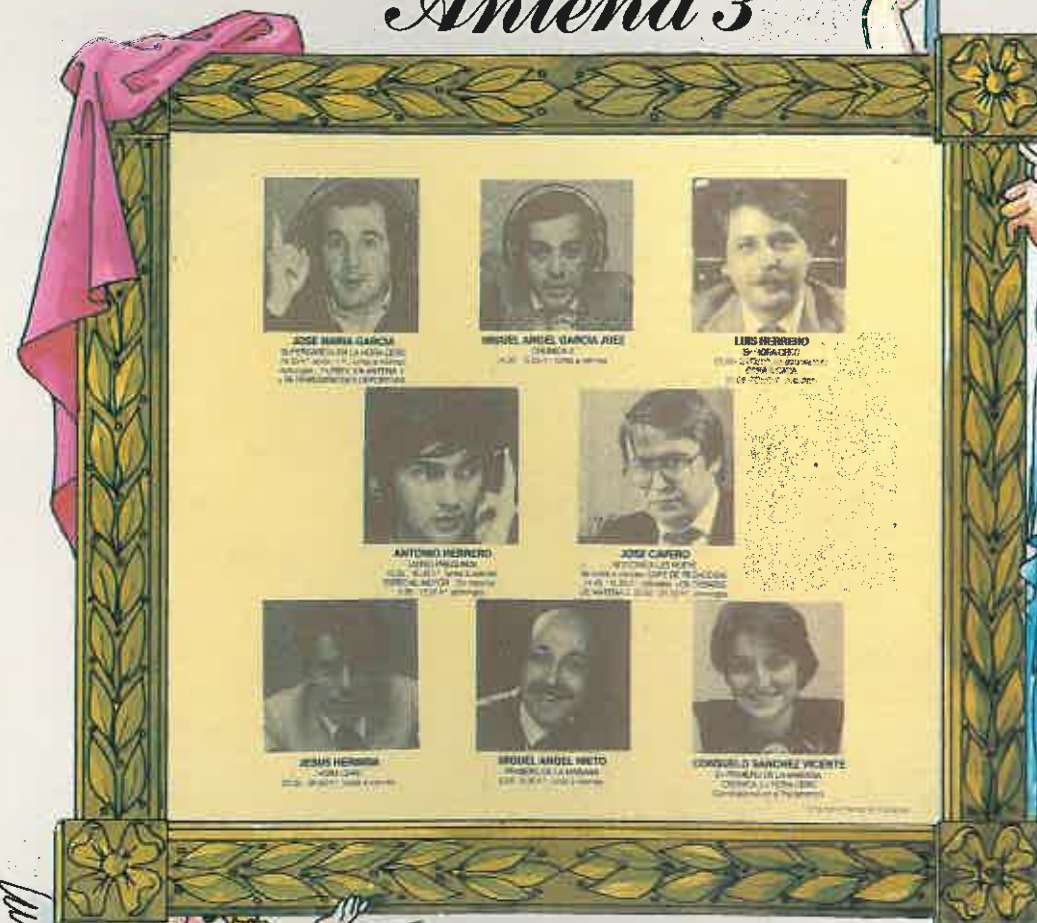


El severo jurado formado por la totalidad de los oyentes de radio de España, y tras concienzudo análisis de los méritos de todos los que compiten por este galardón ha acordado conceder por unanimidad el premio

Mejores Informadores

al equipo formado por los de la cadena de F.M.

Antena 3



Y en su virtud se entrega el presente
Cuadro de Honor
para que todos cuantos lo vean, conozcan la excelsa labor
realizada por los que en él han merecido figurar.

antena3  La Radio Comercial Bien Hecha

Envase® Repsol multiprático de 1 litro Siga la flecha

Este es el envase plástico de Repsol.
Tan útil y cómodo como los mejores del resto de Europa y Estados Unidos.

Especialmente creado para conductores prácticos. Diseñado para acercarse más que ningún otro a la abertura del cárter. Como una flecha.

Un envase del que no se escapa una sola gota. Que nunca se mancha. Que apenas abulta y no hace ruido en el maletero durante la marcha.

Además, lo encontrará en muchos establecimientos: estaciones de servicio, tiendas de repuestos, hipermercados...

La próxima vez que desee poner un buen aceite a su automóvil, no olvide este envase.

Siga la flecha. Pida el Multiprático de Repsol.

Lubricantes
REPSOL 

Menos gasto, ningún desgaste.



REPSOL es un producto  EMP

HACIENDA CONTRA LOS UTILITARIOS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

14 de enero de 1984

Núm. 12 • 150 ptas.

COCHES FRENTE A LA NIEVE

3.500 KILOMETROS DE CARRETERAS HELADAS

PRUEBA DE CADENAS

COMPARADOS: VOLVO 360 GLE Y BMW 320i



**EL
FERRARI
MAS VELOZ**