

# CUIDADO CON LOS FRENOS

SE VENDEN LIQUIDOS DE BAJA CALIDAD

**NUEVOS MODELOS EN EL SALON DE BRUSELAS  
COMPARADOS FIAT UNO Y MINI-METRO**



**TODO PARA SEGUIR  
EL RALLYE DE MONTECARLO**

**EXCLUSIVA: CORTAZAR ESCRIBE  
SOBRE EL AUTOMOVIL**

**OBSEQUIO:  
POSTER GIGANTE  
DE SERVIA**

# 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 

Esta semana

## ¿Quo vadis, Seat?

La noticia de la semana ha sido la marcha de Antofañanzas, que, según él, se ha ido por cobrar poco, mientras que en los pasillos del INI y del Ministerio de Industria se habla de cese por sus malos resultados al frente de Seat. Como ambas cosas son rigurosamente ciertas no merece la pena discutir, ya que el único interés en analizar la gestión de Antofañanzas estriba en saber exactamente dónde se encuentra la destartada industria pública del automóvil y si será viable en el futuro.

Al margen de unas cuentas que harían palidecer al Gran Capitán, Antofañanzas ha demostrado ser brillante en bastantes ocasiones y al decir esto no quiero limitarme a su reciente victoria sobre Fiat ante el Tribunal de París, ni a la drástica reducción de plantilla que realizó hace un par de años, sino al hecho de lograr unos aceptables niveles de ventas con la gama más vieja del mercado.

Antofañanzas ha arrastrado un error de base desde que UCD se impuso al PSOE en las primeras elecciones democráticas y, tal vez influido por el ejemplo político de la transición, pensó que la gigantesca y destartada industria franquista del automóvil podía irse modificando hasta llegar a ser competitiva en una situación de libre mercado. Repasando sus discursos de entonces se encuentran continuas referencias a dos quimeras del calibre de mantener los niveles de empleo y producir modelos propios, en tanto que la «mamma Fiat» se decidiera a sacar las castañas del fuego modernizando a la empresa. Cuando en Turín ti-

raron la toalla, Antofañanzas rabió y se lanzó a un salto en el vacío que terminaría inevitablemente en batacazo, a no ser que mediara la liana de una multinacional.

Y en pleno salto estamos. Volkswagen es el último recurso y Antofañanzas lo sabía bien al firmar unos acuerdos que ofrecían a la marca alemana la mejor red de ventas de España, sin soltar un solo marco ni adquirir la más mínima responsabilidad.

De la provisionalidad de aquellos pactos habla por sí solo el hecho único y disparatado de ofrecer en las mismas tiendas dos gamas de productos que compiten entre sí. ¿Qué debe hacer un vendedor de la red Seat cuando un cliente duda entre un Passat o un 131? Cuando el tan cacareado S-1 (Ibiza será su nombre comercial), primer coche ciento por ciento Seat,

llegue a los concesionarios en esta primavera, también lo hará el VW Polo, montado en Pamplona, y de muy similares características. ¿Cuál vender?

Antofañanzas quiso ganar tiempo hasta que Volkswagen se quedase con Seat, pues está claro que hacer coches en España resulta más barato que en Alemania, y así las cosas, su sustituto ha de ser más un negociador que un vendedor. Encontrarlo será difícil y más con los sueldos del INI; de hecho el Instituto ya ha perdido un año (y 31.000 millones más) en el tema Seat, y como no lo encauce pronto, puede surgir entre los usuarios un rechazo a adquirir coches de una marca en posible vía de extinción.

Tomás Cavanna



## SUMARIO

<b>4</b> PUNTO DE MIRA		<b>65</b> XAVIER DOMINGO	Patria querida
<b>7</b> ACTUALIDAD	Seat: Ahora o nunca	<b>67</b> MOTOS	Honda XL 600 R: El halcón del desierto
<b>9</b>	Palacín no cede competencias	<b>72</b> ATREVASE A...	Cambiar el silencioso de escape
<b>10</b>	Análisis de líquidos de frenos	<b>75</b> MERCADO	Las ofertas de la semana
<b>20</b> LO ULTIMO	Nuevos Fiat, Alfa y Lancia en exclusiva	<b>76</b>	Precios de coches nuevos
<b>22</b> FRENTE A FRENTE	Mini Metro HLE contra Fiat Uno 55	<b>80</b>	Precios de coches usados
<b>32</b> FUERA DE SERIE	Jaguar XJS: Orgullo británico	<b>85</b> MI PRIMER AMOR	Jesús Puente
<b>35</b> A FONDO	Volkswagen Passat Diesel	<b>86</b> CAPRICHOS	Ropa de lluvia
<b>54</b> GENTE SOBRE RUEDAS	Julio Cortázar	<b>87</b> AGENDA PERSONAL	
<b>57</b> ESCRITOR INVITADO	Eduardo Chamorro	<b>88</b> CUENTENOS SU CASO	
<b>59</b> OCIO	Rumbo a la Olimpiada	<b>89</b> CARMEN RICO-GODOY	El señor Palacín y su padre
<b>63</b> VIAJES	Asturias, para todos los gustos	<b>90</b> JUAN BALLESTA Y VELOGRAMA	

Pág.  
14

Un año más, los fabricantes japoneses han sido protagonistas en el Salón del Automóvil de Bruselas, en un clima de reñida competencia comercial



Pág.  
42

Once páginas especiales dedicadas al Rallye de Montecarlo, desde la reseña histórica hasta el póster del Opel-Motor 16 que Salvador Serviá pilota este año

## M-30: Escuela de malos conductores

Desde el domingo 15 ha entrado en vigor la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en la M-30 y algunos accesos a Madrid. Durante dos meses la medida será sólo de recomendación y a partir de este plazo a los infractores se les



## CHINO ANTIALCOHOLICO

ADemás de la pólvora y los spaghetti, dentro de poco el mundo deberá a los chinos otro gran invento, el dispositivo antialcohólico para conductores, el cual tira por tierra cualquier otro medio para conocer el grado de alcoholemia de cuantos se sientan frente al volante.

El invento de Ren Zhicheng, técnico del Ejército chino, ataca el mal en su origen y evita dos cosas al mismo tiempo: el peligro de conducir ebrio y la sanción de los agentes de tráfico, porque el aparato en cuestión para instantáneamente el motor o no deja ponerlo en marcha, cuando el conductor lleva una copa de más.

Los primeros coches equipados con este dispositivo ya han comenzado a fabricarse en la República Popular

China y los japoneses han sido los primeros interesados, lo que garantiza al aparato antialcohólico su mayor difusión en el mundo.

## TAMBIEN SUBEN LOS IMPORTADOS

TRAS la subida generalizada de los coches de fabricación nacional, en esta semana han comenzado a producirse las primeras subidas de los importados, unas debidas a aumentos de precio en su país de origen y otras por ajustes en las divisas.

El primero en modificar sus precios ha sido Citroën, que lo ha hecho en torno al 4 por 100. También ha anunciado el correspondiente incremento Austin Rover, para su marcas, Jaguar, Innocenti, Rover y Triumph.

## General Motors, primer exportador

En el pasado año 1983, General Motors se ha convertido en el primer exportador de automóviles de España. De los 250.000 vehículos producidos en la factoría de Figueruelas, ha exportado a Europa 200.000, de los cuales 42.000 se han destinado a Gran Bretaña y 40.700 a Alemania.

En cuanto a vehículos de importación, también ha sido General Motors quien más automóviles ha vendido en España, ya que ha matriculado 13.120 unidades de los modelos Opel, lo que significa un 20 por 100 del total del mercado de importación.

En el mercado interior de vehículos de producción nacional, el Opel Corsa ha obtenido en 1983 una penetración en el segmento de automóviles pequeños de un 19,7 por 100 y se han matriculado un total de 40.390 coches, lo que le ha situado en la segunda posición del mercado.



## Peugeot aísla a Talbot

Se ha regularizado el trabajo en la planta Talbot de Poissy. De las cadenas han vuelto a salir los modelos Samba, y esta semana se reanuda la producción de los Solara. Al mismo tiempo se ha establecido la regularidad de los suministros a la factoría española de Villaverde. Esto no quita para que las acciones de Talbot-Francia, propietaria de la factoría de Poissy, hayan sido traspasadas a otras dos sociedades, también propiedad de Peugeot, con el fin de darle autonomía administrativa y jurídica.

Esto no afecta a Automóviles Talbot de España, cuyas acciones siguen perteneciendo en un 97 por 100 a Peugeot.

## ... Y CONTINUAN LOS SORTEOS DE MOTOR 16

MOTOR16 agotó prácticamente el número 11, que incluía en portada la llave de la suerte que daba opción al sorteo de todos los premios que se anuncian y entre los que destacaba un fantástico Fiat Uno.

El sorteo se realizará el próximo 28 de enero. Mientras tanto, ya se han sorteado, ante el notario del Colegio de Madrid don Luis Sanz Suárez, los 15 antirrobo Veglia Mach 24 con que premiábamos a los lectores que acertaron en el concurso del coche fantasma, publicado en los números 9 y 10 de MOTOR16.

Para este sorteo se recibieron un total de 3.772 cupones, de los cuales fueron correctas las respuestas en 2.634. La solución correcta era la siguiente: a) Seat Ronda; b) Opel Corsa; c) Ford Escort; d) Renault 18; e) Talbot 150; f) Citrén BX; g) Renault 11.

Los agraciados con la suerte fueron: Antonio Toledo Robles (Avenida de Santa Pola, 3. Elche), Francisco Manuel Pérez Picón (Virgen del Luc, 138. Madrid), José Angel Tijero Marín (Mota del Cuervo, 18. Madrid), Francisco Javier Mendoza García (Vital Aza, 94. Madrid), Santiago Alvarez Calvo (Mariano Miguel López, 3. Valladolid), Juan Antonio Espinosa González (Artesanía, 24. Barcelona), Javier Fernández Torres (Trafalgar, 37. Barcelona), Rafael Cabrerizo Garbajosa (Entrearroyos, 92. Madrid), Francisco Fernández Al-



varez (Calle Real, 51. Villanueva de la Cañada-Madrid), José Antonio Suárez Domínguez (Puerto de Palo, 6. Gijón), José Antonio Segarra Abad (Germán Pérez Carrasco, 2. Madrid), Juan Antonio Carmona Real (Reina Victoria, 7. Parla-Madrid), José Luis Beltrán Díaz-Maroto (Soria Arga-Guadalajara), René Aracil Rodríguez (Salvador Montesiños, 19. San Juan de Alicante) y Salvador Hom Florenza (Ribot y Serra, 44. Sabadell).

Por otra parte, nos llegan gratas noticias de Indalecio García Alvarez, el afortunado poseedor del Porsche que sorteamos entre casi 140.000 lectores. Indalecio ya ha matriculado su Porsche y está próximo a cubrir los primeros 2.000 kilómetros; pasó la revisión en el servicio de Turbomotor, en Oviedo, y el coche, según nos cuenta, va como un reloj. Los pequeños defectos observados en el momento de la recepción se debieron a que, por problemas burocráticos unidos a nuestra premura por entregar el coche a su dueño, no se realizó la habitual operación de preentrega. Como es de ley reconocerlo, Porsche nos ha dado todo tipo de explicaciones y nos han convencido de la calidad de su servicio; al menos, Indalecio está feliz con su nuevo coche.

## Yankis a la baja

American Motors, de la que Renault tiene el 46 por 100 de las acciones, ha mejorado en un 52 por 100 su producción y ventas



en 1983. En tal período de tiempo ha producido 350.000 unidades, de las que curiosamente sólo un 10 por 100 pertenecen a la gama de modelos americanos: el Eagle, el Concord y el Spirit. Del resto, casi 200.000 unidades corresponden a los modelos Alliance y Encore, versiones americanas del R-9 y el R-11, que han entrado con éxito en el mercado americano. Las 115.000 unidades restantes corresponden a los Jeep, que también han mejorado sus ventas.

sancionará con multas de 2.000 pesetas. Si esta medida no va acompañada de una mayor vigilancia y control, para evitar las maniobras realmente peligrosas, poco disminuirá la actual situación caótica, aunque al menos reducirá las lesiones de los accidentados.

La M-30, es la vía de mayor densidad de tráfico de España, pero también ostenta otros récords: ser la más caótica y, en consecuencia, peligrosa, y la peor vigilada en relación a su tráfico. Todo ello la ha convertido desde hace mucho tiempo en una escuela de malos conductores.

## Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesores de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); Angel Carchenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: Enriqueta Antolín, María Jesús 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 Egurbide (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 Obilger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbeta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonnetta Garth (Pruebas); Angel González (Video); Antonio González (Tira de humor); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Rafael Lombar (Motos); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Julio César Montenegro (Pruebas); Ignacio Moreno (Tira de humor); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); Caridad Plaza («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Humor); José Luis de la Viña (Náutica).

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

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



## Nuevo Mercedes 6.500 kg. (2.510.000 ptas. f.f.) Y encima, ponga la carrocería que necesite.

Puede con todo y hace más rentable el transporte con cualquier tipo de superestructura, hasta 6.500 kilos p.m.a.

Nuevo Mercedes-Benz L-608-D. Con tres confortables plazas en cabina y caja de cambios de cinco velocidades. Su tecnología Daimler-Benz, es la más avanzada de Europa. Su precio es nacional.

Robusto bastidor diseñado por ordenador y de construcción robotizada, con tres distancias entre ejes (2.950, 3.500 y 4.100 mm.) y consolas especiales de anclaje. Instalación más fácil y más rentable de cualquier carrocería, desde el isotermo hasta el microbús, pasando por el volquete, la cisterna, el frigorífico o el botellero.

Rentabilidad a la hora de cargar: Con menos tara, más carga útil. Motor de auténtico camión: 81 CV DIN a 2.800 revoluciones.

El consumo más bajo: 11,2 l./100 km. (s/ DIN 70030) y la mayor potencia del mercado. Conducción segura y confortable para muchos años y cientos de miles de kilómetros. Valor estable. Contrato de Mantenimiento y Reparación de Mercedes, a través de su Servicio Oficial con más de 300 talleres en toda España, para tener desde el principio una situación de costos clara.

Esto es rentabilidad en el transporte. Consulte a su Concesionario sobre el Mercedes-Benz L-608-D y sus especiales condiciones de venta.

La gama de los transportes Mercedes '84.  
Su mejor socio.



Mercedes-Benz



\*Chasis-Cabina 2.950 m/m.

CONSULTE AL CONCESIONARIO MERCEDES-BENZ DE SU PROVINCIA

# SEAT: AHORA O NUNCA

El presidente de Seat, Juan Miguel Antoñanzas, era invitado amablemente la pasada semana a dimitir. La razón última estriba en la intención del Gobierno, enfocada a frenar el constante goteo de pérdidas y a ampliar los acuerdos suscritos con la firma germana Volkswagen.

FUENTES del Ministerio de Industria afirmaban a MOTOR16 que desde hace meses se venía observando con lupa la gestión de Antoñanzas al frente de la empresa. El volumen de pérdidas registrado el pasado año (31.000 millones de pesetas, 9.000 millones más que en el ejercicio anterior), junto a las discrepancias sobre la retribución salarial de los directivos de la empresa, han empujado a unos y a otros a ponerse de acuerdo en cuanto a la salida airosa de Antoñanzas de Seat.

Efectivamente, este último aspecto ha sido definitivo en la resolución de esta «minicrisis» en la empresa. Recientemente, Antoñanzas insistía en que no se podía pedir a los ejecutivos y técnicos de Seat que «fueran los mejores, cuando las empresas de la competencia pagan un veinticinco por ciento más en todas las escalas salariales». De hecho, desde la subida al poder del PSOE se había acordado reducir casi a la mitad



los sueldos de altos cargos de empresas públicas. El propio Antoñanzas ganaba al año siete millones brutos de pesetas. Ello ha provocado en el pasado ejercicio una desbandada en las compañías estatales, que en el caso de Seat ha supuesto el paso al sector privado del director de finanzas, José María Izquierdo, y del director general de Fiseat, Manuel Ocón.

En cuanto a la marcha de la empresa, el propio ministro de Industria y Energía, Carlos Solchaga, se mostraba el pasado verano particularmente crítico con la gestión llevada a cabo en Seat y públicamente afirmaba que sus pérdidas «eran inaceptables» dentro de un sector como el automovilístico, «que está saliendo de la crisis».

Frente a estas críticas, desde otros medios empresariales no se oculta la labor realizada por Juan Miguel Antoñanzas en Seat en los últimos seis años: el prestigio de la empresa y la imagen de marca está creciendo gracias a una



Juan Miguel Antoñanzas, siete años luchando contra la crisis. Hizo dos coches nuevos, despidió a siete mil personas y perdió mucho dinero



El acuerdo con Volkswagen, el rediseño de los Ronda y Fura y la creación de un modelo propio han sido las claves de la era Antoñanzas



mayor racionalización de la producción y a la reducción de la plantilla; la separación del grupo Fiat ha quedado clarificada gracias a las últimas sentencias judiciales, que dan la razón a la empresa española, y los acuerdos con Volkswagen, que permiten desarrollar una tecnología propia.

Desde el Ministerio de Industria se intenta, no obstante, minimizar estos logros. Las mismas fuentes consultadas por MOTOR16 afirman que el éxito en los temas Fiat y VW se deben más al «muy preparado equipo técnico con que cuenta la empresa que a la gestión de un solo hombre», y se hace hincapié en los crecientes números rojos de la cuenta de resultados, «que están poniendo a Seat en el disparadero».

En el Instituto Nacional de Industria se observa la situación con preocupación, pero sin abandonar el optimismo, y se reconoce que Antoñanzas ha dejado a la empresa en un buen puesto de salida de cara a la carrera comercial que debe emprender. Tras la «traición» de Fiat, se valora muy positivamente el acuerdo alcanzado con el grupo alemán Volkswagen-Audi y la reestructuración de la sociedad en el terreno industrial mediante la fabricación en nuestro país de modelos VW y el lanzamiento de nuevos productos de tecnología propia, como el Ibiza y el S-3.

En el ámbito comercial, Seat ha echado el resto. El respaldo del Tribunal de Arbitraje de París a la empresa española en su contencioso con Fiat le ha insuflado un nuevo prestigio. Hasta

el momento, Seat ha establecido fuera de nuestras fronteras unos setecientos concesionarios, la mayoría de ellos en Europa, y el resto (poco más de cien)

### Los coches de Antoñanzas

Desde la incorporación de Antoñanzas a la presidencia de Seat, la marca ha presentado dos nuevos modelos: el Ritmo y el Panda. Con el tiempo, el primero de ellos, se convertiría en el Ronda, mientras que el Panda sigue vigente y acorde a las especificaciones Fiat, que compra todavía a Seat 50.000 unidades al año de este modelo para venderlas en Europa con su etiqueta.

Al margen de los modelos ya mencionados, se realizaron los dos «restyling» del 127, introduciéndose con el segundo de ellos el nombre de Fura. A partir de esta última versión se ha realizado la denominada Fura-Dos, que es el segundo Seat que se va a exportar a Europa.

También se introdujeron las dos modificaciones estéticas que han afectado al modelo 131, al que se dotó en este tiempo del motor diesel Sofim de 2.500 centímetros cúbicos. En ese tiempo desaparecieron los modelos 133, 124, 128, 132 y los coupé Sport 1200 y 1430.

en otros países. La prudencia ha primado en los primeros momentos y la red exterior se está utilizando sólo al 50 por 100. De las 60.000 unidades que esa red permite exportar, en 1983 se distribuyeron 38.000 unidades (27.000 del modelo Ronda y 11.000 para montar en otros países). Para este año se presenta muy fácil llegar a los 70.000 vehículos, y a cien mil en 1985, fecha en la que además Seat venderá los últimos modelos por medio de la red Fiat.

Pese a que la situación económica y financiera sigue siendo muy delicada —el INI acudirá en su ayuda cubriendo una ampliación de capital—, el horizonte de la empresa parece hoy más esperanzador que en el difícil momento de la salida de Fiat, cuando contaba con una plantilla sobredimensionada, que se ha reducido en dos años de 32.000 a 25.000 trabajadores; unas instalaciones cuya capacidad de fabricación, de cuatrocientos mil vehículos, se hallaba utilizada en poco más de la mitad; un nivel de stocks que triplicaba al normal, y unos productos que corrían el riesgo de quedarse obsoletos o como piezas de museo.

Ahora se cuenta con unas mejores instalaciones industriales gracias a la reconversión de las líneas de montaje para fabricar los modelos de Volkswagen; unos sindicatos que han visto las orejas al lobo y que están facilitando enormemente la gestión de los directivos de la empresa, y la pronta aparición en el mercado del modelo Ibiza, gestado y diseñado bajo la batuta de Antoñanzas, con el que se intenta

poner en aprietos al Opel Corsa, Ford Fiesta y otros modelos de este segmento.

En el Instituto Nacional de Industria lo tienen muy claro: el futuro de Seat pasa por la profundización de los acuerdos suscritos con Volkswagen.

En el INI, sin embargo, no se desea un desembarco con todo el equipo del grupo alemán, tal y como lo vienen solicitando los sindicatos. Medios solventes del Instituto han señalado a MOTOR16 que Seat «necesita un socio extranjero, afianzado en los mercados y supersólido, que aporte capital e ideas. Pero no que sea el único y gran patrón». «No queremos que se vuelva a repetir el caso Fiat.»

Desde Alemania se observa con especial atención todo lo que ocurre en la empresa española. Al grupo VW tampoco le van muy bien las cosas, después del fracaso de su política de expansión en Iberoamérica, y no se descarta que acepte estrechar la colaboración con Seat, siempre y cuando las contrapartidas del INI sean razonables.

La clave está ahora en la persona que designe el Instituto para ocupar la presidencia de Seat y lleve a buen puerto estas pretensiones. Junto a las dificultades económicas, ese directivo habrá



## PALACÍN NO CEDE COMPETENCIAS

El director general de Tráfico, José Luis Martín Palacín, ha abortado la intención de los Ayuntamientos de crear una licencia de uso y circulación de automóviles, proyecto que fue adelantado en diciembre último por MOTOR16 (ver número 6). La razón principal aducida por Palacín para esta negativa es que las Corporaciones Locales no están preparadas para controlar con eficacia todo lo relacionado con el tráfico, al tiempo que se duplicaría la burocracia.

Esta postura no ha sido muy bien recibida por la Federación de Municipios de Cataluña, patrocinadora de la idea, ya que con ello se recorta la incipiente autonomía local, según han señalado fuentes de esa institución a esta revista, quienes han aducido la existencia de razones de «alta política que se nos escapan» para decantar la decisión final hacia las posiciones del señor Palacín.

Los representantes municipales señalan que la posible doble burocracia con la que amenaza el director general no existiría al transferirse competencias en materia de tráfico a los Ayuntamientos. Pero, por lo que se ve, Palacín no está dispuesto a ceder ni una sola de sus atribuciones en la todopoderosa Dirección General de Tráfico.

Por ello, y para contentar a nuestros municipios, la DGT firmaba la pasada semana un acuerdo con la Federación

Española de Municipios y Provincias, por el cual aportará su experiencia, conocimientos y medios técnicos para atajar el creciente número de accidentes que registran las ciudades españolas (sólo en el pasado año se registraron 780 atropellos mortales de peatones). Del presupuesto de este ejercicio, Tráfico detraerá mil millones de pesetas para la adquisición de radares y semáforos, y se ocupará de mejorar la formación técnica de los policías municipales. Entre las medidas «duras», de las que es tan amante el señor Palacín, se estudia la retirada del carnet de conducir a aquellos que en las travesías de ciudades no respeten la limitación de velocidad, se produzca o no accidente.

Mientras en la Federación de Municipios se espera adoptar próximamente una decisión sobre la negativa del director general de Tráfico a sus pretensiones, el presidente de este organismo, al mismo tiempo alcalde de Zaragoza, Ramón Sainz de Varanda, se mostraba temporizador en el curso de la firma del acuerdo con la DGT y aseguraba a los informadores que «es muy difícil encontrar una persona con una mentalidad tan abierta para los problemas de la circulación urbana como el señor Palacín, sobre el que ha debido influir su formación municipalista. Porque, además —concluyó—, en Madrid se circula muy bien».



El Ronda de la discordia. La prueba que convenció en París

de tener madera de negociador y una clara visión de lo que se cuece en los mercados internacionales. Muchos nombres se han barajado en los últimos días, aunque sólo uno cuenta a la hora de apostar. Se trata del actual director comercial de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez, que ha jugado un papel básico en la firma de los acuerdos con VW y persona considerada cercana a Miguel Boyer.

Hasta que se tome una decisión, el presidente del INI ha solicitado al Ministerio de Hacienda la puesta en marcha de un sistema de incentivos para aquellos gerentes de empresas públicas con cuentas de resultados presentables. Se quiere evitar a toda costa las tensiones salariales y la fuga de cerebros al sector privado. Y esto para Seat también puede ser un elemento positivo de cara al futuro.

Raúl R. Sáez



ALFONSO J. NETO

Un líquido de frenos degradado o de mala calidad puede ser el responsable de un accidente o, cuando menos, de un buen susto. En la prueba que hemos realizado en el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial se demuestra que los líquidos que utilizan algunos coches de fabricación nacional están sólo al límite de lo reglamentado.

## LIQUIDO DE FRENOS LA CALIDAD NO ABUNDA

**A**LGUNOS de los líquidos de frenos con que salen de fábrica los coches españoles son de tan baja calidad que bordean los límites de lo permitido por la reglamentación y pueden causar un disgusto al conductor del coche que lo lleva, según un estudio realizado para esta revista en los laboratorios del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA).

De ocho líquidos analizados, que los llevan los Citroën, Talbot, Renault, Seat, Ford y Opel, sólo tres son de excelente calidad, cuatro son de calidad aceptable y uno supera por los pelos las normas que establece las características mínimas que deben cumplir estos productos.

Los líquidos de frenos tienen una importancia esencial para la seguridad de los coches y sus ocupantes y un fallo en los frenos es la avería más temida por todos los conductores. La falta de líquido o su mal estado de conservación son en muchos casos los responsables de que fallen los frenos.

### Nivel de líquido

El bajo nivel de líquido de freno tiene como consecuencia el que al pisar el pedal éste se nos vaya abajo sin oponer prácticamente resistencia y que las pinzas y zapatas no actúen o lo hagan con poca fuerza sobre discos y tambores. Más o menos las mismas consecuencias tiene el circular con un

líquido de frenos viejo y degradado o de mala calidad.

En cuanto intensifiquemos el uso del freno, el líquido entrará en ebullición, ya que en ciertos momentos la temperatura en los elementos de fricción puede llegar a superar los 600 grados. El calor generado se transmite por conducción al líquido, que rápidamente adquiere una elevada temperatura. Cuando el líquido llega a su temperatura de ebullición, se producen gases en su interior; como estos gases son compresibles, no se transmite toda la presión desde el pedal a las pinzas del freno. El resultado final es el mismo, el accidente o, cuando menos, el susto.

De entre todas las características que ha de cumplir un buen líquido, las más

representativas de su calidad son el punto de ebullición, la viscosidad cinemática y el pH. En los análisis realizados, todos los líquidos de frenos cumplieron las respectivas normas sobre pH y viscosidad cinemática. En cuanto al punto de ebullición, todos cumplieron, excepto el Renault, que quedó 15 grados por debajo de los 265 que indica la norma.

Para soportar las duras condiciones de trabajo, la temperatura de ebullición mínima recomendable es de 230 grados, aunque, claro está que siempre y cuando cumpla las demás especificaciones, cuanto mayor sea la temperatura de ebullición, mejor.

Conformarse con un líquido de frenos mediocre sólo por pensar que se va a ir despacio es un error, ya que generalmente son los conductores más inexpertos los que someten a todo el sistema de frenado a mayores esfuerzos; es corriente ver, al bajar un puerto de montaña, cómo muchos conductores mantienen el freno pisado durante kilómetros y kilómetros sin reducir a una marcha más corta.

Dado que las diferencias de precio entre unos y otros no sobrepasan las trescientas pesetas, bien vale pagar un poco más para tener seguridad plena en el coche.

Las normas sobre líquidos de freno



ALFONSO J. NETO

En el laboratorio del INTA se realizaron los análisis y nos asesoraron sobre las conclusiones de los resultados obtenidos. Además de las características del líquido es importante la calidad del envase.

que rigen actualmente en España son las UNE. Básicamente, estas normas se corresponden con las internacionales, SAE y DOT, en cada uno de sus grados. La norma mínima que debe cumplir un líquido de freno para poder ser vendido en España es la UNE 26071, que especifica una temperatura de ebullición de 190 grados, temperatura insuficiente a todas luces, con lo cual la fiabilidad del líquido sería mínima. Las normas más utilizadas por los fabricantes nacionales son las UNE 26072, que especifican una temperatura de ebullición de 230 grados, y la UNE 26109, con una temperatura de ebullición mínima de 265 grados. Hay otra norma, que es la UNE 26106, cuyo punto de ebullición mínimo es de 205 grados, pero ningún fabricante la especifica en sus envases. Todo esto en cuanto a líquidos de freno de base no petrolífera, cuyos componentes fundamentales son los glicoles.

En cuanto a líquidos de freno con base petrolífera hay una norma, la UNE 26090, que especifica un punto de ebullición de 240 grados. Estos líquidos de base petrolífera son empleados en circuitos en los cuales, además de accionar los frenos, tienen otros cometidos, tal y como suspensiones, direcciones asistidas, etcétera. Este es el caso de los Citroën CX,



El LHM de Citroën es el mejor. El de Opel tiene un buen precio para ser importado

## Talbot y Renault, demasiado justos

	Marca	Cantidad	Precio	Precio litro	Fabricante	Normas que reseña	Temperatura de ebullición	Tipo de envase	Tapón	Observaciones
1	Citroën LHM	1 litro	525	525	Total	UNE 26.090-76 UNE 26.090-78	294	Plástico	Plástico, ajusta bien	Buen producto a un buen precio.
2	Opel	500 c.c.	448	896	Opel	SAE J-1703	270	Metálico	Plástico, ajusta bien	Producto de calidad con un alto punto de ebullición.
3	Ford	350 c.c.	365	1.043	Ford	UNE 26.109-77	284	Metálico	Plástico, ajusta bien	Buen producto, muy buenas características.
4	Peugeot	750 c.c.	595	793	Bendibérica	SAE J 1703f DOT 3 UNE 26.072-77	260	Metálico	Metálico, ajusta bien	Buen punto de ebullición, se ajusta a normas poco exigentes.
5	Seat	450 c.c.	438	973	No dice	No dice	252	Metálico	Metálico, no ajusta bien	No especifica a qué normas se atee.
6	Renault	700 c.c.	498	711	Krafft	UNE 26.109-77	250	Metálico	Plástico, ajusta bien	No cumple la norma que reseña en el envase.
7	Citroën (55-N)	No dice (Aprox. 400 c.c.)	449	— 1:122	Iada	UNE 26.072 SAE 1703C DOT 3	249	Plástico	Metálico, no ajusta bien	Producto de mediana calidad. No dice la cantidad que contiene. Caro.
8	Talbot	350 c.c.	262	748	Krafft	UNE 26.072-77	234	Metálico	Plástico, ajusta bien	Aunque cumple la norma, el punto de ebullición es bajo.

BX y GSA, que son en la actualidad los únicos turismos que emplean este tipo de líquidos. Estos líquidos son incompatibles con los de base no petrolífera, y si empleásemos uno en un circuito de frenos diseñado para el otro la corrosión y la descomposición de los retenes de goma arruinarían el circuito en poco tiempo.

Además de tener cuidado en la elección de líquido de freno que em-

pleemos en el coche, hay que tener otras precauciones, tal y como no mezclar líquidos de freno de distintas marcas, cambiarlo cada dos años como mínimo y purgar el circuito cada 20.000 kilómetros.

### Conclusión del análisis

Aunque el coche no se utilice, el líquido se degrada igualmente, ya que la

humedad, principal enemigo de los líquidos de freno, se filtra en el depósito y es rápidamente asimilada por éste. De nada nos servirá tener un líquido que cumpla las más severas especificaciones si después se descompone al mezclarlo con otro o si, por el tiempo transcurrido, ha perdido sus cualidades.

De los líquidos probados ha sido el Citroën LHM el que mejor resultado obtuvo. Se da la circunstancia de que



Los líquidos que utiliza Renault y Talbot en sus coches arrojaron los peores resultados de los análisis



es el único de base petrolífera de los analizados y se emplea en los BX y en los GSA. La relación calidad-precio es excelente, ya que, además, es el más barato de todos los probados.

Los líquidos con que Opel y Ford dotan a sus vehículos son de muy buena calidad y superan ampliamente las especificaciones de las normas que reseñan en el envase. El empleado por Ford destaca por su elevado punto de ebullición, aunque resulta de los más caros de todos los comparados.

A continuación están los líquidos de Peugeot, Seat y Renault, todos ellos con una calidad aceptable. El de Seat no reseña la norma a que se atiene, se limita a afirmar que «cumple las normas de la UNE». El tapón no es estanco y si se vuelca deja salir gotas de líquido, lo cual hace suponer que la humedad, principal enemigo de los líquidos de freno, puede ponerse en contacto con el líquido. El Renault especifica en su envase que cumple las normas UNE 26109-77, cuyo punto de ebullición mínimo es de 265 grados. En el ensayo el punto de ebullición obtenido fue de 250 grados, que, aunque sea

Los conductores que circulan más lentos son, sin embargo, los que habitualmente hacen un mayor uso de los frenos y los someten a

mayor esfuerzo. Aunque no se haga uso del coche, también es necesario revisar periódicamente el líquido y sustituirlo

tiene un punto de ebullición de tan sólo 234 grados. Esta temperatura queda muy por debajo de las obtenidas en el resto de los líquidos.

El envase tiene gran importancia en los líquidos de freno, ya que dada la gran tendencia que tienen a captar agua se han de mantener separados de la humedad a toda costa. Un líquido guardado en un envase que no cierra bien perderá sus características en poco tiempo.

Por la misma razón, siempre que vaya a comprar un bote de líquido de freno revise bien el envase, si éste es metálico, asegúrese de que no tiene ningún punto de óxido. Rechace los envases que rezuman o que estén oxidados, ya que con seguridad el líquido que contienen está degradado.

En estas cuestiones, desconfíe de los vendedores que le aseguren que a pesar del aspecto del envase, el contenido está en buen estado. Todo tapón que deja escapar líquido por poco que sea deja entrar el aire dentro con su correspondiente porcentaje de humedad, y con la consiguiente degradación del líquido. Recuerde que su seguridad está en juego.

aceptable, queda muy por debajo de lo especificado en el envase.

Esta falta de calidad en el líquido Renault puede ser debida a un almacenaje en malas condiciones, pero el caso es que, como todos los empleados en esta prueba, se compró en un servicio oficial de la marca.

El Citroën 55-N, utilizado por los vehículos de la marca con suspensiones convencionales, dio unas características aceptables, pero su presentación deja mucho que desear, ya que el tapón no es estanco y en el envase no aparece la cantidad de líquido que contiene.

Por último, el líquido empleado por Talbot, a pesar de cumplir la norma,



En un mercado donde la competencia es sumamente reñida, los fabricantes japoneses avanzan en su ofensiva contra los europeos, que de momento reaccionan, incluido Seat, con unos precios muy ajustados, reservando sus novedades para el Salón de Ginebra.

## BRUSELAS: UN SALON PARA JAPONESES

**D**E todos los salones del automóvil que se celebran en Europa, el de Bruselas está marcado indefectiblemente por los constructores japoneses. Importadores número uno, por delante de alemanes y franceses, tienen en la comunidad belga un pequeño feudo.

Turín es por excelencia el Salón de

los carroceros; en Francfort, la potente industria alemana echa el resto, y en París, quién más quién menos se disputa la atención del gran público a base de novedades. En Bruselas, los fabricantes europeos cumplen sin más: son raras sus primicias. Incluso en los casos de Peugeot y Renault han destacado las ausencias de los 205 GTI y R-25, sus

más recientes creaciones. Estas dos marcas esperan al 1 de marzo para lanzarlos a bombo y platillo en el Salón de Ginebra.

Los japoneses han consolidado su presencia en el continente europeo de una forma paulatina en los últimos diez años. Hasta tal punto, que Alfa Romeo y Nissan hacen un coche en común en

Italia, igual que Triumph y Honda en Inglaterra, mientras que en España Motor Ibérica es ya Nissan-Motor Ibérica, con unas plantas en las que se fabrican vehículos japoneses para Europa. En el mercado belga, Toyota ofrece su Cressida Diesel, generosamente equipado, a casi la mitad de precio que Mercedes su 300 Diesel (1.190.000 pesetas frente a 2.040.000) y con una garantía de tres años sin limitación de kilometraje que la marca alemana no llega a igualar; son argumentos contundentes que poco a poco incrementan las ventas.

La lucha también es grande entre los propios japoneses, que acuden a este Salón con novedades capaces de captar clientes en un clima de tensa competencia. Nissan ofrece un descuento del 11 por 100 en todos sus Diesel con motivo del cincuenta aniversario de su presencia en Bélgica. Para contrarrestar esta ofensiva, Renault contrataca sin cobrar intereses en el primer año cuando vende un coche a plazos. El objetivo es incrementar una cuota de penetración no tan brillante ni mucho menos que la que pueda tener en Francia.

En este reñido ambiente, el Salón de Bruselas tiene otra peculiaridad; ante todo es un Salón de ventas, el más importante de Europa, al que la gente va a comprar coche. De las ochocientas mil personas que este año habrán visitado el Salón entre el 13 y el 23 de enero, doscientas cincuenta mil habrán hecho un pedido en firme.

### Ferrari: Codiciada belleza

Sin duda, el nuevo Ferrari Mondial Cabriolet estará entre los coches menos vendidos, pero habrá sido uno de los más codiciados por todos los visitantes. Ferrari y Pininfarina presentaban su recién nacido de forma oficial en Bruselas. Es la suya una bella carrocería, que por lo majestuosa recuerda las creaciones de oro de los años sesenta. La mecánica tiene todos los atractivos de cualquier Ferrari. Baste decir que su motor de ocho cilindros en V, dispuesto en posición central transversal (por detrás de los asientos), desarrolla una potencia de 240 caballos. Las premisas de diseño del Mondial Cabriolet eran mantener el estilo del Mondial coupé, no incrementar el peso y no disminuir

la capacidad interior (cuatro plazas). Además se ha logrado un sistema de apertura y cierre de capota bastante funcional y rápido. Como anécdota puede decirse que Ferrari no había vuelto a fabricar un descapotable desde el Daytona de 1973.

Otro coche excepcional que hacía su debut en Bruselas era el Jaguar XJS modificado por el piloto Tom Walkinshaw con el beneplácito de Jaguar. Walkinshaw ha participado con éxito en el Campeonato de Europa de Turismos y ha obtenido enseñanzas de gran valor que ha aplicado a estos coches. Lo primero que ha hecho ha sido montar una caja de cambios manual de cinco velocidades en sustitución de la automática. Al prestigioso fabricante de amortiguadores Bilstein le ha encargado unos nuevos, ha montado neumáticos de perfil bajo y unos enormes frenos. La aerodinámica de la carrocería se ha mejorado en un 12,7 por 100 y la potencia del motor en un 10 por 100. El coche acelera ahora de 0 a 100 kilómetros por hora en 5,9 segundos y alcanza 262 kilómetros por hora de velocidad máxima. El carácter del XJS es así mucho más agresivo.



El Pontiac Fiero mide sólo cuatro metros. Primer deportivo americano con motor central



Dos utilitarios japoneses. El Suzuki SA 310 y el nuevo Mitsubishi Colt



Ferrari Mondial Cabriolet  
El nuevo descapotable de Pininfarina



El recién nacido de Ferrari  
Cuatro plazas a 240 kilómetros por hora



Honda Jazz, ideal para ciudad  
Consumo menor de cinco litros a los cien

De entre las marcas japonesas, Mitsubishi ofrecía el mayor número de primicias con los nuevos Colt y Lancer F. El primero ha crecido en tamaño. Ha pasado de 3,80 a 4 metros y goza de una versión 1600 Turbo de 125 caballos, que le impulsan a 193 kilómetros por hora. El Lancer es más que otra cosa una versión tres volúmenes, con maletero separado, del nuevo Colt. Entre la variedad de versiones disponibles, tiene como éste un motor Diesel de 1.800 centímetros cúbicos, que se caracteriza por disponer de dos árboles antivibraciones en su interior y un sistema de precalentamiento que permite su puesta en marcha en una fracción de segundo con temperaturas ambiente de veinte grados bajo cero. Es un gran paso adelante. Por lo demás, alcanza 145 kilómetros por hora y gasta 4,6 litros a 90 kilómetros por hora.

Cada vez más frecuentes entre los constructores japoneses, los pequeños coches de tres metros y medio ganan adeptos entre los compradores europeos. Si bien en Bruselas no había nin-



Seat Fura para los belgas  
Sólo 488.000 pesetas ya con impuestos

guna novedad absoluta, destacaban los Suzuki SA 310 (3,58 metros de largo, motor tres cilindros de 993 centímetros cúbicos y 50 CV., 145 kilómetros por hora y 4,2 litros de consumo a 90 kilómetros por hora); los Daihatsu, también de tres cilindros, o el más pequeño Honda City, rebautizado Jazz en el Benelux. Se trata de un modelo de sólo 3,38 metros de largo, pero con dos grandes y altas puertas que facilitan la entrada y salida de los pasajeros. Por consumo se queda en menos de cinco litros, y en su versión más potente supera los 140 kilómetros por hora.

Otros modelos japoneses de interés son el Toyota Carina y el Nissan Cherry Turbo. El Toyota se caracteriza por su paso a la tracción delantera y por el cambio de carrocería, al igual que ocurrió hace unos meses con el Toyota Corolla. En cuanto al Nissan, la tecnología turbo le permite desarrollar 115 caballos de potencia, con 1.488 centímetros cúbicos; alcanza 185 kilómetros por hora y acelera de 0 a 100 en 8,9 segundos. También nuevo, pero no

japonés, sino coreano, es el Hyundai Stellar, una nueva berlina media, de línea algo masiva y sin mayor relieve. Más interesante es el Subaru E 10, una especie de minibus de siete plazas, que mide sólo 3,41 metros, con interior transformable y capacidad de carga de hasta 2.500 decímetros cúbicos.

**Renault: Nuevo turbo**

Entre las novedades europeas quizá la que más afecta al usuario español es el Renault-18 Turbodiesel, que en buena lógica podríamos ver aquí en un futuro inmediato. Este R-18 supera con holgura los 170 kilómetros por hora y proporciona una aceleración de auténtica berlina de turismo rápido: poco más de 34 segundos para cubrir un kilómetro con salida a coche parado. Por otro lado, es discreto en el consumo: 4,8 litros a 90 kilómetros por hora. Su motor es el mismo del R-18, pero con turbo, igual que los R-20, R-30 y Fuego Turbodiesel, pero con 88 caballos.

Tal vez antes que este R-18 podamos ver en España el Saab 900 Aero, que incorpora unos apéndices aerodinámicos capaces de rebajar su resistencia al aire en un 5 por 100. Pero mucho más importante es su motor. Se trata del clásico Saab, turboalimentado, con una culata de dieciséis válvulas de alto rendimiento. Se alcanza una potencia máxima de 175 caballos y se superan los 210 kilómetros por hora. Acelera de 0 a 100 en 8,7 segundos. Novedad menos relevante es la versión 160 caballos del Peugeot 505 Turbo Injection.

De Estados Unidos llega el Pontiac Fiero, un precioso coupé de dos plazas. Su carrocería es de paneles independientes (aletas, frontal, capots, techo...) en plástico y el motor, que va alimentado por un sistema de inyección electrónica, sólo desarrolla una potencia de 92 CV., exigua para los cánones europeos si se tiene en cuenta que cubica 2.471 centímetros cúbicos. De cualquier forma, aunque para acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora tarde 11,8 segundos, su atractivo es innegable.

Por lo demás, el conjunto de los grandes fabricantes no presentaban modelos que no hubieran sido ya expuestos en otros Salones, en tanto que Seat mostraba como novedad para el mercado belga su Fura Dos, a un precio bastante ajustado de 488.000 pesetas ya con impuestos, claramente inferior al más barato de sus rivales, el Austin Metro 1000 (540.000 pesetas). La marca española juega fuerte la baza de los precios en un mercado que es tal vez el más competitivo de toda Europa.

Alberto Mallo,  
enviado especial



Carrozado por Carat Duchatelet  
Uno de los Mercedes más lujosos del mundo

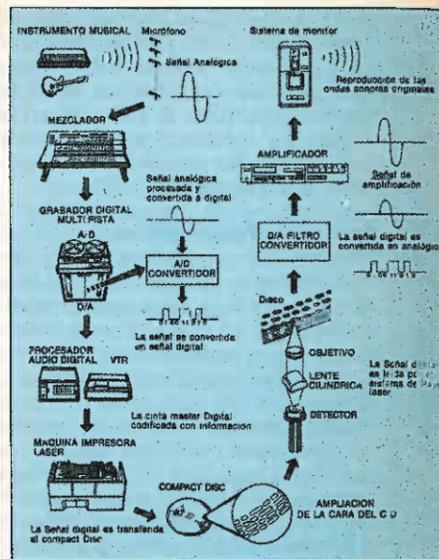


Porsche Speedster de Apal  
Obra de artesanía producida en Bélgica



Futura estrella de los rallies  
350 caballos para el nuevo Mitsubishi





El Compact Disc Sony es el resultado del desarrollo y aplicación de la tecnología digital de Sony en 1970. Con ello el sonido se reproduce en su más alta fidelidad. Cada nota es exacta a la producida por el propio instrumento; mayor realismo es, hoy por hoy, imposible.

ESPECIFICACIONES GENERALES DEL SISTEMA AUDIO DIGITAL COMPACT DISC Y DISCO CONVENCIONAL LP.		
	SISTEMA COMPACT DISC	DISCO CONVENCIONAL LP
RESPUESTA DE FRECUENCIA	20 - 20,000 Hz (±0.5 dB)	30 - 20,000 Hz (±3.0 dB)
RELACION SEÑAL/RUIDO	Más de 90 dB	Aprox. 60 dB
GAMA DINÁMICA	Más de 90 dB	70 dB (a 1kHz)
SEPARACION ENTRE CANALES	Más de 90 dB	25 - 30 dB
DISTORSION ARMÓNICA	Menos de 0.01%	1 - 2%
LLORO Y FLUCTUACION	Immedible Precisión al Cuarzo	0.04 - 0.02%

El Compact Disc Sony, gracias al Sonido Digital, es tan revolucionario que ha sobrepasado las limitaciones que los sistemas de audio convencionales tenían hasta ahora y, sin embargo, el reproductor Audio Digital Compact Disc es compatible con cualquier sistema actual de componentes de Alta Fidelidad.



Nunca hasta ahora se había ofrecido una calidad sonora tan superior, porque ya es posible escuchar música sin zumbidos, llores ni fluctuaciones. Y gracias al protector transparente, del disco de sólo 12 cm de diámetro, éste es inmune al polvo, a rayaduras y a manipulaciones incorrectas. El Compact Disc funciona sin desgaste, ya que no existe contacto físico entre el pick-up y los microscópicos surcos.

Una sola cara del Compact Disc puede almacenar la información de sonido suficiente para 74 minutos de perfecta audición. Con ello no tan sólo se consigue una perfección sonora sino un mayor ahorro de espacio en archivo de obras.



El Compact Disc Sony perfecciona lo perfecto. El reproductor es de un diseño compacto gracias a la carga frontal; su rayo láser controlado por microprocesador, permite un acceso inmediato a cualquier punto del disco y todas las funciones son accionadas por control remoto gobernado por microcomputadora.



#### Sony inicia la nueva era del sonido

Gracias a Sony, ahora ya es posible encontrar esta maravilla de la técnica a un coste igual al de un buen tocadiscos de alta fidelidad, pudiendo combinar el reproductor Audio Digital Compact Disc Sony con la nueva generación de componentes de Alta Fidelidad Sony, basados en una tecnología más sofisticada y en un estilizado diseño más compacto.

La colección de discos Compact Disc que las diferentes marcas discográficas ofrecen al mercado (discos aptos para cualquier reproductor CD) garantizan la disponibilidad de cualquier clase de música y estilo sonoro, con unas existencias, en España, en estos momentos, de 200 títulos Compact Disc, y con constantes lanzamientos de nuevos títulos. Con el Compact Disc el nuevo sonido es ya una realidad.



Sólo hace falta conocer lo que representa el sonido Audio Digital en el Compact Disc para saber lo que es fidelidad... Realmente hay que oírlo para creerlo.



# Compact Disc Sony.

## Oírlo para creerlo.

Sonido Digital Compact Disc  
**SONY**



El anuncio de la inminente comercialización del Renault 25 ha acelerado los trabajos de Fiat y Lancia para lanzar el nuevo modelo común, cuya carrocería también compartirán Saab y Alfa Romeo.

## CUATRO MARCAS PARA UN SOLO COCHE

Las marcas italianas Fiat, Lancia y Alfa Romeo, así como la sueca Saab, han comprendido que la unión hace la fuerza y por tal motivo sus equipos investigadores, antes disgregados en diversos proyectos, trabajan

ahora con un único objetivo: crear una berlina de categoría superior, equiparable a los Mercedes, Audi o BMW. El resultado es el coche aquí ofrecido, cuya aparición está prevista para el presente año en las versio-

nes Fiat y Lancia, mientras que los modelos Alfa y Saab llegarán en 1985.

El nuevo coche tendrá, en todos los casos, tracción delantera, mientras que los motores irán dispuestos transversalmente en el vano

anterior, sea cual sea su estructura: cuatro cilindros en línea o seis cilindros en uve a noventa grados —la última técnica será novedad absoluta en Europa—. Las suspensiones son en todos los casos del tipo independiente a las cuatro ruedas, con excepción del modelo Alfa Romeo, que se mantiene fiel al eje trasero rígido, ya experimentado en los Alfesud y Alfa 33. Por cuanto se refiere a la carrocería, cabe hablar de una base idéntica para los cuatro coches, con pequeñas diferencias en la configuración, tanto del maletero posterior como de la parte frontal y del capó motor. Los Fiat, Lancia y Saab medirán alrededor de los cuatro metros y medio de longitud, mientras el Alfa llegará hasta los 4,70 metros.

Las peculiaridades de cada marca deben ponerse de manifiesto en los aspectos de acabado y en las motorizaciones, para respetar en cualquier caso la filosofía del constructor.

La nueva berlina se denomina Tipo 4 en la «trastienda» de Fiat y debe sustituir al Argenta, el coche más grande y lujoso de los fabricados actualmente por el coloso italiano. El Tipo 4 recibe en su versión gasolina el motor de cuatro cilindros y dos litros capaz de rendir 125 caballos; la velocidad máxima será de 190 km/h y



Llantas de aleación en el Fiat, todavía denominado Tipo 4. Se utilizarán motores de cuatro cilindros con dos árboles de levas.



El Lancia dispondrá del motor seis cilindros en V de Renault. Inconfundible la calandra Lancia en este avanzado prototipo.

el consumo medio del orden de los 10,5 litros. En su versión Diesel, los motores serán de 2,5 litros, con 75 caballos —sin turbo—, ó 90 caballos —con turbo—, la velocidad máxima prevista

es de 160 km/h y el consumo medio de 8,5 litros. El Lancia, que se llamará Aurelia, reemplaza a los modelos Gamma familiares. El motor, del tipo seis cilindros en uve, es el construido conjuntamente por Peugeot, Renault y Volvo. Con sus 140 caballos —inyección electrónica— el Aurelia debe superar los 200 km/h, mientras el consumo medio se queda en 11,5 litros.

Los Saab deben seguir punto por punto la línea Lancia, con la excepción de los motores; el coche sueco equipará sus propios cuatro cilindros, siempre con turbocompresor y el sistema electrónico APC, que alcanzan los 160 caballos, suficientes para una velocidad máxima de 210 km/h.

El futuro Alfa Romeo 6 tendrá una configuración externa clásica. El motor «estrella» para esta versión es el seis cilindros original Alfa que con sus 160 caballos posibilita velocidades máximas del orden de los 215 km/h.

Alfa Romeo, con problemas a nivel de empresa, es la que está más retrasada en la puesta a punto de esta berlina europea.

## DIGA TREINTA Y TRES

El 33, último modelo de Alfa Romeo, está ya disponible en nuestro país a través de los concesionarios de Alfa Romeo Española. De momento sólo puede comprarse una de las versiones, la equipada con motor 1,5 litros, de 84 caballos de potencia. Su precio en la calle, a falta de seguro, es de 1.650.000 pesetas.

Conviene recordar que el Alfa 33 es la nueva berlina compacta de la marca, de cinco puertas y avanzada aerodinámica, que se sitúa a caballo entre los pequeños Alfesud/Sprint y la berlina deportiva Giulietta. Se presenta con motores 1,3 y 1,5 litros, con potencias de 75 y 84 caballos, respectivamente.

La versión que ya puede

obtenerse en España en régimen de importación alcanza una velocidad máxima de 170 kilómetros por hora. Cubre un kilómetro con salida desde parado en treinta y tres segundos y sus consumos tipo son de 5,7 litros/100 kilómetros a la velocidad estabilizada de 90 kilómetros por hora, 7,5 litros a 120 y 9,8 litros cada 100 kilómetros en marcha ciudadana. El coche mide cuatro metros de largo, para una anchura de 1,6 metros y un peso de 890 kilos.

Desde ahora, cuando pase usted por un establecimiento de Alfa Romeo, ya puede decir «treinta y tres». A lo mejor se lleva puesto el nuevo modelo Alfa, cuyos antecedentes no pueden ser más deportivos.



El Alfa 33, disponible en España. El sabor de las carreras lo lleva en el nombre.



**FRENTE A FRENTE**

**AUSTIN METRO 1.3 HLE  
CONTRA FIAT UNO 55 S**

**LOS IMPORTADOS  
MAS BARATOS**

**A**USTIN Rover y Fiat ponen en el mercado dos modelos subcompactos dispuestos a convertirse en alternativa para los años ochenta. Por ello compiten. Después de algo más de dos mil kilómetros de prueba comparativa hemos llegado a nuestra conclusión: el Fiat Uno es el recomendado para quien recorra muchos kilómetros por carretera o autopista, mientras que los usuarios que utilicen más las calles y las carreteras de los alrededores de la ciudad tienen en el Metro la mejor alternativa. Este coche es más barato a la hora de la compra y también cuesta menos su mantenimiento.

La consideración elemental que cabe hacer es que ambos intentos comparten más de veinte años de historia. En el

momento presente se cumplen veinticinco años de la comercialización del primer Mini inglés, del cual el Metro utiliza gran cantidad de componentes esenciales, como el motor y la transmisión. En el otro lado de la balanza se cumplen apenas doce meses de la incorporación del Fiat Uno al mercado europeo; es el sustituto del 127 y una de las más claras muestras de la tecnología de vanguardia que impulsará los pasos de la automoción hasta los años noventa.

Bajo esta óptica, el reto de construir «el coche de los años ochenta» lo gana

el coche de Fiat, que además acaba de obtener el galardón de Coche del Año en Europa, pese a los sólidos argumentos del Metro, que en 3,40 metros de longitud crea un habitáculo amplio y muy adecuado para el uso en ciudad.

En esta prueba se enfrentan lo universal y lo particular, la homogeneidad de diseño de un vehículo novísimo como el Uno y la peculiaridad ya entrada en años del Metro. Los partidarios del legendario Mini —sobre todo los que no han sido defraudados por la nueva fisonomía que éste cobra con el Metro— seguirán aferrados a su objeto de adoración. El automovilista medio, sin embargo, puede preferir, aunque a un precio ligeramente superior, la modernidad de diseño y la versatilidad del Fiat Uno.



El Metro sigue siendo un buen «mini»: compacto, pequeño, manejable y de rendimientos muy convincentes en ciudad.



## AUSTIN METRO: 25 AÑOS DESPUES

EN octubre de 1980, Austin Rover iniciaba la comercialización de un producto menos nuevo de lo que parecía. Con respecto al Mini, que hizo furor veinte años atrás, el Austin Metro aportaba una carrocería distinta, con portón trasero y construida con los más modernos sistemas automáticos, en la que se sustituye la mano humana por el robot en los procesos más peligrosos y delicados. Sus dimensiones eran también distintas: la longitud del coche de Austin había crecido en 35 centímetros, la anchura en 13 centímetros y la altura fue sólo ligeramente modificada. Nuevas formas para adaptarse a circunstancias también nuevas.

**Precio en la calle**  
**771.338 pts.**

Fecha de presentación: Octubre de 1980.  
Fabricante/importador: Austin Rover España, S. A.  
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.  
Número de talleres: 45.  
Plazo de entrega: Inmediato.

### FICHA TECNICA

#### AUSTIN METRO 1.3 HLE

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.275 c.c. (70,6 x 81,3 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador. Compresión: 9,4 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 30 litros. Potencia máxima: 63 CV a 5.650 r.p.m. Par máximo: 9,92 mkg. a 3.100 r.p.m.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 4 marchas. Velocidad a 1.000 r.p.m. en cada marcha: 1.ª, 7,6 km/h.; 2.ª, 12,7 km/h.; 3.ª, 19,3 km/h.; 4.ª, 27,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,3. Diámetro de giro: 10,2 metros.

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

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

**RUEDAS** Llantas: De chapa, de 5 x 12 pulgadas. Neumáticos: 155/70 SR 12.

**PESOS** En orden de marcha: 805 kg.



Los motores, sin embargo, siguieron siendo los mismos, con escasas modificaciones que no afectaban a su arquitectura. La estabilidad debe su peculiaridad al sistema de suspensión Hidragas, que se conserva desde los antiguos Mini. La cura de diseño ha actualizado las líneas del Mini, pero no ha proyectado al coche fuera de su espíritu tradicional, esto es, una singular preferencia por el ámbito ciudadano. El Metro, cuya denominación no podía por ello ser más acertada, cuenta con unas dimensiones muy favorables para desenvolverse con soltura por las calles y presenta también una buena aptitud para circular por carretera o autopista, siempre que no se pierda de vista que su potencia es bastante recortada.

El coche es agradable a la vista y su carrocería participa de los últimos hallazgos en materia de diseño automovilístico. La accesibilidad es muy buena a través de sus tres puertas y el espacio interior disponible supone un alto porcentaje del que ocupa realmente el coche, ya que la mecánica, como es preceptivo en un Mini, roba poco sitio a las personas. El Metro está disponible en España en sus versiones Austin 1.3 HLE, MG y MG Turbo, los tres con motores de 1.275 c.c. y con potencias que van desde los 63, del modelo hoy probado, hasta los 93 caballos.

### VIRTUDES

- Precio muy competitivo.
- Aptitudes urbanas.
- Elasticidad y economía.
- Confort de marcha.

### DEFECTOS

- Frenos insuficientes.
- Maletero mínimo.
- Terminación floja.
- Motor antiguo y ruidoso.

El Fiat Uno es un buen trabajo de diseño del italiano Giugiaro, que esconde una mecánica más polivalente.



## FIAT UNO: LA MEJOR HABITABILIDAD

HACE ahora un año, Fiat presentaba el tercer modelo de su nueva época, aquél en el que ponía sus mayores esperanzas: el Uno. Este coche, dentro de la gama, vino a reemplazar al 127, del que tomó la primitiva longitud exterior total de 3,60 metros, así como dos motores que habían resultado insustituibles en el 127: el más pequeño de gasolina, de 903 centímetros cúbicos, y el Diesel. A ellos se añadieron dos motores más de gasolina:

**Precio en la calle:**  
**881.171 pts. (\*)**

Fecha de presentación: Enero de 1983.  
Fabricante/importador: Fiat Hispania, S. A.  
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.  
Número de talleres: 70.  
Plazo de entrega: Inmediato.

(\*) Este precio corresponde al Fiat Uno 55, pues la versión S, objeto de esta prueba, aún no se comercializa en España, al encontrarse en proceso de homologación.

### FICHA TECNICA

#### FIAT UNO 55 S

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.116 c.c. (80 X 55,6 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 55 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 8,8 mkg. a 2.900 rpm.

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

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

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

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

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

**PESOS** En orden de marcha: 800 kg.



un 1.100 centímetros cúbicos de 55 caballos y un 1.300 con 70, ya conocidos por haber sido montados en coches de gran difusión, como los 128 y Ritmo.

El objetivo fundamental de este diseño fue la consecución de la máxima habitabilidad posible y ello se logró a base de imponer una línea bastante alta, conceder el mínimo espacio posible a la mecánica —a pesar de lo cual existe la

posibilidad de montar motores más grandes que los actuales— y perder 14 litros de capacidad en el maletero con respecto al Fiat 127.

Para el diseño del Uno, la firma Ital Design, que dirige Giugiaro, recurrió al esquema «container» que ya utilizara para dar lugar al Panda, hasta el punto de que el Uno puede ser considerado una especie de «maxi-Panda». Sus formas no son originales en cuanto al estilo y tienden de forma inequívoca a las líneas rectas, para crear un gran volumen interior. El resultado es excepcional y no puede negarse que el Fiat Uno supone la mejor relación habitabilidad-tamaño de todo el mercado europeo para su categoría.

Esta excelente carrocería se ofrece en dos versiones, de tres o cinco puertas, cualquiera que sea la mecánica. El coche que probamos en este número es un tres puertas con motor de 55 caballos.

### VIRTUDES

- Habitabilidad.
- Equipo completo.
- Mecánica moderna.
- Frenos a toda prueba.

### DEFECTOS

- Comportamiento duro.
- Diseño de asientos.
- Desarrollos de cambio largos.
- Palanca de cambios imprecisa.

## INTERIORES: UNO MAS AMPLIO

**P**OR muy poco, el Fiat Uno resulta más amplio que el Austin Metro. El diseño de Giugiaro, que ha resultado premiado a finales de 1983 con el galardón de Coche del Año en Europa, es sumamente acertado, hasta el punto de que aprovecha hasta el límite las posibilidades de sus dimensiones exteriores y da lugar a un habitáculo totalmente disponible para sus ocupantes.

Por su lado, el Austin Metro sigue siendo un coche muy amplio, como lo fue tradicionalmente, aunque no tanto en términos globales como su valioso competidor italiano. En anchura total, el Uno aprovecha mejor sus dimensiones externas: en 1.555 milímetros totales se obtiene una anchura útil media de 1.320. El Metro es ligeramente menos ancho —1.545 milímetros— y de él se obtiene una anchura interior de 1.210 milímetros; estos diez centí-

El diseño de los asientos, con el posterior partido, es muy acertado y hace gala de una buena terminación. Los reposacabezas delanteros no valen prácticamente para nada, mientras que el cuerpo va bien colocado, sea para conducir o simplemente para viajar.



El tablero carece de cuentarrevoluciones. Diseño muy elemental y volante excesivamente tumbado en el Austin Metro.



metros de diferencia entre ambos es determinante a la hora de viajar con cuatro personas a bordo.

En longitud, la cosa está más reñida y hay que hablar casi de supremacía del pequeño coche inglés. Con una longitud total inferior en más de 20 centímetros, el Metro ofrece el mismo espacio útil a lo largo, incluso con ligera ventaja en el espacio disponible para los pasajeros de la parte trasera y en altura libre hasta el techo. Pero también hay que decir que esta ventaja del Metro no es neta, pues su maletero paga las consecuencias de tan minucioso aprovechamiento del espacio: con las cuatro plazas ocupadas, el Fiat ofrece una capacidad mayor para los equipajes, con 113 litros de ventaja sobre el Metro. También hay que considerar que la mecánica está más desahogada en el Fiat, e incluso se habla de futuras dotaciones de motor más volu-



El plástico es rey y señor. Elementalidad de diseño y terminación.



No llega a utilizar materiales nobles. Pero ofrece buen diseño y acabado.

minosas, lo que habla de su mayor espacio y accesibilidad en la parte delantera. En el Metro, en cambio, el compartimento del motor está apretadísimo y prueba de ello son las filigranas que los técnicos de Austin Rover han tenido que hacer para instalar el motor turbo en el MG Metro. En este modelo, una operación de mantenimiento bastante simple puede constituir una tarea laboriosa.

Aunque no es precisamente despreciable el diseño interior del Austin Metro, la labor realizada en el Fiat Uno merece sin duda la mejor calificación posible. En el coche inglés encontramos una elaboración funcional, sin demasiadas concesiones a la estética o la elegancia: cuadro de instrumentos en bloque cuadrangular, situado sobre una gran bandeja cóncava que conforma el salpicadero, somera consola central para el soporte de los mandos de climatización, diseño elemental de puertas y cubiertas de plástico y un acabado pulcro, pero sin grandes detalles. El interior de este coche puede resultar



Los satélites centralizan todos los instrumentos. El Fiat Uno dispone de un cuadro de mandos muy claro y completo.



En el Uno se dispone de mayor anchura interior, pero los asientos no son lo mejor del coche. Están muy altos y limitan la altura libre hasta el techo; son muy duros y cansan al recorrer muchos kilómetros. Su acabado, como en el Metro, es bueno.

frio e impersonal y sólo cobrará su correspondiente aire hogareño cuando se llene de los pequeños y numerosos objetos del usuario conocedor de los Mini; es un coche para ser usado y su terreno favorito es el transporte urbano.

En el Fiat nos encontramos con una obra maestra del diseño italiano, mucho más vital y minucioso. El Uno es el último eslabón de una cadena evolutiva, en la que los técnicos italianos han buscado resolver las necesidades de transporte de un usuario normal. Todos los detalles revelan buen gusto y ambición en el diseño y cada elemento está especialmente concebido para su localización y uso rápido, sin olvidar nunca que además debe ser agradable a la vista.

En estas consideraciones hay que incluir a los asientos. Ambos son de buen diseño. Los del coche italiano visten



El plano de carga en el Metro está muy alto y la bandeja, muy baja, debido al buen tamaño de los cristales. El espacio disponible para equipajes es escueto: 185 litros de capacidad. El asiento trasero es divisible.



Incluso con algo menos de capacidad que su antecesor, el 127, el Fiat Uno dispone de casi 300 litros de maletero. El asiento posterior es también divisible y por la mayor anchura de habitáculo es posible un mejor aprovechamiento de cada porción.

unas cubiertas muy vistosas, pero resultan algo calurosas. La postura al volante, sin embargo, es irreprochable en el Fiat y regular en el coche inglés, a causa de un volante muy horizontal.

## AL VOLANTE: DOS FORMAS DE SER

Las prestaciones de ambos coches están en línea, con una ventaja de casi cinco kilómetros por hora en velocidad máxima para el Fiat Uno y con unas cifras de aceleración y recuperación casi gemelas, que apenas revelan diferencias de base entre los coches probados. Sólo en determinadas ocasiones se notan las cinco velocidades del Fiat frente a las cuatro del Austin Metro: tal sucede en las recuperaciones sobre distancias medias y en el paso de 80 a 120 kilómetros por hora, donde la cuarta del Uno es más adecuada que la del Metro, pues en éste es la relación más larga y está pensada tanto para carretera como para autopista. El Uno, en cambio, dispone de una quinta económica y deja para la cuarta marcha

### EQUIPAMIENTO

	Austin Metro	Fiat Uno
Cuentarrevoluciones .....	NO	SI
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI
Termómetro agua .....	SI	SI
Manómetro presión aceite ..	NO	NO
Voltímetro/Amperímetro ..	NO	NO
Reloj .....	SI	SI
Testigo reserva carburante ..	SI	SI
Testigo freno de mano .....	SI	SI
Testigo estérter .....	SI	SI
Testigo desgaste pastillas de freno .....	SI	SI
Parabrisas laminado .....	SI	SI
Faros halógenos .....	SI	SI
Piloto antiniebla .....	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero ..	SI	SI
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/-
Cerraduras centralizadas ..	NO	NO
Respaldo posterior divisible ..	SI	SI
Luz orientable (lector de mapas) .....	NO	SI
Tapón de gasolina con llave ..	SI	SI

las posibilidades de «reprise» a velocidades medias.

En consumo no hay tampoco grandes diferencias, aunque se aprecia que cada motor se desenvuelve mejor en un tipo concreto de carretera y bajo utilizaciones diferentes. El motor del Metro tira mejor del coche desde regímenes bajos y muestra en esas condiciones mayor elasticidad; esto permite, aunque penaliza las prestaciones, obtener cifras de consumo mejores en marcha urbana.

El motor del Fiat es más moderno, potente y refinado, pero necesita alcanzar un régimen de funcionamiento elevado para empezar a ofrecer su potencia declarada, lo que determina unos consumos globales algo mayores que en el Metro.

En el puesto de conducción empiezan a revelarse las diferencias de concepto que hacen difícil la elección. En términos generales, puede decirse que el conductor convencional, amante de lo práctico, preferirá siempre el Fiat Uno. Sus mandos son muy racionales y están bien colocados.

Los satélites al lado del volante reúnen todos los controles y resulta muy cómodo llegar hasta todos ellos; la instrumen-



En carretera gana el italiano y en ciudad, el inglés. Sus dimensiones exteriores rondan, por encima el Uno y por debajo el Metro, los 3,5 metros de longitud.

tación es amplia, clara y precisa.

No ocurre lo mismo en el Metro, donde el cuadro de mandos aparece como un elemento espartano, el volante es muy horizontal, los pedales francamente incómodos, y el mando del cambio, áspero e impreciso, característica que también acusa el Fiat. La visibilidad es mejor en el coche italiano, por la amplitud de sus zonas acristaladas y también por la mayor eficacia de sus retrovisores.

En marcha, las diferencias son notables, pero sigue resultando difícil afirmar que el veterano concepto de Alec Issigonis, revalidado en 1980 con la introducción del Mini Metro, ha sido claramente desplazado por las bondades del nuevo Coche del Año, representado por el Fiat Uno. Sencillamente, estos dos coches satisfacen las preferencias de dos conductores también distintos.

Los frenos son el aspecto más definitorio en la comparación, ya que el Fiat Uno se muestra imbatible en potencia, calidad y estabilidad de frenada; es incluso mejor que algunos de los coches más caros y complicados del mercado y puede decirse que es el coche que mejor frena de su categoría. El

Metro, sin embargo, tiene en los frenos su verdadero talón de Aquiles: la potencia de su sistema es limitada y es necesario pisar el pedal con mucha fuerza para detener el coche si se circula a velocidades superiores a unos 80 kilómetros por hora. Además, cuando se pisa el pedal con demasiado ímpetu, sus pequeñas ruedas se bloquean sobre el asfalto y el resultado es tan ineficaz como inseguro.

La estabilidad del Fiat Uno es la de un vehículo de concepción muy moder-

na: bastante balanceo de caja en las curvas, tendencia a que el morro siga recto en las curvas cerradas —motor y tracción delanteros— y un buen equilibrio de marcha bajo condiciones normales de uso. La estabilidad del Metro, excelente como en todos los Mini ingleses, no tiene demasiados fallos en condiciones normales, pero se hace peculiar sobre carreteras bacheadas: la suspensión Hydragas hace que el coche cabalque, y los no familiarizados con este comportamiento característico echarán de menos conducir en ese momento un coche «normal», e incluso se sentirán inseguros. Sin embargo, las posibilidades del Mini van más allá de lo que pueda esperarse y el coche jamás responde con un mal gesto, incluso en las situaciones más delicadas. Por ello, cabe decir que su estabilidad es muy buena, aunque tampoco mejor que la del Fiat; son conceptos diferentes.

La dirección es mejor en el Fiat; resulta muy ligera —a veces incluso demasiado, sobre todo en marcha muy rápida sobre autopista— y absolutamente precisa. La del Metro es buena, ligeramente imprecisa y, sobre todo, de tacto difícil, dado que la postura del volante es totalmente distinta a la de

### FRENOS



#### El Uno sin tacha

	Austin Metro	Fiat Uno
<b>DISTANCIA DE FRENADO A 100 KM/H. (m.)</b>		
En frío .....	40,4	35,2
En caliente .....	43	37,4
<b>DURACION (seg.)</b>		
En frío .....	4,5	3,9
En caliente .....	4,8	4,2

cualquier coche moderno convencional.

En materia de confort de marcha hemos de conceder al Austin la ventaja de que su suspensión absorbe sin miramientos todas las irregularidades de la carretera, mientras que el Fiat resulta más duro y ruidoso. Hay que olvidar en este punto la molesta tendencia a cabalgar sobre el firme que muestra el Metro cuando la carretera está muy ondulada, pues es una de sus peculiaridades: se toma o se deja.

## CONCLUSION: LA CAPACIDAD DEL FIAT, A MAYOR PRECIO

EL comportamiento de estos dos pequeños de importación en el mercado español es tan distinto que resulta particularmente difícil encontrar un ganador. Por su homogeneidad, por sus prestaciones globales y por la nobleza de comportamiento en cualquier tipo de terreno, nosotros nos pronunciamos por el Fiat Uno, aunque los asiduos al antiguo Mini inglés encontrarán en el Metro un continuador irremplazable de sus preferencias, de ese estilo difícil de imitar que encarna también —y a la perfección— el nuevo Mini de Austin. Además de los incondicionales del Mini, muchos compradores indecisos volverán sus ojos hacia el coche inglés por su precio ventajoso con respecto al que presenta el Fiat. Hay 110.000 pesetas de diferencia entre uno y otro coche.

La modernidad y acierto en el diseño es un factor que puede decidir —y decide— a un comprador por el Uno,



El motor del Metro, muy moderado en consumo y muy urbano. Bien podría haberse sustituido por uno más moderno, ya que procede de los Mini



En el Fiat Uno, el motor que ya utilizaran los 128. Pero con encendido electrónico y mejoras con las que le aventaja al Metro

que es un vehículo muy racional y perfectamente homogéneo en el balance de sus características, su comportamiento en carretera y sus consumos. La dife-

rencia de precio en su contra puede ser explicada alegando el mayor costo de su tecnología y la oferta a cargo de Fiat de mejores calidades mecánicas, de di-

### PRESTACIONES

#### No tanta diferencia

	Austin Metro	Fiat Uno
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) .....	146,3	150,6
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada .....	20	20
1.000 m. salida parada .....	36,6	37,3
De 0 a 100 km/h. ....	14,6	14,4
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup> .....	22,3	22,9
400 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup> .....	—	25
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup> .....	41,2	41
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup> .....	—	47
De 80 a 120 km/h. en 4. <sup>a</sup> .....	18,3	17,2
De 80 a 120 km/h. en 5. <sup>a</sup> .....	—	26,2

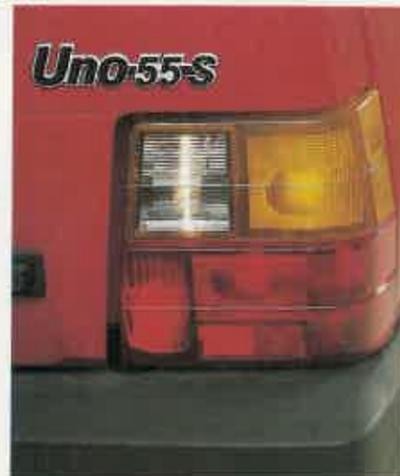
### CONSUMO

#### El Metro, para pasear

	Austin Metro	Fiat Uno
CIUDAD		
A 28,3 km/h. de media .....	9	9,3
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo .....	5,3	4,3
En conducción rápida .....	7,2	7,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo .....	6,6	6,2
En conducción rápida .....	7,8	8,4
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponderado .....	7,6	7,7
Recorrido .....	340	490



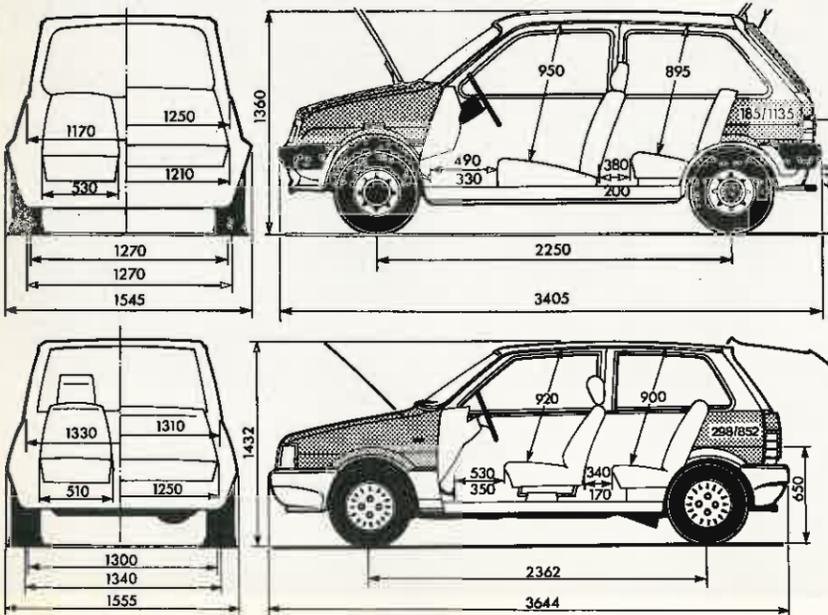
Llantas de chapa estampada en ambos modelos. Las del Metro, a la izquierda, tienen menor diámetro



Generosidad en ambos grupos ópticos, que reúnen todo lo necesario. El Metro, a la izquierda, tiene que echar mano del paragolpes para algunas funciones

seño, equipo y terminación. Es también un coche más habitable, en el que se puede viajar cómodamente con equipaje, cosa que no es posible con el

Metro, habida cuenta de que su maletero es casi simbólico: su terreno es la ciudad y en el tránsito urbano resultan ventajosos su bajo consumo y la elas-



ticidad de su motor, que limita bastante el uso del cambio de marchas.

La conclusión fundamental, a la vista de la prueba que hemos realizado, es que el Metro es un coche netamente urbano —su nombre ya dice mucho—, mientras que el Uno, también con aptitudes de cara al tránsito por las ciudades, se presta de modo incondicional a circular por todos los escenarios imaginables. Su quinta velocidad le sirve también para mudar su carácter de subcompacto y comportarse muy bien en autopistas.

La duda entre uno y otro coche sólo puede ser despejada por el bolsillo del consumidor. Se trata de evaluar los kilómetros a recorrer por carretera y ciudad, las necesidades de transporte específicas y la preferencia por un conjunto mecánico más avanzado —el del Uno— o un coche que cueste menos —el Metro— y al que le falta un motor más silencioso y moderno.

Es una incógnita si los técnicos de Austin Rover estaban o no en condiciones de desarrollar un motor más moderno para un proyecto como el Metro. En todo caso, el pequeño motor transversal de hierro se ha mostrado capaz de seguir dando guerra, sobre todo si la comparación no es tan literal que requiera superar al que utiliza el Uno.

Dado que la concepción del Austin Metro, a falta de un motor de diseño más moderno, está también en línea con los mejores productos del momento, la elección se circunscribe al uso específico que quiera darse al coche: para viajar con equipajes, el insuficiente maletero del Metro obligará a utilizar al menos una de las plazas traseras para llevar bultos y por ello quedará limitada la capacidad de pasajeros. Esta diferencia, junto con el precio, es el factor determinante.

Jorge Silva,  
con la colaboración del  
Equipo de Pruebas

### BALANCE FINAL

#### Objetivo: Llegar a los años noventa

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

Sus creadores dicen de él que es aristocrático; sus detractores, que da demasiados problemas. En el fondo, es una bella pieza de artesanía que cuesta más de siete millones de pesetas.

## JAGUAR XJS EL ORGULLO BRITANICO



**C**UANDO vende un XJS, Jaguar vende tradición, lujo y prestigio. Este coche es un símbolo y los directivos de la marca se preocupan de que siga siéndolo. Es tal vez por ello un coche lleno de detalles. La elección de materiales nobles, como el cuero y el nogal, para los asientos y el salpicadero, constituye uno de los motivos propagandísticos en los que más hincapié se hace; se vende la idea de la exclusividad.

Pero lo cierto es que el proceso de elaboración de un salpicadero es absolutamente artesano y dura tres semanas. Las finas láminas de nogal se guardan en un cuarto oscuro en el taller

de carpintería. Los ebanistas las cortan a mano, emparejándolas luego con las más finas planchas de abedul que puedan encontrarse y que servirán de soporte.

Todo lo relativo al confort merece una atención especial. El nivel sonoro se reduce al máximo a base de fieltros, goma espuma, pinturas absorbentes, fibra de vidrio, etcétera. Con sus asientos de cuero, el Jaguar se asemeja

a un salón rodante. El cambio automático, de origen General Motors, de este XJS es la última y más importante concesión de cara a la comodidad de conducción, pero es lo que más han criticado siempre los seguidores de Jaguar. Un cambio automático no se presta a la conducción deportiva, y el XJS es un deportivo.

Los 295 caballos de potencia que desarrolla el motor son suficientes para conseguir unas prestaciones de primera línea, tanto en velocidad máxima (250 kilómetros por hora) como en aceleración (7,5 segundos para pasar de 0 a 97 kilómetros por hora).

La nobleza del motor está fuera de



Es un deportivo absolutamente refinado y, aunque su cambio automático no es demasiado apreciado por los amantes de la conducción rápida, sus prestaciones están al más alto nivel. Muy pocos coches tienen una personalidad tan marcada.





El motor de doce cilindros en V es una peculiaridad técnica muy rara hoy en día. Sólo Jaguar y Ferrari lo ofrecen en sus modelos.



duda. Es un imponente doce cilindros en V fabricado en aluminio, alimentado por un sistema electrónico digital de inyección de la marca inglesa Lucas, que corta la entrada de combustible al motor en las retenciones, al levantar el pie del acelerador: economía obliga. Es un método que Jaguar incorpora desde 1975. Otra peculiaridad del motor son sus cámaras de combustión del tipo H. E. (alta eficiencia), diseñadas por el ingeniero Michael May. También conocidas como «bola de fuego», se caracterizan por disponer las válvulas de admisión y escape a alturas distintas. lo

que origina un torbellino de la mezcla aire-gasolina dentro de los cilindros y una óptima combustión. El rendimiento se incrementa y el consumo es bastante discreto para un coche de su tamaño y cilindrada: 12,5 litros a una velocidad de 120 kilómetros por hora. Cuatro frenos de disco son los encargados de detener la masa de casi 1.800 kilos de este coche. Precisamente los cinco triunfos en Le Mans se lograron gracias a esa entonces incipiente técnica de los frenos de disco, de la que Jaguar fue pionera. La marca inglesa, en efecto, siempre ha estado en van-

guardia entre las de cierto prestigio, y aunque en los últimos años su agresividad descendió algunos enteros y la calidad del producto se resintió, en el momento actual está consiguiendo recuperar el tiempo perdido, con ejemplos tales como un nuevo motor de seis cilindros o los triunfos obtenidos en el Campeonato de Europa de Turismos, precisamente con los XJS. Sus incondicionales sin duda sabrán valorar el esfuerzo.

Alberto Mallo  
Fotos: Angel Carchenilla  
y Alfonso J. Nieto

A FONDO

VOLKSWAGEN PASSAT 1.6 CL DIESEL

NADA DEL OTRO MUNDO



VIRTUDES DEFECTOS

- |                                 |                                      |
|---------------------------------|--------------------------------------|
| <u>Motor brillante</u>          | <u>Equipamiento muy pobre</u>        |
| <u>Consumos sobrios</u>         | <u>Desarrollos del cambio largos</u> |
| <u>Manejabilidad del cambio</u> | <u>Asientos mal diseñados</u>        |
| <u>Amplitud interior</u>        | <u>Dirección lenta y pesada</u>      |

Lo más destacable del Volkswagen Passat Diesel es su motor, el mismo que emplea el Golf; no en vano Volkswagen fue una de las pioneras en fabricar un motor diesel a partir de uno de gasolina. Sus consumos son muy ajustados, gracias también a los largos desarrollos del cambio, aunque perjudican las prestaciones y dentro de ellas, de forma más evidente, las recuperaciones en cuarta y quinta.

Por otro lado, la palanca de

cambios es suave, precisa y de agradable manejo.

El interior es amplio; permite viajar sin problemas a cinco personas adultas. Los asientos, sin embargo, con un diseño nada anatómico, provocan excesivo cansancio en viajes largos, debido a su escasa sujeción lateral y poco apoyo para los riñones.

Lo que desentona absolutamente en este automóvil es su equipamiento. Se echan en falta muchos detalles y elementos de confort. La categoría del

Volkswagen Passat y su precio (cerca al millón y medio de pesetas) merecen bastante más.

En resumidas cuentas, aparte de la novedad, este coche, el primero —junto con el 1.600 de gasolina— de los Volkswagen que monta Seat no aporta nada importante al mercado nacional, bien cubierto en este segmento de diesel ligeros.

Presumimos que el Passat será uno más entre los de su clase, pues no brilla especialmente en ningún aspecto.



El distintivo Diesel se aprecia junto al faro izquierdo. El Volkswagen Passat Diesel es idéntico a los otros Passat.

La quinta puerta es una de las características principales del Passat. Los grupos ópticos son pequeños, pero se extienden por el lateral.

## MECANICA



El Volkswagen Passat Diesel emplea el experimentado motor de 1.588 centímetros cúbicos y cuatro cilindros en línea que usa desde hace tiempo y con brillantes resultados el pequeño Golf. Desarrolla una potencia de 54 caballos, que puede considerarse un valor razonable para esta cilindrada; de cualquier forma, no le vendrían mal unos cuantos caballos más, debido al tamaño y peso del coche en el que ahora se encuentra instalado. Este motor se muestra muy silencioso con el coche rodando a un régimen normal, pero al ralentí, y sobre todo en frío, hace algo de ruido y tiene pequeñas vibraciones.

Los buenos resultados del grupo motriz se ven ensombrecidos por una caja de cambios absolutamente inadecuada: los desarrollos son muy largos para un motor diesel de baja cilindrada que dispone, por tanto, de una potencia lógicamente limitada. Si bien las tres primeras marchas se pueden considerar válidas, lo cierto es que la cuarta de-



## FICHA TECNICA

### VOLKSWAGEN PASSAT 1,6 CL DIESEL

**MOTOR** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.588 c.c. (76,5 x 86,4 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba de inyección. Compresión: 23 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 60 litros. Potencia máxima: 54 CV a 4.800 r.p.m. Par máximo: 10,2 mkg. a 2.300 r.p.m.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambios: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 r.p.m. en cada marcha: 1.ª, 7,4 kms/h.; 2.ª, 13,3 kms/h.; 3.ª, 20 kms/h.; 4.ª, 29 kms/h.; 5.ª, 36,2 kms/h. Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,2. Diámetro de giro: 10,7 metros.

**FRENOS** Sistema: Discos delante y tambores atrás, con servo. **SUSPENSIONES** Tipo: Independiente delante y semiindependiente atrás.

**RUEDAS** Llantas: De chapa, de 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165 SR 13.

**PESOS** En orden de marcha: 1.025 kgs.

Excelente
Bueno
Normal
Regular
Malo

bería ocupar el lugar de la superdirecta y la quinta, a la que el fabricante alemán denomina «E» para resaltar su función de marcha económica, no tiene sitio en este vehículo. Su utilización se reduce a las largas rectas que estén en un terreno llano (que, por cierto, no son muy abundantes en la geografía española) o, más bien, a algún tramo de bajada ocasional. Su economía, sin embargo, es evidente cuando se puede utilizar y el conductor no pretende conseguir velocidades medias elevadas. La inadecuada relación entre las velocidades altas se nota cuando afrontamos un ligero repecho: sin ir con el coche lanzado, no es posible sobrepasar los 100 kilómetros por hora, pues a esta velocidad en tercera va muy alto de revoluciones y en cuarta no es capaz de recuperarse.

Sin embargo, a favor de la caja de cambios hay que resaltar la suavidad de manejo que tiene la palanca y la precisión con que se engranan las marchas.

La suspensión delantera es muy convencional, de tipo independiente, mientras que la trasera utiliza un sistema muy sencillo y peculiar, de funcionamiento semi-independiente, a base de un eje transversal que sujeta dos brazos con las ruedas. Esta suspensión trasera ahorra espacio y se comporta de modo peculiar.



El modelo actual de Volkswagen Passat apareció en el mercado en 1981. Sobre la base creada por el diseñador italiano Giugiaro se dio vida a un coche bastante aerodinámico.

## RENDIMIENTO



El rendimiento de este automóvil no merece una calificación más alta; no es culpa del motor, sino de sus nada adecuadas relaciones de cambio.

Los consumos son asombrosamente bajos y destaca de forma especial el obtenido en la prueba de ciudad (ver cuadro de datos). Incluso en un tipo de conducción «semideportiva», uso para el cual no fue pensado el coche, el gasto de combustible se queda en unos límites razonables. Si a esto unimos que el tipo de carburante empleado es el gasóleo, mucho más barato que la gasolina, el ahorro económico que representa es evidente.

En el apartado de las prestaciones es donde el Passat Diesel pierde puntos. Las aceleraciones son buenas, la velocidad máxima aceptable, pero los repises no están a la altura de lo que cabría esperar. Con un motor que empuja bien y una palanca de cambios que se maneja con facilidad, las distancias recorridas saliendo desde parado se hacen con una aceleración comparable



a la de la mayor parte de los turismos de su categoría. Sin embargo, cuando se trata de recuperar con fuerza en cuarta, y no digamos ya en quinta, la velocidad aumenta de forma muy lenta. En consecuencia, para adelantamientos se hace casi imprescindible el

uso de marchas cortas. La velocidad máxima se acerca a los 150 kilómetros por hora, cifra que no supera por culpa del mencionado largo desarrollo de la quinta marcha, que dificulta al motor el sobrepasar un determinado régimen.

**Precio en la calle**  
**1.371.462 ptas.**

Fecha de presentación: Octubre de 1981\*.  
Fabricante: Seat.  
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.  
Número de talleres: 1.000.  
Plazo de entrega: Una semana.

\* En España, octubre de 1983.

## COLORES

gris ascot	amarillo togo	beige colorado	rojo marte	rojo gambia
azul pargos	verde sonda	blanco alpino	marrón habana	cosmos metalizado
rojo siena metalizado	verde metalizado	azul metalizado	marrón metalizada	plateado metalizado
				arena metalizado



Los asientos del Passat dejan bastante que desear. Los delanteros no tienen sujeción lateral y el respaldo tiene poco apoyo a la altura de los riñones. El volante es grande y su posición es más vertical de lo normal

### CARROCERIA



El Diesel, en su parte exterior, se diferencia únicamente del resto de sus hermanos de gama en un pequeño anagrama colocado junto al faro izquierdo en la parrilla delantera.

El Volkswagen Passat es una berlina de líneas bastante clásicas, redondeadas y con formas suaves.

Es un dos volúmenes (por un lado, el motor, y por otro, el habitáculo y maletero) de cinco puertas, cuatro laterales y un portón trasero. La visibilidad desde el interior es buena gracias a unas amplias superficies acristaladas.

Las llantas, de escaso atractivo, son de chapa, y los paragolpes, metálicos, con unas bandas de goma en los bordes

### PRESTACIONES



Se notan los kilos

VELOCIDAD MAXIMA.. 147,4 km/h.

#### ACELERACION

400 m. salida parada ..... 21,2 seg.  
1.000 m. salida parada ..... 39,2 seg.  
De 0 a 100 km/h. .... 17,2 seg.

#### RECUPERACION

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 22,5 seg.  
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 24,6 seg.  
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 41,0 seg.  
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 45,6 seg.  
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..... 15,6 seg.  
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..... 24,6 seg.

### COMPORTAMIENTO



Para una conducción relajada y tranquila su comportamiento no presenta problemas. Es un coche confortable de amortiguación que permite devorar kilómetros sin demasiada fatiga; únicamente los asientos resultan incómodos cuando se rueda por carreteras con muchas curvas.

Si aumentamos el ritmo de marcha las reacciones varían, aunque siguen controlándose con facilidad. En los virajes abordados con rapidez, la suspensión blanda que beneficia al confort origina un balanceo claro de la carrocería que no tiene mayores consecuencias para la estabilidad del coche, pero sí causa una pequeña sensación desagradable en los pasajeros.

La estabilidad, en cualquier caso, es buena. Sólo a velocidades elevadas el coche tiene una tendencia inicial a «irse de morro» a la entrada de las curvas que se corrige girando un poco más el volante. A continuación, el vehículo

comienza a deslizar con suavidad del eje trasero. Esto es algo que se acentúa o, mejor dicho, se nota más en curvas largas, pero no tiene inconveniente siempre y cuando el conductor no deje de pisar el acelerador, pues en caso contrario, y sobre todo si el piso es deslizante, se puede convertir en una «espantada» de atrás con mayor peligro, reacción común a los tracción delantera.

Así pues, mientras no haya brusquedades, se frene con el coche inclinado, se den volantazos, o cosas por el estilo, el Passat es noble de llevar.

La dirección, que es algo pesada a vehículo parado, tiene un buen tacto en marcha, aunque resulta lenta; es decir, hay que dar demasiadas vueltas para girar el volante. Más de cuatro vueltas entre topes —4,2 exactamente— son muchas para cualquier coche y más si se tiene en cuenta el gran tamaño del volante, que entorpece algo las maniobras.

Los frenos servoasistidos, de disco los delanteros y de tambor los traseros cumplen su misión: son eficaces y el coche se detiene sin esfuerzo.

### INTERIOR



para protegerlos en los golpes normales de aparcamiento.

La iluminación corre a cargo de un faro rectangular y otro para larga distancia con forma trapezoidal. Los intermitentes de la parte anterior van empotrados en el paragolpes.

La decoración exterior se complementa con un fino embellecedor de goma a lo largo de todo el lateral y que sirve, además, para proteger la pintura de las puertas en los puntos en los que los golpes son más habituales.

El interior es amplio, pero esto no quiere decir que sea confortable. El acceso se realiza sin problemas gracias a unas puertas amplias que tienen un buen ángulo de abertura.

Pueden viajar sin estrecheces cinco personas adultas, ya que el espacio es suficiente.

Los asientos dejan bastante que desear. Los delanteros son de formas muy rectas y con un respaldo poco anatómico. La sujeción lateral es nula, defecto que se acusa particularmente en terreno sinuoso, donde sus ocupantes van zarandeándose de un lado a otro. El trasero, algo mejor, también es de respaldo recto y con poco apoyo a la altura de los riñones. La dureza es notable en cualquier caso, pero aquí no cabe la crítica, pues es muy beneficiosa en viajes largos, ya que el cuerpo acumula entonces menos fatiga.

El hueco que queda para las piernas, sin embargo, es suficiente, sea cual sea la posición del asiento anterior.

La rueda de repuesto está colocada bajo el piso del maletero; esto no resta lugar a la carga, pero sí origina trastornos en caso de pinchazos, pues hay que sacar todo el equipaje para poder extraerla.

El maletero tiene unas generosas dimensiones. Con el asiento trasero en posición normal se pueden transportar multitud de maletas u otros objetos, y con él abatido caben cosas de gran volumen.

La distancia que existe entre el borde de carga y el suelo es pequeña, lo que facilita la carga de bultos pesados.

### FRENOS



Eficaces

#### DISTANCIAS DE FRENADO

A 60 km/h.....	9,6
A 100 km/h.....	34,0
A 120 km/h.....	56,3

### PUESTO DE CONDUCCION



Los pedales están bien situados y su tacto es agradable. El volante tiene un diseño prehistórico, es excesivamente grande y está en una posición más vertical de lo normal. La palanca de cambios, de la que ya hemos elogiado su manejo, queda algo alejada para un conductor de estatura normal. Al introducir la quinta marcha se hace necesaria una ligera inclinación hacia adelante. Lo que no favorece una conducción relajada es la butaca, incómoda y sin sujeción lateral.

El cuadro de instrumentos es francamente pobre. Destacan dos grandes relojes: uno es el velocímetro, con cuentakilómetros total y parcial, y otro el reloj horario, que contiene en su parte inferior el indicador del nivel de gasolina. Un pequeño termómetro de agua

La rueda de repuesto va colocada bajo el piso  
La quinta puerta facilita las operaciones de carga y descarga

La operación de abatimiento es sencilla  
El respaldo abatible permite aumentar la capacidad de carga



en el centro y los testigos luminosos completan el tablero. De entre estos testigos luminosos sobresale uno situado encima de los demás, que en el momento de encenderse aconseja el cambio a una marcha superior para ahorrar combustible.

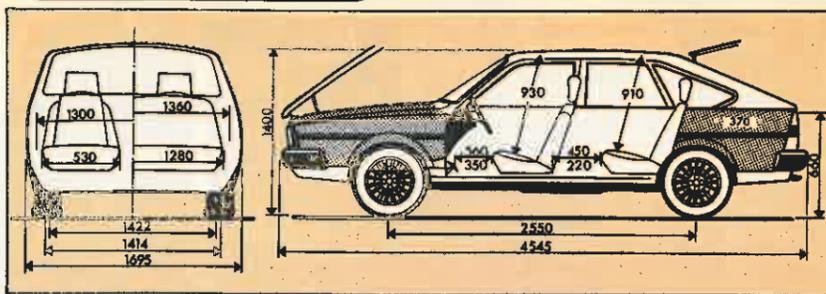
Todos los botones y palancas de luces, limpiaparabrisas, etcétera, están bien al alcance, y la bocina se ha colocado en el volante, lo que en determinada posición de las manos provoca su sonido. El retrovisor exterior se gradúa desde dentro con precisión y casi sin mover la espalda del asiento.

## CONFORT



Este apartado, desde el punto de vista mecánico, es bueno. El motor, no siendo al ralentí, es tan silencioso que no parece Diesel, y las vibraciones tampoco se notan en marcha.

La suavidad de suspensión hace que los ocupantes se olviden de la carretera, siempre y cuando ésta no tenga curvas, pues entonces aparecen los balanceos de la carrocería.



El Passat es un coche medianamente confortable a la hora de devorar kilómetros. Se conduce de forma relajada y su comportamiento no da problemas.

Los peros al confort vienen del habitáculo. El espacio es amplio incluso para cinco ocupantes, pero los asientos estropean en parte las demás virtudes. Donde se puede notar de verdad este defecto es en los viajes largos, en los que el diseño poco afortunado para proteger las zonas que más acusan la fatiga, como los riñones o la columna, provocan un cansancio mayor de lo normal.

## EQUIPAMIENTO



Este capítulo es, sin duda, el talón de Aquiles del Volkswagen Passat Diesel. Menos no se puede ofrecer en un coche de tal tamaño, categoría y precio. Hoy en día, hasta los pequeños utilitarios vienen provistos de muchas cosas que se echan en falta aquí.

Su equipo es más que básico: no tiene cuentarrevoluciones, ni cerraduras centralizadas, ni elevallas eléctricas, ni piloto antiniebla, ni limpiavara-



luneta trasero, ni testigo de reserva de carburante, y así hasta un sinfín de detalles.

El comprador de este automóvil se verá defraudado cuando pase a su interior y descubra lo poco que se le entrega por bastante más de un millón de pesetas.

## ACABADO



El acabado, aún siendo bastante simple, es aceptable. El coche está bien rematado y los revestimientos, tanto del techo como de las puertas, encajan a la perfección.

En lo que se ha abusado un poco es en el empleo de materiales plásticos: el salpicadero, además de su simpleza, es todo él de este material. Resultan molestos los ruidos producidos por las vibraciones del cristal que cubre el cuadro de instrumentos, notables en algunos casos.

## VALOR/PRECIO



Las cualidades mecánicas del Passat Diesel están en consonancia con su precio, cosa que no ocurre con su equipamiento. No tiene lógica el que un vehículo que cuesta cerca del millón y medio de pesetas sea tan sobrio. El interior no es propio de su categoría. En su defensa, diremos que el acabado lo compensa en parte.

## FRENTE A SUS RIVALES

El Volkswagen Passat fabricado por Seat tiene dos rivales directos entre los productos de fabricación nacional: el ya veterano Renault-18 GTD y el muy reciente Citroën BX, este último servido en dos versiones, RD y TRD, diferentes tan sólo por su nivel de equipamiento. Para un futuro no muy lejano habrá que contar también con el Ford Orion en su versión «gasóleo», una vez superado el proceso natural de puesta a punto.

	Velocidad máxima (*)	Km/h.
1.º Renault-18 GTD	.....	154,8
2.º Citroën BX 19 RD	.....	151,2
3.º Volkswagen Passat CL 1.6 D	.....	147,4

	Aceleración, de 0 a 100 km/h. (*)	Segundos
1.º Renault-18 GTD	.....	14,6
2.º Volkswagen Passat CL 1.6 D	.....	17,2
3.º Citroën BX 19 RD	.....	17,4

	Consumo medio ponderado (*)	l/100 km.
1.º Volkswagen Passat CL 1.6 D	.....	6,8
2.º Citroën BX 19 RD	.....	7,2
3.º Renault-18 GTD	.....	8,2

(\*) NOTA: Estos valores corresponden a los obtenidos por MOTOR16, dado que los tres coches han sido probados por nuestra revista.

## Comportamiento

La potencia del Passat es menor que la de sus competidores y tal valor se nota en la velocidad punta, que no supera la barrera de los 150 kilómetros por hora. En aceleración, el Passat juega de igual a igual con el Citroën BX, pero queda muy por detrás del R-18. La menor cilindrada del motor VW y su potencia más reducida se aúna con la caja de cambios, de tipo económico para lograr un consumo bajo, inferior al de sus contrincentos.

## Habitabilidad

El BX es el más amplio de estos tres modelos, pero el Passat se aproxima mucho al coche de Citroën. El VW también cuenta a su favor con la quinta puerta, que da acceso a un maletero de gran amplitud. El R-18 queda algo detrás en capacidad interior, pero se trata, de cualquier forma, de diferencias mínimas.

## Conclusión

El Passat supera a sus dos rivales en el terreno del consumo, pero se queda atrás en prestaciones, capítulo en el cual el BX y el R-18 están muy equilibrados. Donde pierde muchos puntos es en el equipo: el Citroën gana aquí

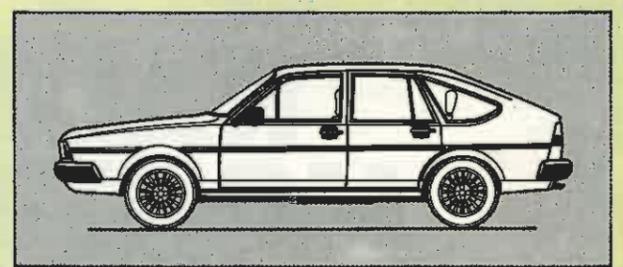


El bajo consumo es su carta de presentación. El motor del Volkswagen Passat es sumamente sobrio.

con claridad y el Renault está en una zona intermedia entre ambos. Por tanto, el Volkswagen para los que busquen economía; el R-18 para los que busquen prestaciones puras en un Diesel; y el Citroën BX es, sin duda, el más homogéneo de todos. Consumos aquilatados, buenas prestaciones y el más lujoso y equipado, hacen que el BX sea la mejor oferta entre los tres.

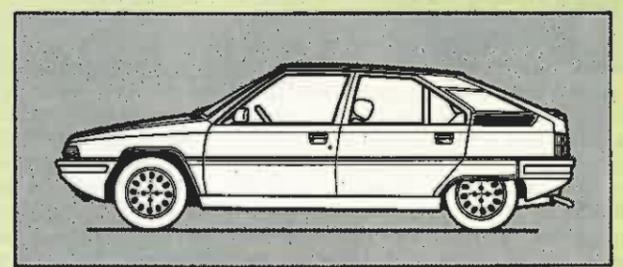
### Volkswagen Passat 1600 CL Diesel 1.371.462 ptas.

**Motor:** delantero longitudinal.  
**Tracción:** delantera.  
**Cilindrada:** 1.588 c.c.  
**Potencia:** 54 CV a 4.800 rpm.  
**Peso en vacío:** 1.025 kilos.



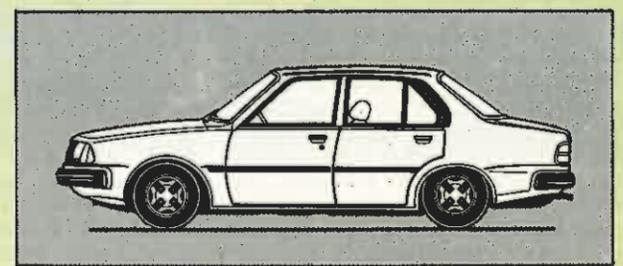
### Citroën BX 19 RD 1.398.009 ptas.

**Motor:** delantero transversal.  
**Tracción:** delantera.  
**Cilindrada:** 1.905 c.c.  
**Potencia:** 65 CV a 4.600 rpm.  
**Peso en vacío:** 990 kilos.



### Renault 18 GTD 1.355.533 ptas.

**Motor:** delantero longitudinal.  
**Tracción:** delantera.  
**Cilindrada:** 2.068 c.c.  
**Potencia:** 66,5 CV a 4.500 rpm.  
**Peso en vacío:** 1.050 kilos.





Atravesar Europa fue una aventura importante  
A principios de siglo la hazaña consistía en llegar a la meta



El más rápido es el vencedor  
En la actualidad es el cronómetro quien manda



## RALLYE DE MONTECARLO MEDIO SIGLO CONTRA RELOJ

**D**URANTE los últimos días de enero de cada año, el pequeño Principado de Mónaco se convierte en la Meca del automovilismo deportivo europeo: desde todos los confines del viejo continente, arranca una peregrinación automovilística que arriba al principado para rendir veneración al viejo mito del Rallye de Montecarlo. Su veteranía, su tremenda facultad de convocatoria y ese mito le han colocado en lo más alto, por lo que al mundo de la competición se refiere, formando, junto a las 24 Horas de Le Mans y a las 500 Millas de Indianápolis, la trilogía de las pruebas más prestigiosas.

### Las fases históricas del rallye

**1.ª época (1911-1912): La proeza de Nagel.**

La idea del primer Rallye de Montecarlo se ha considerado como demencial. Los organizadores buscaban, por encima de la proeza personal, poner a prueba el progreso, la comunicación entre los diferentes países.

Vemos así que en las crónicas de en-

tonces se resaltaba, especialmente, el punto de partida de cada equipo y que, de esta «pugna» por demostrar qué ciudad estaba mejor comunicada durante el invierno, nació esa costumbre, hoy no muy entendida, de darse la salida desde ocho o diez capitales diferentes para converger en Mónaco, tras hilar un «itinerario de concentración» que trenza carreteras de toda Europa.

La primera edición del «Monte» comenzó a las ocho de la mañana del 21 de enero de 1911, cuando los 23 participantes inscritos se lanzaron desde sus respectivos puntos de salida (París, Bruselas, Berlín, Viena y Boulogne-sur-Mer) rumbo a Montecarlo, en un viaje de 1.700 km. a una media mínima de 10 km/h. y necesitando, por tanto, un máximo de siete días y dos horas para rendir viaje.

En este rallye de 1912 se animaron a él 78 equipos participantes, que tomaron la salida desde diez diversas ciudades. El vencedor fue Julius Beutler, que tomó la salida desde Berlín en un Berliet; pero el auténtico héroe resultó un tal Nagel, personaje tan animoso y osado para partir desde San Petesbur-

go en un *Russo/Baltique* sin capota y conseguir llegar a Montecarlo tras 3.260 km. luchando contra el frío, la nieve, el barro...

**2.ª época (1924-1939): A la busca de su propia identidad.**

El rallye entró en un largo paréntesis de inactividad, que alcanza hasta 1924, año en el que la monegasca *Société des Bains de Mer* se anima a ponerlo de nuevo en marcha, aunque esta vez con un sentido más crematístico: promover el turismo de invierno y el casino de Montecarlo.

En 1925, gana el rallye un tremebundo Renault de 9.121 c.c., mientras que en 1928, la victoria recae en un ligerísimo Fiat de sólo 990 c.c.

En 1930, se ven en la necesidad de limitar la velocidad máxima, y que se cifra en 43 km/h., y ya desde 1924 se hace una concesión hacia el sistema moderno de rallyes, puesto que, tras la llegada, se inicia un recorrido de montaña para resolver posibles empates.

Naturalmente, estos dieciséis años de la segunda etapa están llenos de anécdotas, aunque la más distendida pueda ser la de dos *gentlemen* londinenses

(Sigue en pág. 51)



## SALVADOR SERVIÁ:

### DIEZ AÑOS DE EXPERIENCIA

**S**ALVADOR Serviá es nuestro piloto con más experiencia en el Rallye de Montecarlo. La de este año será la décima participación del catalán, oriundo de Gerona, que nació el 29 de junio de 1944. Ingeniero de Caminos, se inició en el automovilismo relativamente tarde. Su primera participación fue en el Rallye Ripollés, en 1968. Se animó a salir a Montecarlo por primera vez en 1972, con un Seat 1430 de serie, dentro de la categoría de noveles. Serviá era líder de este grupo de participantes cuando todos ellos quedaron bloqueados por una tormenta de nieve en Burzet.

En 1973 volvió a Montecarlo. Su participación de aquel año fue de lo más anecdótico. Salvador se había casado con Montserrat Imberts la víspera de la salida del rallye, llevándose a

su mujer de copiloto. Aquel año participó con un Seat 127 preparado por Juncosa. Esta vez la aventura terminó de nuevo en Burzet, al atravesarse en el estrecho paso abierto en la nieve un grupo de participantes y bloquear el camino a los 154 participantes que venían detrás.

Hasta 1977 no reapareció en la prueba. Lo hizo con su Fu 1.800 preparado por Juncosa, pudiendo contar aquel año con la ayuda del equipo oficial Seat, que también participaba. Menos equipado que Zanini y Cañellas, que fueron tercero y cuarto, respectivamente, Serviá completó la buena actuación española con el séptimo puesto. Al año siguiente cambió su Seat por un Fiat 131 Abarth, con el que terminó en duodécima posición. En 1979 volvió con el 131, pero esta vez la rotura de

un trapecio de suspensión le obligó a retirarse.

Este año entró en contacto con Autoprático, un concesionario Ford que decidió hacer correr en España los Fiesta con motor 1.600. Con uno de estos coches, Salvador participó los tres años siguientes. En 1980, conquistando el noveno puesto. En 1981 tuvo toda clase de problemas de alternadores y dos roturas de suspensión. En 1982, volvería a ser duodécimo. Para mantener su participación, Salvador se puso en contacto con Virgilio Conrero, el preparador del Opel que se encarga de los coches de GM Italia, y le alquiló un Opel Ascona 400 para el año pasado, en que terminó décimo. Su actuación convenció al viejo preparador italiano, que para este año le ha hecho un Opel Manta 400 nuevo.



Salvador Serviá y Jorge Sabater vuelven a Montecarlo  
El año pasado con un Ascona 400 fueron décimos, este año cuentan con material muy competitivo



En 1977, con un Seat 124 1800  
Ayudado por Seat, su mejor resultado



Con el Fiat 131 Abarth  
Duodécimo en 1978 y abandono en el 79



El Ford Fiesta 1600 de Autoprático  
Consiguió un muy meritorio noveno puesto

# GUIA PARA SEGUIDORES FOROFOS

**Salida**  
Del Rallye en Aix Les Bains a las 20,05 el lunes 23 de enero. Desde España se puede llegar hasta Aix Les Bains por autopista (A-7 hasta Lyon y aquí tomar la A-43 hasta Aix Les Bains).

**MOTOR16 aconseja:**  
**Etapa común**  
Café Carret-Le Sappey en Chartreuse: (Prueba n.º 2)

Desde Aix Les Bains por la N-201 hasta Chambéry. Se puede salir a la mitad del tramo por la N-6 o desde la N-90 (desde La Palut se llega al Col de Granier, y desde Les Echelles, Saint Lorent du Port, Sainte Egreve o Saint Pancrasse se sale a distintos puntos del tramo).

Paso del primero a las 21,23 del lunes 23 de enero. Si se prefiere ir directamente al segundo tramo cronometrado, es aconsejable llegar hasta Chambéry por la A-45, o bien dejar en Valence la A-7 y seguir por la N-532 a Grenoble. Desde Grenoble, por Sainte Egreve, hay 20 kilómetros hasta la zona final del tramo. (Valence-Grenoble, 86 kilómetros).

**Le Moulinon-Vals Les Bains:**  
(Prueba n.º 5)

Desde la prueba n.º 2, 150 kilómetros. Paso del primero a las 5,10, del martes 24 de enero. Recorrido: por la N-532, ir desde Grenoble a Valence. En Valence tomar la A-7 hasta la salida Lorient-Privas (dirección Privas). En Privas llegar por la N-104 hasta el Col de l'Arenier, después por la D-122 hasta el Col de la Fayolle.

**La Souche-Col du Pendu:**  
(Prueba n.º 6)

Desde la prueba anterior, 52 kilómetros. Paso del primero a las 14,03, del martes

24 de enero. Recorrido: Retroceder hasta el Col de l'Arenier, aquí tomar la N-102 hasta Pont de la Beaume, donde hay que tomar la D-5 en dirección a Jaujac y a continuación la D-19 hacia La Souche.

**Col de Faye-Les Savoyons:**  
(Prueba n.º 10)

Desde la prueba n.º 6, 194 kilómetros. Paso del primero a las 21,24, del martes 23 de enero. Recorri-



## Comer y dormir

**Aix les Bains.**—Restaurantes: Platanes (★★). Le Pont Neuf (★★). Week-End (★★) (a 5 Km. por la N-201). Davant (★★★) Bocquin (★★) (a 9 Km., en Brison-les-Oliviers).  
**Vals les Bains.**—Hoteles: Grand H. des Bains (★★★). Vivalrais (★★). Europe (★★). Lyon (★★). St-Jean (★). Sabaton (★). Restaurantes: Terminus (★★) (a 4 Km., en Lalevade).  
**Gap.**—Hoteles: La Grille (★★). Le Clos (★★). Mokotel (★★). Ferme Blanche (★). Fons Regina (★). Paix (★). Michellet (★). Restaurantes: Carré Long (★★). Manoir de Malcombe (★★). La Petite Marmite (★).  
**Castellane.**—Restaurantes: Aub. du Teillon (★).  
**Montecarlo.**—Hoteles: Paris (★★★★★). Hermitage (★★★★★). Loews (★★★★★). Mirabeau (★★★★★). Beach Plaza (★★★★★). Balmoral (★★★★). Louvre (★★★). Alexandra (★★). Restaurantes: Gril de l'Hôtel de Paris (★★★★★). Petit Bec (★★★). Rampoldi (★★). Bec Rouge (★★). Chez Gianni (★★). Costa Rica (★★). Du Port (★★★). La Calanque (★). Polpetta (★). Café de Paris (★).  
**Menton.**—Hoteles: Chambord (★★★). Napoléon (★★★). Princess et Richmond (★★★). Parc (★★★). Magalli (★★★). Europ H. (★★★). Principe de Galles (★★★). Orly (★★★). Aiglou (★★). Viking (★★). Dauphin (★★). El Paradiso (★★). Stella-Bella (★★). Le Globe (★). Restaurantes: Chez Mireille-l'Ermitage (★★★). Aub. des Santons (★★★). Paris-Palace (★★★). Pierrot-Pierrette (★★). Le Galion (★★). Le Chateaubriand (★). L'Hacienda (★). Bec Fin (★). Belle Epoque (★).  
**La Turbie.**—Hoteles: Le Napoléon (★★). France (★). Césarée (★). Restaurantes: Moulin d'Alsace (★).  
**Cap d'Ail.**—Hoteles: Miramar (★).  
**Col de Turini.**—Hoteles: Trois Vallées (★★). Les Chamois (★).

do: Salimos de La Souche y volvemos a Auvénas para tomar la N-104 en dirección a Privas y Lorient. De Lorient, por la N-7, a Livron, y de aquí, por la D-93, hasta Crest, Saillans, Die y Aspres-s-Buëch, para bajar por la N-75 hasta Asprenont y coger a la izquierda hacia Chabestan, esta carretera sale a mitad del tramo.  
**La Posterle-Pont S/Barrage du Sautet:**  
(Prueba n.º 12)

Desde Gap, 42 kilómetros. Paso del primero a las 6,05, del miércoles 25 de enero. Recorrido: Desde Gap a Corps por la N-85. De Corps a Barrage du Sautet (final de tramo) por Croix de Ste. Marguerite.

**Trigance-Le Bourguet:**  
(Prueba n.º 18)

Desde la prueba n.º 12, 200 kilómetros. Paso del primero a las 13,54, del miércoles 25 de enero. Recorrido: Volver a Gap, y por Sisteron, Chateau, Arnaux y Digne por la N-85 hasta Castellane. Castellane se encuentra a 18 kilómetros de Trigance (principio de tramo) y a 12 kilómetros de Le Bourguet (final de tramo).

**Loda-Luceram:**  
(Prueba n.º 20)

Desde la prueba n.º 18 100 kilómetros. Paso del primero a las 17,04, del miércoles 25 de enero.

Recorrido: Por la D-955 hasta St. Julian du Verdon, aquí torcer a la derecha para tomar la N-207 hasta Port Durandy, donde torceremos a la izquierda para tomar la D-265 hasta Lantosque, que está a cinco kilómetros de Loda (final del tramo).

## Etapa final

Motor 16 recomienda ver las dos pasadas por El Turini, que se encuentra a 60 kilómetros de Mónaco. Paso del primero a las 0,02 del viernes 27 de enero (primera pasada) y a las 8,30 del viernes 27 de enero (segunda pasada).

Recorrido: Después de ver la salida en Mónaco, tomar la D-2204 a La Turbie, La Trinité y L'Escarène, donde tomaremos la D-2256 hasta Peira Cava y Col de Turini.

**Mapas Michelin para seguir el rallye:** n.º 74, 76, 77, 80, 81 y 195.



Tramo	Kilómetros	Paso del primero (h.-m.)	Día	Tramo	Kilómetros	Paso del primero (h.-m.)	Día
1 Veniper-La Feclaz	14,40	20-32	Lunes 23	15 Col des Garcinets	22,70	9-18	Miércoles 25
2 Col du Granier-Col de Porte	44,00	21-23	Lunes 23	16 Sisteron-Thoard	36,80	10-24	Miércoles 25
3 St Jean en Royans-La Chapelle en Vercors	39,00	0-00	Martes 24	17 Le Chaffaut-Puimichel	21,70	11-32	Miércoles 25
4 St Bonnet le Froid-St Bonnet le Froid	26,00	3-12	Martes 24	18 Jabron	33,00	13-54	Miércoles 25
5 Col de la Fayolle	37,00	5-10	Martes 24	19 Les 4 Chemins	16,00	15-08	Miércoles 25
6 La Souche-Col du Pendu	27,50	14-03	Martes 24	20 Col de Porte-Col St Roch	16,50	17-04	Miércoles 25
7 Burzet-Burzet	45,00	15-24	Martes 24	21 Col de Turini	18,00	22-42	Jueves 26
8 St Nazaire Desert-Col Roustans	23,80	18-55	Martes 24	22 Col de Turini	22,40	0-02	Viernes 27
9 Col de Perty	20,50	20-19	Martes 24	23 Col de la Couillote	22,00	1-25	Viernes 27
10 Col de Faye	29,00	21-24	Martes 24	24 Col St Raphael	28,50	2-56	Viernes 27
11 Les Savoyons-Col Foureyssasse	32,00	22-08	Martes 24	25 Col de Porte-Col St Roch	16,50	4-24	Viernes 27
12 La Posterle-Pont Barrage Sautet	18,40	6-04	Miércoles 25	26 Col Madonna-Col des Banquettes	18,00	7-10	Viernes 27
13 Pont du Fosse-Col de Manse	21,00	7-13	Miércoles 25	27 Col de Turini	22,40	8-30	Viernes 27
14 Chorges	23,80	7-51	Miércoles 25	28 Col de la Couillote	22,00	9-53	Viernes 27
				29 Col St Raphael	28,50	11-24	Viernes 27
				30 Col de Porte-Col St Roch	16,50	12-52	Viernes 27



## LANCIA

**Pilotos:** M. Alen (n.º 2), J.C. Andruet (n.º 5), A. Bettega (n.º 8), M. Biassion (n.º 9). **Coche:** Lancia Rally Abarth. Tracción trasera. **Motor:** Posterior central longitudinal. Cuatro cilindros en línea. **Cilindrada:** 2.100 c.c. **Potencia máxima:** 340 caballos. **Alimentación:** Inyección electrónica, sobrealimentado por compresor volumétrico. **Peso:** 960 kg.



## AUDI

**Pilotos:** Walter Rohrl (n.º 1), Hannu Mikkola (n.º 4), Stig Blomquist (n.º 7), Bernard Darniche (n.º 10). **Coche:** Audi Quattro. Tracción a las cuatro ruedas. **Motor:** Anterior longitudinal. Cinco cilindros en línea. **Cilindrada:** 2.109 c.c. **Potencia máxima:** 360 caballos. **Alimentación:** Inyección y sobrealimentado con turbo KKK. **Peso:** 1.100 kilogramos.



## RENAULT

**Pilotos:** J. Luc Therier (n.º 6), Bruno Saby (n.º 12), Dany Snobeck (n.º 22). **Coche:** Renault 5 turbo. Tracción trasera. **Motor:** Central trasero. Cuatro cilindros en línea. **Cilindrada:** 1.397 centímetros cúbicos. **Potencia máxima:** 290 caballos. **Alimentación:** Inyección y turbo Garrett. **Peso:** 860 kilogramos.



## OPEL

**Piloto:** Salvador Servia (n.º 15). **Coche:** Opel Manta 400. Tracción trasera. **Motor:** Delantero longitudinal. Cuatro cilindros en línea. **Cilindrada:** 2.410 centímetros cúbicos. **Potencia máxima:** 275 caballos. **Alimentación:** Inyección. **Peso:** 950 kilogramos.



## NISSAN

**Pilotos:** Timo Salonen (n.º 3), Terry Kaby (n.º 14). **Coche:** Nissan 240 RS. Tracción trasera. **Motor:** Delantero longitudinal. Cuatro cilindros en línea. **Cilindrada:** 1.990 centímetros cúbicos. **Potencia máxima:** 280 caballos. **Alimentación:** Inyección. **Peso:** 920 kilogramos.



## VOLKSWAGEN

**Piloto:** Kalle Grundel (n.º 17). **Coche:** Volkswagen Golf GTI 1.8. Tracción delantera. **Motor:** Delantero transversal. Cuatro cilindros en línea. **Cilindrada:** 1.781 centímetros cúbicos. **Potencia máxima:** 160 caballos. **Alimentación:** Inyección. **Peso:** 730 kilogramos.



que, en plena juerga nocturna, abordaron un taxi en la esquina de Picadilly con Old Bond Street y dijeron al taxista: «¡Montecarlo, please!»; el taxista se echó la bufanda al cuello y, sin mediar más palabras, no sólo les llevó al principado, sino que se clasificó entre los 25 primeros.

Apuntemos también que en 1927 se creó la Coupe des Dames y su primera propietaria fue Mrs. V. A. Bruce, que consiguió clasificarse a bordo de un AC de 1.990 c.c.

### 3.ª época (1949-1966): De la nada a la moda.

Tras un paréntesis de diez años, entre los que media la trágica segunda guerra mundial, en 1949, se reanuda la historia del «Monte». En aquella edición de reapertura, tomaron la salida 230 participantes, pero los estragos de la guerra se habían hecho notar: el material era pobre, como lo demuestra claramente el hecho de que resultara ven-

con Erik, es la hermana menor de Stirling Moss.

A Carlsson le siguen Hopkirk, Mäkinen, Toivonen, Aaltonen, Waldegaard y Andersson, en una década de victorias nórdicas que sólo se ve rota, en 1968, por el inglés Vic Elford.

Del año 66 al 70 se van perfilando las características del actual «Monte»: tras la magnífica escalada de los pequeños Mini de la BMC, a los que luego de sus victorias del 64 y el 65 se les «roba» injustamente la del 66 por una tonta apreciación del reglamento. Entran en vigor las nuevas reglamentaciones internacionales que rigen la categoría de los vehículos de una manera similar a la actual.

### 5.ª época (1971 a 1980): La pugna de Alpine con Porsche y Lancia.

La entrada en vigor de los nuevos reglamentos, que deja sin repercusión, hace desaparecer los handicap de cilindrada a la hora de establecer la clasifi-

Estos diez años se caracterizan por los esfuerzos realizados por Alpine Renault para ganar la prueba. Primero, contra Porsche, y posteriormente, contra Lancia. Si la pugna franco-alemana tuvo menos ambiente, con los italianos alcanzó el carácter de batalla en defensa del honor patrio.

Esto, evidentemente, da un nuevo sabor al rallye: la patriotización de la pugna radicaliza la actuación de los «tifosi», al punto de que, tanto en la Madone como en el Turini (las pruebas más clásicas en la última parte del rallye), existe una ladera italiana y otra francesa, llegando el fanatismo de arrojar hielo y nieve a la carretera, a la espera de que alguno se salga.

Su primer triunfo llega precisamente en 1971, el año en que Porsche alinea los 924.

Es Lancia la que toma el relevo al año siguiente mediante un modelo HF 1600, conducido por un magnífico



cedor J. Trevoux con el mismo Hotchkiss de 3.458 c.c. con el que venciera diez años antes.

El récord absoluto de participantes se alcanza en 1953, cuando toman la salida nada menos que 443 equipos, y entre ellos (ya desde 1949) se encuentran nombres españoles como Salvador Fábregas, que es nombrado luego presidente para España de la Asociación Internacional de Pilotos de Montecarlo.

### 4.ª época (1962-1971): La década de los nórdicos.

Y los magos de la conducción sobre nieve y hielo son los pilotos nórdicos: finlandeses y suecos.

Además, sus coches se hallan adaptados perfectamente a semejante uso y así, en 1962, se imponen en el rallye de una manera aplastante un piloto y un coche magníficos: Erik Carlsson y su pequeño Saab, de 841 c.c.; su mujer, la inglesa Pat Moss, se lleva ese año la Copa de Damas... ¡y otras siete veces más!, apuntándose así el impresionante palmarés global del rallye, y no en valde, porque, además de estar casada

El Rallye de Montecarlo ha conocido épocas malas, como la de los años de la crisis energética del 74, en que se señaló a los participantes como despilfarradores

Sandro Munari ha marcado una época en Montecarlo, acumulando cuatro victorias en la prueba, de las que la de 1972, con el Fulvia, es quizá la más importante

cación final, da lugar a un trienio de victorias de Porsche: la primera, con Elford, y las dos siguientes, con Björn Waldegaard.

En estos años, los coches alemanes sólo tienen unos rivales por la victoria: los ágiles, pero muchísimo menos potentes, Alpine Renault.

Pero la racha se interrumpe cuando Porsche decide reemplazar sus modelos 911, una vez conseguidas las tres victorias por los entonces recién aparecidos 924/6, que se demostraron mucho menos competitivos.

piloto, ardoroso, enamorado de la marca y tremendamente técnico, además de joven: Sandro Munari, en un tiempo más conocido como «El Drago». Munari, que ya había dado un susto a los Alpine en 1971, venciendo en seis pruebas sobre un total de 16, antes de verse obligado al abandono.

Lejos de desanimarse, la marca francesa preparó una escuadra aún más potente, de cara al siguiente año, con equipos de la talla de Andersson, Andruet, Darniche, Therier y Nicolas.

La victoria final fue para Andruet, un total de seis Alpine se situaron entre los diez primeros puestos.

En 1974, el rallye no se corre, a consecuencia de la crisis energética que sacude a Europa.

En 1975, se produce el primer éxito de los Lancia Stratos, unas impresionantes máquinas de rallye que se impondrán también siempre con Munari al volante, los dos años siguientes.

Por la época, los Alpine están en baja. Renault ha decidido hacerlos desaparecer, pues lo del nombre Alpine por delante crea confusión. Por esa



Alpine, protagonista de una década  
Porsche y Lancia fueron sus rivales



Cuatro victorias en Montecarlo  
Los Stratos siempre fueron los más eficaces



Zanini quedó tercero en 1977  
Fue la mejor actuación española

causa, el nuevo modelo de Alpine, el A 310, no es objeto de la suficiente preparación.

La racha de triunfos Lancia se ve interrumpida en 1978 por Jean Pierre Nicolas, que, licenciado por Alpine, conduce un Porsche. Ese año, Pirelli prepara para Lancia y Fiat un tipo de neumático completamente ineficaz y los coches de ambas marcas naufragan entre la nieve. Ese será el último año con gran cantidad de nieve en Montecarlo.

Lancia conseguiría una cuarta victoria con el modelo Stratos en 1979, en que se produjo una electrizante final. Darniche, al volante del coche italiano, con una arriesgada conducción y elección de neumáticos, logró recupe-

rarle a Waldegaard, que en esa ocasión conducía un Ford, nada menos que seis minutos.

**6.ª época (1980 en adelante): Confrontación italo-germana.**

El dominio italiano se mantuvo un año más, cuando Walter Rohrl, sucesor de Munari como máxima figura en el mundo de los rallyes, impuso en 1981 su Fiat 131 Abarth.

Para entonces, la oposición francesa a las máquinas italianas había prácticamente desaparecido, pese a que, en 1981, Jean Ragnotti, con el prácticamente recién presentado R-5 Turbo, se impuso, contra pronóstico y en forma inesperada, en 1981. Renault, volcada en la Fórmula 1, ha descuidado los rallyes.

Los italianos han tenido que vérselas ahora con los alemanes. Que ya no son Porsche, sino Audi, con el modelo Quattro, de cuatro ruedas motrices. Pese a las fuertes inversiones que la marca ha hecho, Audi no ha conseguido todavía imponerse en Montecarlo. En 1982, fue Rohrl, al volante de un Opel, quien les privó del triunfo. Al año pasado, los nuevos Lancia Rally Abarth entraron en acción copando, con Rohrl y Alen, los dos primeros puestos. Audi vuelve este año con ánimo de llevarse la revancha. Para ello ha contratado a Rohrl con una sensacional oferta económica.



## Palmarés

De 1911 a 1930

### COPA DEL INTERNACIONAL SPORTING CLUB

- 1911 H. ROUGIER, Turcat-Méry, París.
- 1912 J. BEUTLER, Berliet, Berlín.
- 1924 LEDURE, Bignan (1.975 c.c.), Glasgow.
- 1925 F. REPUSSEAU, Renault (9.121 c.c.), Túnez.
- 1926 Hon V. A. BRUCE, A. C. (1.990 c.c.), John O'Groats.
- 1927 LEFEBVRE-DESPAUX, Amilcar (1.098 c.c.), Koenigsberg.
- 1928 J. BIGNAN, Fiat (990 c.c.), Bucarest.
- 1929 Dr. SPRENGER VAN EIJK, Graham-Paige (4.718 c.c.), Estocolmo.
- 1930 Hector PETIT, Licorne (904 c.c.), Jassy.
- 1931 D. M. Healey, Invicta (4.467 c.c.), Stavanger.
- 1932 M. VASSELLE, Hotchkiss (2.475 c.c.), Umeå. G. de LAVALETTE-Ch. DE CORTANZE, Peugeot (1.132 c.c.), Umeå. (ex-equo).
- 1933 M. VASSELLE, Hotchkiss (3.485 c.c.), Tallinn.
- 1934 GAS-TREVOUX, Hotchkiss (3.485 c.c.), Atenas.
- 1935 Ch. LAHAYE-R. QUATRESOUS, Renault (5.540 c.c.), Stavanger.
- 1936 I. SAMFIRESCU-P. G. CRISTEA, Ford (3.622 c.c.), Atenas.
- 1937 LE BEGUE-J. QUINLIN, Delahaye (3.553 c.c.), Stavanger.
- 1938 G. BAKKER SCHUT-KAREL TON, Ford (3.622 c.c.), Atenas.
- 1939 J. TREVOUX-M. LESURQUE, Hotchkiss (3.485 c.c.), Atenas. J. PAUL-M. CONTET, Delahaye (3.557 c.c.), Atenas. (ex-equo).
- 1949 J. TREVOUX-M. LESURQUE, Hotchkiss (3.485 c.c.), Lisboa.
- 1950 M. BECQUART-H. SECRET, Hotchkiss (3.485 c.c.), Lisboa.

De 1951 a 1980

### COPA DE S. A. S. EL PRINCIPE RAINIERO III DE MONACO

- 1951 J. TREVOUX-R. CROVETTO, Delahaye (4.455 c.c.), Lisboa.

- 1952 S. H. ALLARD-G. WARBURTON, Allard (4.375 c.c.), Glasgow.
- 1953 M. GATSONIDES-P. WORLEDGE, Ford Zéphir (2.262 c.c.), Montecarlo.
- 1954 L. CHIRON-C. BASADONNA, Lancia (2.451 c.c.), Montecarlo.
- 1955 P. MALLING-G. FADUM, Sunbeam-Talbot (2.267 c.c.), Oslo.
- 1956 R. J. ADAMS-F. E. A. BIGGER, Jaguar (3.442 c.c.), Glasgow.
- 1958 G. MONRAISSE-J. FERET, Renault (845 c.c.), Lisboa.
- 1959 P. COLTELLONI-P. ALEXANDRE, Citroen (1.911 c.c.), París.
- 1960 W. SHOCK-R. MOLL, Mercedes (2.180 c.c.), Varsovia.
- 1961 M. MARTIN-R. BATEAU, Panhard (848 c.c.), Montecarlo.
- 1962 E. CARLSSON-G. HAGGBOM, Saab (841 c.c.), Oslo.
- 1963 E. CARLSSON-G. PALM, Saab (841 c.c.), Estocolmo.
- 1964 P. HOPKIRK-H. LIDDON, Morris Mini Cooper (1.071 c.c.), Minks.
- 1965 T. MAKINEN-P. EASTER, BMC (1.275 c.c.), Estocolmo.
- 1966 P. TOIVONEN-E. MIKANDER, Citroen (2.175 c.c.), Oslo.
- 1967 R. AALTONEN-H. LIDDON, BMC (1.293 c.c.), Montecarlo.
- 1968 V. ELDFORD-D. STONE, Porsche (1.991 c.c.), Varsovia.
- 1969 B. WALDEGAARD-L. HELMER, Porsche (1.991 c.c.), Varsovia.
- 1970 B. WALDEGAARD-L. HELMER, Porsche (2.247 c.c.), Oslo.
- 1971 O. ANDERSSON-D. STONE, Alpine (1.596 c.c.), Marruecos.
- 1972 S. MUNARI-M. MANNUCCI, Lancia (1.584 c.c.), Almería.
- 1973 J. C. ANDRUET-«BICHE», Alpine (1.798 c.c.), Montecarlo.
- 1975 S. MUNARI-M. MANNUCCI, Lancia Stratos (2.418 c.c.), Montecarlo.
- 1976 MUNARI-S. MAIGA, Lancia Stratos (2.418 c.c.), Roma.
- 1977 S. MUNARI-S. MAIGA, Lancia Stratos (2.418 c.c.), Roma.
- 1978 J. P. NICOLAS-V. LAVERNE, Porsche Carrera (2.992 c.c.), Montecarlo.
- 1979 B. DARNICHE-A. MAHE, Lancia Stratos (2.418 c.c.), París.
- 1980 W. ROHRL-Ch. GEISTDORFER, Fiat 131 Abarth, Francfort.
- 1981 J. RAGNOTTI-J. M. ANDRIE, Renault 5, Turbo, París.
- 1982 W. ROHRL-Ch. GEISTDORFER, Opel Ascona 400, Bad-Homburg.
- 1983 W. ROHRL-Ch. GEISTDORFER, Lancia Rally, Roma.

## Un Audi para Zanini

DENTRO del programa de promoción de Audi en España, se está pensando en ofrecer a Antonio Zanini la posibilidad de que participe con un Audi en el Rallye de Portugal, que se disputará en el mes de marzo y es puntuable para el Campeonato del Mundo. Los Audi han ganado la prueba en las últimas ediciones, y Zanini, el año pasado, con un coche claramente inferior, consiguió el sexto puesto, detrás de los Audi y los Lancia oficiales. Lo que no está claro —el proyecto está en sus primeras fases— es si saldría con un coupé Quattro o la berlina 80 Quattro, recientemente comercializada en nuestro país.



## París-Dakar: Más dura la aduana que el desierto

LAS numerosas trabas burocráticas que sufrieron los participantes del Rallye París-Dakar en el paso fronterizo entre Nigeria y Alto Volta motivó la anulación de la décima etapa por Thierry Sabine, que no había previsto la posibilidad de que se presentaran problemas en la aduana. El más beneficiado de esta anulación fue Gabreau, que había sufrido un serio retraso al romper el radiador, como consecuencia de un golpe contra una vaca. Jacky Ickx, que venía adjudicándose las últimas etapas, ha vuelto a tener problemas, por lo que su fulgurante remontada se ha visto frenada, y

se encuentra a más de cinco horas de su compañero de equipo Metge, que mantiene el liderazgo. El equipo del Real Automóvil Club de España y el catalán Juan Porcar continúan en carrera, y se espera que logren llegar a Dakar entre los supervivientes de esta dura prueba.

## Beni Fernández, en vola de armas

BENI Fernández ha renovado su contrato con Rothmans. Será el único piloto de este equipo en la temporada 1984, lo que deja fuera del mismo a Carlos Piñero y Marc Etchebers. Beni conducirá un Porsche 911 grupo B, que le preparará Bernard Vara con la ayuda de Porsche, que a través de Turbomotor, el importador en España de la marca alemana, colabora también en el equipo con Hella y CS.

El calendario de pruebas del equipo es el del Campeonato de España, con excepción del Rallye Costa Brava, al que acudirá únicamente para estudiar el coche oficial de Henri Toivonen. Su primera salida será el Rallye del RACE. A final de temporada, en función del desarrollo del campeonato, se podría cambiar alguna prueba del campeonato por otra que interesara más a Rothmans, como algún rallye andaluz o el Memorial Jesús Sainz en Madrid.

En cuanto el equipo Rothmans oficial, Henri Toivonen y su Porsche participarán en tres rallyes españoles. Dos de ellos serán el Costa Brava y el RACE. El tercero debe decidirse entre el Príncipe de Asturias y el Cataluña, existiendo más posibilidades a que sea este último.

## A TODO GAS



● Martin Blunde conducirá un Tyrrell en las próximas pruebas, que se realizarán en Río de Janeiro. Sin embargo, esto no significa su entrada en el equipo, aunque una buena actuación en Río puede suponer su fichaje. Para ocupar la plaza, hasta ahora vacante, de primer piloto suena insistentemente el belga Thierry Boutsen.

● El Consejo Superior de Deportes ha aprobado una subvención de 150 millones de pesetas para financiar el nuevo circuito de Jerez. El dinero se canalizará a través del Ayuntamiento jerezano.

● Emilio de Villota ha establecido serios contactos con el equipo Al Holbert para correr el campeonato americano Imsa.

● Juan Collin, vencedor de la Copa Panda de Rallyes, prepara su nueva temporada. El piloto madrileño tiene previsto participar en la Copa Fiesta al volante de un XR2.



¿Por qué uno de los mejores escritores en lengua castellana un buen día compró una furgoneta y se fue a vivir un mes a lo largo de una autopista? ¿Por qué a muchos intelectuales no les gustan los automóviles?

## MONOLOGO DEL PEATON

Por Julio Cortázar

**J**ULIO Cortázar es un autor de reconocida habilidad para la travesura literaria. Aquellos inventos maravillosos de *cronopios* y *famas* le convirtieron en un escritor capaz de combinar el sentido mágico de la abigarrada vida contemporánea con unos materiales fundamentalmente paradójicos a los que nunca era extraña la ternura.

Su novela *Rayuela* fue, de hecho, un verdadero manual de travesuras para una juventud que atravesó vertiginosamente los días trepidantes del verano de 1968. El boxeo, el jazz, los seres atrabiliarios y los viajes prodigiosos se encauzaron mediante su máquina de escribir y dieron lugar a *La vuelta al día en ochenta mundos*, con la que sus lec-



tores pudieron aprender a reírse con los lomos contra el suelo y una gran agitación de manos y patitas.

Tras esas y otras aventuras similares, Julio Cortázar se embarcó con Carol Dunlop en una entrañable furgoneta y decidieron recorrer la ruta de París a Marsella por carretera, deteniéndose en todos los puntos habilitados para el descanso y estudiando los pormenores de la flora y la fauna por las que viajaban.

El resultado fue un libro personalísimo: *Los autonautas de la cosmopistas*.

MOTOR16 ofrece a continuación las relaciones de Julio Cortázar con el automóvil, contadas por él mismo.

**A** esta altura de mi vida en una gran ciudad, lo mejor que le encuentro a un automóvil es que no sea mío. Desgraciadamente, ellos no parecen compartir este rechazo, y me basta salir a la calle para ingresar en un sistema y un código en los que sólo la vigilancia más atenta puede evitar el rápido paso de la integridad a la papilla.

No todos tienen conciencia de la diferencia aterradora entre las aceras y las calzadas, allí donde un simple descuido significa la pérdida de todos los derechos del peatón; nada más ominoso que ese zigzag municipal a que nos obligan para que crucemos las calles en las esquinas, siguiendo como blandas ovejas los bretes dibujados por la doble hilera de clavos metálicos. La ciudad se

vuelve así un decurso rectilíneo capaz de enloquecer a todo espíritu amante de las curvas, la inspiración del instante, el atractivo de la vitrina de enfrente, el perfil de la chica que jamás alcanzaremos a ver de cerca a menos de apostarle la vida, lo que acaso es demasiado para un perfil.

Supongo que en la campiña los autos son mas neutralizables, pero es un territorio que poco frecuento; urbano, en plena aglomeración de casas y cosas fascinantes, los sufro como un ejército de ocupación, una enfermedad de la tierra, un estrépito y un tufo que me agreden con su amenaza permanente, sus arietes prontos a abrirse paso entre peleles lanzados en todas direcciones. Tal vez por eso no me desagrada recorrer la ciudad en auto, cuando

“Sólo me decidí a ir a buscarlo a su caverna cuando estuve seguro de que Fafner era por encima de todo una casa que, como la alfombra mágica, podía llevarme a cualquier lado sin privarme de su techo”

es un taxi o me lleva un amigo; es el único lugar donde me siento a salvo, así como hay edificios tan horribles que lo único posible es entrar en ellos y contemplar desde alguna de sus ventanas la ciudad momentáneamente libre de su silueta. (Tal vez por cosas así nos soportamos a nosotros mismos, puesto

que sólo nos vemos desde adentro.)

A alguien podrá sorprenderle que escriba esto después de un libro como *Los autonautas de la cosmopista*, en el que se cuenta la forma en que mi compañera Carol y yo pasamos más de un mes en un auto y rodeados de autos, en una carretera enhebrada por millones de ellos en sus más variadas y vehementes manifestaciones. Pero el lector de ese libro sabe que nuestro viaje era precisamente un desafío a la costumbre, y que entre sus muchos lados patafísicos el más visible era el de buscar las excepciones en las reglas, el silencio en el estrépito, la calma en el fragor. Si una autopista vacía cesa de tener sentido, lo que contaba para nosotros era mostrar cómo el vacío sigue presente en lo lleno si se lo busca con las armas de la



Eduardo Chamorro

La aventura de la época

**V**IAJAR largas distancias por carretera es una decisión que supone una serie notable, y hasta emocionante, de actos de fe. La primera inversión de fe es la que se deposita en el automóvil propiamente dicho. Pero esa dosis representa un acto de no demasiada monta, pues no impone una diferencia sensible de la confianza que depositamos en el coche cuando se trata de que nos traslade desde Cuatro Caminos a Ventas o desde la Diagonal a San Andreu de Llaveners. Y en la mayoría de los casos se resuelve con un rápido cambio de aceite y un vistazo al agua de la batería. Así pasa lo que pasa.

Está, por otro lado, la fe que cada cual tenga o esté dispuesto a poner en el estado de salud general de la red viaria nacional, y éste ostenta la ventaja de ser siempre precario, con lo que tampoco hay demasiada opción para una sorpresa crucial. De manera que la cuestión radica, en este aspecto, en tener siempre un ojo avizor a las bocas por las que el firme nos puede conducir hasta la sima del mundo. También para este albur del destino es buena escuela el asfalto urbano, sin ir más lejos (hay brechas por las que podría supurar el aliento viscoso del mismísimo Satán).

Los otros actos de fe sí que pueden dar lugar a sorpresas más incómodas. El vigor del cuerpo propio y la disciplina a que se le halla habituado son elementos que pueden colocar en un brete al viajero más bragado o corajudo. Una vida de molicie, plagada de episodios lujuriosos, suele ocasionar vahídos o cambios en la presión que quizá no serían peligrosos sin el protagonista frente al volante y con unos cuantos cientos de kilómetros a las espaldas, y que quizá son siempre de agradecer sobre un buen lecho y la compañía de cinco bayaderas circasianas, pero que en el seno de una curva enrevesada o en la trayectoria de un camio-

nazo prepotente y vacío son episodios que suelen facilitar el negro —y probablemente frío— aleteo de la muerte.

De otra índole es la fe que se pone en juego al elegir compañera para el viaje. Al ser ésa una elección para la que se barajan variables que nada tienen que ver con los elementos técnicos del problema o constantes que únicamente se resolverían mediante el asesinato o el auxilio del divorcio, cabe que la decisión conduzca a que la elegida quiera besar al conductor todo el rato o incluso confeccionarle

*in situ* un pijama de saliva. Y ésas son entregas que merman al recipiente su capacidad de movimientos y embotan su agilidad y rapidez de reflejos.

Cuando el empeño de la compañera se centra en juicios sobre los amigos íntimos del conductor o criterios que deberían prevalecer en su selección de secretarías o amonestaciones

sobre su pertinacia en regresar a casa cuando ya han cerrado todos los sitios, las acometidas con las que el conductor podría pretender la conclusión de semejantes peroratas pueden ser elementos que, aliados con los otros riesgos que acechan en la carretera, le pongan en la ruta más directa hacia el nicho de mármol.

Tampoco hay que poner excesiva fe en el aguante del cuerpo hacia la cantidad de alcohol o el número de *canutos* que pueden consumirse en ruta. Ver líneas dobles a los lados del arcén o camellos en el horizonte pueden ser inconvenientes tan perniciosos como un cinturón de seguridad con vocación de soga de ahorcado. Así que también resulta aconsejable proveerse de una horquilla y no colocársela en el pelo, precisamente.

Un último aviso para navegantes podría ser el de utilizar las zonas de descanso en las autopistas para sonarse la nariz. Nada ahoga tanto a un conductor como una nariz cargada.



y los niños o los perros nos atraían mucho más que los Mercedes o los Renault. Pienso ahora que en un viejo cuento, *La autopista del sur*, mi punto de vista fue exactamente el mismo, aunque las condiciones variaran en todo sentido; también allí los autos sólo sirvieron como telón de fondo, limitándose a transmitir sus nombres a sus ocupantes, a la vez que la inmovilidad forzosa les quitaba eso que podríamos llamar la «autidad» y que es lo único capaz de darles un sentido; poco a poco se fueron convirtiendo en malos hoteles para una interminable pesadilla, cosa que por lo demás también puede suceder cuando corren a toda máquina por las autopistas.

¿Me reconciliaré alguna vez con los autos? Tal vez, pero para ello tendrían que ser muy diferentes de lo que son, y cuando hablo de autos hablo sobre todo de sus dueños y conductores. Los aceptaría si la ciudad estuviera llena de formas insólitas y coloreadas, de pinturas y dibujos en movimiento, de burbujas o de paralelepípedos que prismaran las luces al moverse, de una individualidad que cada vez falta más en nuestra civilización; los aceptaría si sus conductores, tantas veces solos en el volante mientras la gente sale de sus trabajos y busca ansiosamente un autobús ya lleno o ausente, invitará a aquellos que coincidieran con su itinerario, los acercará a sus casas y charlará un poco con ellos. Ya sé que es mucho pedir, y que casi siempre el que se compra un auto no lo hace para acercarse, sino para separarse, para reinar como un pequeño déspota dentro de su triste escarabajo reluciente. De manera que hasta nueva orden sigo andando a pie o tomando el Metro; siento la brisa en la cara y el suelo bajo mis zapatos, me rozo con la gente y cuando puedo hablo con ella. Retrógado, sin duda, pero mucho más feliz.

Fotos:

Cortesía de Muehnik Editores



«Este viaje, sin sus reglas, no pasaría de una estupidez (recorrer el país entre París y Marsella sólo tiene un interés turístico, mientras que hacer el viaje...). ¿Pero hay que creer que una regla pierde su fuerza por haber sido transgredida? (Del libro «Los autoaonautas de la cosmopista»)»

poesía, el azar y por qué no la locura. Si los autos hubieran sido para nosotros lo que son para el que se suma a esa horda desatada de la que hay que cuidarse a cada segundo sin por eso dejar de ser parte de ella, el viaje hubiera perdido no sólo su razón de ser, sino el ser de su razón, y esa razón era precisamente el reto supremo, afirmar frente a los autos que podíamos verlos sin verlos, que podíamos aparearnos a ellos desde otra dimensión, que los neutralizábamos con las armas del juego y que ese juego era uno de los rumbos de una vida más bella, menos atada a las rutinas y a los códigos. Y eso sin ninguna jactancia ni sentimiento de superioridad, simplemente porque éramos un lobo y una osita, y ya se sabe que eso cambia las perspectivas, las ópticas y no solamente el pelaje.

Desde luego que ese viaje lo hicimos en un auto, pero nuestro rojo dragón

Fafner se hubiera ofendido al escuchar semejante calificación. Mi larga intimidad con él no provino de la relación usual auto-conductor, sino que sólo me decidí a ir a buscarlo a su caverna (un garaje de Bourg-la-Reine) cuando estuve seguro de que Fafner era por encima de todo una casa que, como la alfombra mágica, podía llevarme a cualquier lado sin privarme de su techo, su cocina, su cama y su salón de estar. A partir de eso, el motor y las cuatro ruedas perdían esa insolente primacía que distingue a los autos comunes; tan es así que los fabricantes mismos, sin duda poco dados a la poesía, no se decidieron nunca a llamarlo auto o camión o camioneta, aunque de todo tenía un poco, y optaron por denominarlo «combi», que hasta hoy no he buscado entender demasiado.

Por cosas así no sentimos jamás que ese viaje lo hacíamos en un auto, pri-

mero, porque gran parte del tiempo lo pasamos fuera de él, explorando los paraderos, y después, porque apenas nos metíamos dentro nos ganaba un sentimiento doméstico, la alegría de volver a casa y encontrar todo lo que necesitábamos, desde el trago reparador hasta la música y los libros, sin hablar de la nevera debidamente surtida de buenas cosas. Cuando los autos se detenían cerca de nosotros en los altos del atardecer o a lo largo de la noche, no nos sentíamos ligados a ellos por ese sentimiento ambivalente que mueve a los automovilistas a intercambiar impresiones sobre sus respectivos vehículos apenas llevan un rato de conversación. Todo nuestro interés estaba concentrado en los viajeros, en esa gente que subía y bajaba de sus vehículos en etapas casi siempre fugaces (claro que no tenían como nosotros más de un mes para hacer un viaje de diez horas),

# HAY DIARIOS GRISES Y DIARIO 16.

Se acabaron los diarios grises. El mundo es a color.  
Y un diario que refleja las noticias del mundo, debe ser a color.  
Como Diario 16.



*El único que tiene color.*



## REGATA CHRISTMAS RACE EN PALAMOS

# RUMBO A LA OLIMPIADA

Durante seis días las aguas de Palamós han sido escenario del comienzo de la temporada en la vela olímpica, para decidir los equipos que representarán a España en Los Angeles.



**E**L trofeo Christmas Race de Palamós se ha convertido en poco tiempo en la regata más importante del calendario internacional que se celebra en España, tanto por la categoría de sus participantes como por el número de países inscritos y el rigor de la organización. Por eso, los mejores regatistas del mundo de las clases 470, Flyng Dutchman y Finn se concentran en Palamós en las fechas navideñas.

Uno de los aspectos de mayor interés para los participantes es el alto nivel de competición que alcanza la prueba, debido a que los propios organizadores

Por las mañanas, el parque de embarcaciones es un lugar de encuentro para los regatistas, que mientras preparan sus barcos para la competición pueden chafardear comentando las incidencias de las regatas, al tiempo que observan las novedades de material y aparejos.

son regatistas en activo. Asimismo, las especiales características del campo de regatas de Palamós y la colaboración del club de vela local contribuyen a crear un clima excelente para que muchos equipos foráneos acudan con antelación a realizar sus entrenamientos.

En la última edición, celebrada del 28 de diciembre a 3 de enero pasados, participaron barcos de 19 países, procedentes alguno de ellos de lugares tan lejanos como Islandia, Japón, Estados Unidos o Canadá. La importante participación extranjera (109 barcos) contrastó con la escasa afluencia de rega-



tistas españoles —sólo 31 embarcaciones—, cuando el nivel técnico de la prueba debería haber despertado el interés de las tripulaciones locales.

El trofeo Christmas Race suele ser utilizado, además, por los diferentes equipos, como «filtro» para seleccionar a los representantes en los Juegos Olímpicos. Así ha ocurrido en esta ocasión en el 470 y Finn españoles; en los FD italianos, y en las tres clases en el caso de Suiza.

Treinta y ocho tripulaciones de FD, entre las que se encontraban, además de los actuales campeones olímpicos Abascal y Noguera, varios campeones

Varios momentos de la regata: Los hermanos Hunger, ganadores de la clase 470. Un FD negociando la boya de barlovento. El finista Noluco Doreste en plena arribada hacia el primer largo, con un 470 siguiéndole. Al regatear tres clases en el mismo triángulo, frecuentemente se mezclaban.

del mundo en esta clase, como los alemanes Batzill y Schwarz y el canadiense McLaughlin, disputaron cinco de las seis pruebas programadas, ya que una de ellas hubo de ser suspendida por falta de viento.

Lo que al principio parecía que iba a ser un duelo entre los norteamericanos Loeb y Burton y el canadiense McLaughlin, registró un vuelco espectacular cuando Abascal comenzó a entrar en velocidad con su nuevo y flamante Mader, con el que efectuaba su primera regata. El tercer día fue por entero para la tripulación española, que consiguió la segunda plaza en la prime-



ra prueba. Si perdió el primer puesto fue a causa de la rotura del cable de un trapecio, lo que obligó a Miguel Noguer a hacer maravillas de equilibrio para contrapesar en las ceñidas.

Los «pinchazos» de los favoritos hizo que al final se impusiera la tripulación más regular: los daneses Schoenherr-Poulse, con un tercer puesto como mejor resultado. Abascal y Noguer terminaron segundos, pese a ser descalificados en la última prueba, y la tercera plaza fue para los combativos norteamericanos Loeb y Peck.

Las pruebas de 470 comenzaron con claro dominio alemán, mientras las tripulaciones españolas se marcaban estrechamente para tener acceso a la selección. La regata fue ganada por los hermanos Hunger, quedando los hermanos Doreste (Gustavo y Luis) en tercero y cuarto lugar, y Rodrigo Andrade, en quinto.

La Finn fue la clase más numerosa en cuanto a participación (54 embarcaciones) y en ella participó el actual medalla de oro, el lapón Esko Rechard, y varios campeones del mundo y de Europa, como Neeleman, Gerz,



El poco viento obligó, en ocasiones, a retrasar las salidas, lo que hizo que las llegadas a tierra fueran en pleno atardecer.

Pascual Maragall, alcalde de Barcelona, acudió el último día para presenciar las regatas; no tuvo suerte, pues las pruebas se suspendieron por falta de viento, de todas formas pudo hacerse una idea de las posibilidades de Palamós con vistas a la Olimpiada del 92.

Hjortnaes y Blanco. Solamente se disputaron cuatro pruebas, pues el viento no acompañó en las otras dos. Mark Neeleman, el mejor holandés en esta especialidad, ganó tres de ellas, mostrándose muy rápido en cada momento. El danés Hjortnaes, que «pinchó» en la última prueba, se tuvo que contentar con la tercera plaza, cediendo el segundo puesto al escocés McIntyre. El español Joaquín Blanco terminó cuarto, pero muy descolgado de sus predecesores y después de una actuación más que irregular. Vander Ploegt, el segundo español clasificado, quedó sexto, con lo que la selección entre estos dos regatistas y Tony Ferrer, que ocupó la plaza decimosegunda, está aún por decidir.

Texto y fotos: José Luis de la Viña



Los pequeños puertos protegen a la flota pesquera de la bravura del Cantábrico. En Asturias las montañas se asoman al mar.

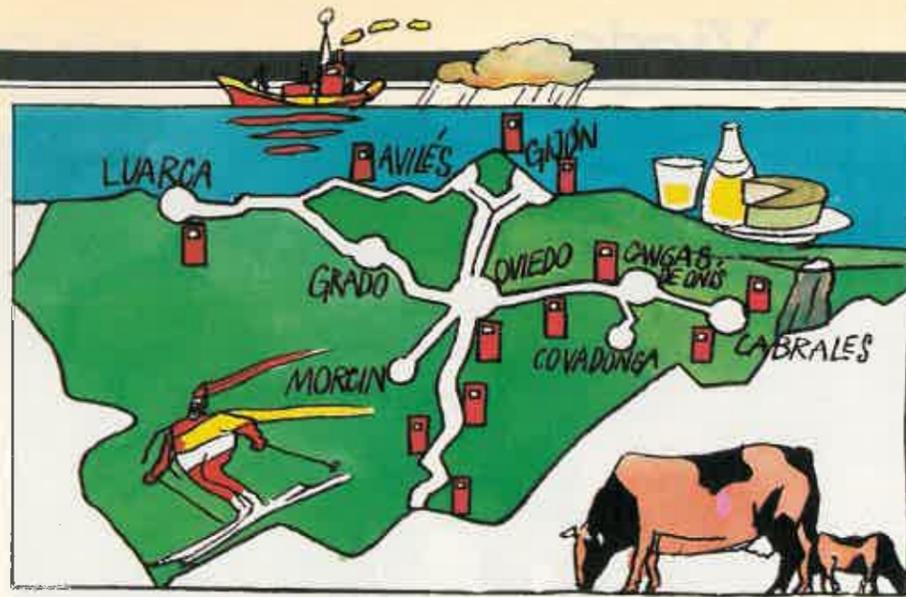
Un mar bravo como pocos, unas playas suaves de arena fina, valles casi idílicos, cumbres imposibles, ríos pescadores, caza mayor, restos artísticos antiquísimos, una historia que parece leyenda. Esto y mucho más es el Principado de Asturias.

# ASTURIAS, PARA TODOS LOS GUSTOS

Si se anima a ir en estas fechas en busca de tantas cosas buenas como guarda el Principado de Asturias, tome buena nota de este consejo: compruebe el estado y la presión de sus neumáticos y provéase de un buen líquido anticongelante y de cadenas antideslizantes para

la nieve. (En los números 7 y 12 de nuestra revista se analizaron respectivamente estos dos últimos productos.) Las carreteras asturianas están sin duda alguna entre las más bellas de España, pero tanta belleza se gana precisamente con la contrapartida de las fuertes pendientes y las muchas curvas. El

hecho de que algunas estén además faltas de arcén e incluso de asfalto es otro cantar, que tiene más que ver con la desidia que con la belleza. Pero un coche bien mantenido y bien pertrechado no tiene nada que temer, y la contemplación de las altas cumbres de los Picos de Europa o de los acantilados de



Las modernas construcciones de Gijón contrastan con los tradicionales hórreos y los antiguos puentes de origen romano, como el que cruza el río Sella en Cangas de Onís.

la costa bien vale un pequeño sacrificio. Por otra parte, la sólida cocina asturiana de la que habla Xavier Domingo es de lo más apta para calentar estómagos ateridos.

Pero no sólo paisaje y buena mesa ofrece Asturias. Tiene también atractivos sobrados para aquellos que no conciben un viaje sin monumento artístico que visitar o sin lección histórica que recibir.

Oviedo es el corazón y la capital asturiana. Ciudad moderna y universitaria no está, sin embargo, demasiado bien dotada desde el punto de vista del arte. Tiene no obstante una magnífica torre gótica en su catedral, digna de ser visitada. En esta época del invierno el templo puede verse de 9,30 a 1 y de 4 a 6,30. Una buena idea es desplazarse a cuatro kilómetros, siguiendo los indi-

### Comer y dormir

**Restaurantes.**—Avilés: Cantina Renfe (M-16), avenida de los Telares, 14. Teléfono 56 13 45 (cierra los martes). Gijón: Casa Víctor (M-16), Carmen, 11. Teléfono 35 00 93 (cierra los jueves). Luarca: Casa Consuelo (M-16), carretera general Santander-La Coruña, km. 317. Otur. Teléfono 64 08 44 (cierra los lunes, excepto festivos, julio y agosto). Oviedo: La Máquina (M-16), carretera de Avilés. C-634, km. 1. Lugones. Teléfono 26 00 19 (cierra los domingos y julio).  
**Hoteles.**—Avilés: Luzana (★★★), De la Fruta, 9. Teléfono 56 58 40. Candás: Marsol (★★★) (M-16). Rufo Rendueles, 1. Teléfono 87 13 50/87 01 00. Gijón: Hernán Cortés (★★★), Fernández Vallín, 5. (M-16): Recomendado Motor-16.

cadores que señalan a Lillo y al Naranco en dirección a la sierra de este último nombre. Allí, en medio del campo, dos pequeñas joyas: la iglesia de Santa María del Naranco, antiguo palacio o quizá Sala de Justicia de mitad del siglo IX, y la de San Miguel de Lillo, de la misma época, excepto el ábside que le fue añadido en el siglo XVII.

Desde Oviedo a Gijón conviene tomar la autopista, que no es de peaje y que nos pone a orillas del mar en una escasa media hora. Una vez en la ciudad, un paseo bordeando la hermosa playa de San Lorenzo nos llevará hasta el promontorio de Santa Catalina, sobre el que se alza el barrio pescador de Cimadevilla, siempre atractivo. Sin salir de él puede contemplarse la mejor fachada de la ciudad, la del palacio de Revillagigedo, renacentista.

Por lo demás Gijón es una ciudad muy de hoy, con pocas reliquias del pasado.

Por eso, y si no se ha hecho ya desde Oviedo, vale la pena ponerse en la nacional 632 en dirección a Villaviciosa. Y al llegar a esta ciudad, y después de pasear por sus calles estrechas entre sus casas blasonadas, seguir por la comarcal 638 para llegar en poco menos de diez kilómetros a San Salvador de Valdedios el «Conventin», y a la iglesia del monasterio de Santa María. Esta última es del siglo XIII, pero tiene añadido hasta el XVII. Su atractivo, indudable, queda apagado al lado del casi increíble «Conventin», una iglesia prerrománica erigida por Alfonso III en el año 893. Puede verse el interior abriendo con la llave que, unos pasos antes de llegar, le ofrecerán en el bar del camino. No hacerlo es, por lo menos, tan grave como volverse de Asturias sin conocer la sidra o las fabes.

### Autoagenda

**Estaciones de servicio durante veinticuatro horas.**—Avilés-1, Arriendas-1, Ballota-1, Berrón-1, Cangas de Onís-1, Colunga-1, Cudillero (El Pito)-1, Infiesto-1, La Espina-2, Gijón-8, Grado-2, Luarca-1, Nava-1, Oviedo-4, Ribadesella-1, Salas-1, Soto-1, Veriña-1, Villaviciosa-1.

**Servicio de grúa.**—ADA.—Avilés: Asistencia Internacional, S. A. Eduardo Carreño, s/n. Teléfono (985) 56 07 93/56 07 94. Gijón: Asistencia Automovilística, S. A. Prendes Pandos, 23. Teléfono 39 21 11. Oviedo: Asistencia Internacional, S. A. Avenida Valentín Masip, 40. Teléfono 23 50 05/23 53 18/25 77 74.

**RACE.**—Avilés: Talleres Suval. Avenida Lugo, 68-70. Teléfono 56 84 97/58 81 61. Gijón: Racing Móvil. San Rafael, 5. Teléfono 39 02 06/33 29/22.

**Concesionarios de la zona.**—Alfa Romeo.—Gijón: Principado Motor. Coronel Bobes, 31. Teléfono (985) 29 02 19/28 08 24. Austin Rover.—Oviedo: Tallegar, S. A. Avenida de Cristo, 49. Teléfono 23 18 66/24 37 01.  
**BMW.**—Oviedo: Autoparke, S. A. Carretera Oviedo-Gijón, 10. Provia. Teléfono 26 23 67. Citroën.—Oviedo: Talleres Espinielli. La Tenderina, 55. Teléfono 28 95 69/28 86 00.  
**FIAT.**—Oviedo: D. Daniel García Yague. Fuertes Acebedo, 37. Teléfono 23 77 07. Ford.—Oviedo: Comercial Herrero, S. A. Foncalada, 15. Teléfono 22 22 71/21 18 59. General Motors.—Gijón: Autogijón, S. A. Carretera Porceyo, km. 4,5. Teléfono 14 43 00.  
**Mercedes-Benz.**—Oviedo (Lugones). Adarsa. Polígono industrial Los Peñones. Carretera nacional 630, km. 448,3. Teléfono 26 22 61/11 26 15 11/26 23 11.  
**Peugeot-Talbot.**—Oviedo: Auto Nalón, S. A. Carretera Oviedo-Santander, km 207. Teléfono 28 77 00. Renault.—Oviedo: Gascón, S. A. Campomanes, 24. Teléfono 22 26 47. Seat.—Oviedo: Rivayagüe, S. A. Menéndez Pelayo, 2. Teléfono 28 46 50.

## Block del Paparrutas

### Patria querida

**A**STURIAS, claro. Comenzando por Cabrales, a ver si hay suerte y se consigue una pieza de picón de aquellas que marcan hito en el año. Aunque sería necio contentarse con picón y no ir también a por gamonedo a Cangas de Onís, a Los Beyos a por el del mismo nombre y a Grado y Morcín a por el «afuega el pitu», que es uno de los más deliciosos del mundo. ¿Y hay deleite comparable al de acompañar estos quesos con sidra bien tirada y bien fresca?

Tierra de quesos, tierra de besos, dice un viejo refrán que me acabo de inventar. Pero debe ser falso, como lo demuestra la feroz crisis asturiana del PCE. Tragedia asturiedipiana.

Para la fabada, el gran clásico es La Máquina, escondido en una vuelta de la carretera de Oviedo a Avilés. La Máquina es la Capilla Sixtina de la fabada gracias a la mano excepcional de doña María García en la cocina, a la buena materia prima y, tengo yo para mí, gracias también a un secreto elemental: el agua. Como es bien conocido, en esta casa, que es más bien una taberna de carretera, sólo se sirve fabada y un postre de arroz con leche que ha llegado a la perfección.

Pero no todo es fabada en Asturias, aunque las fabes surjan, asimismo, en otros grandes platos de la zona, como las fabes con almejas, siendo muy recomendables en Oviedo, tanto las de Casa Conrado como las de Casa Fermín.

Casa Conrado y La Goleta pertenecen ambas a la familia Antón y en las dos se cultiva la cocina de pescado con ese sello particular asturiano, hecho de solidez y seriedad aliado a un fuerte y sabio sentido de los sabores. Algo que la diferencia de las vecinas cocinas de Cantabria y Galicia, sin que ello quiera decir que es mejor o peor. Se trata de un sello diferencial que viene sin duda de la propia naturaleza, más brava y grandiosa en Asturias. En Casa

Conrado, subrayémoslo, se degusta un fenomenal pote asturiano que parece recién salido de uno de esos gloriosos artefactos, reliquia de la Renfe: el pote ferroviario.

Hablando de Renfe, la cantina del mismo nombre, en Avilés, merece una visita y debe ser uno de los raros restaurantes de estación de España que la merecen. Por el cachopo de merluza y por las excelentes parrillas de carne y pescado. Buena sidra.

De alojarme por Asturias, lo haría en el Marsol de Candás, decorado por Chus Quirós y con fenomenal ambiente nocturno, bar de primera clase y caldereta en el comedor.

Si la correría me lleva a Gijón, sin duda alguna iría a almorzar a Casa Víctor a causa de la excepcional calidad de su pescado y de la naturalidad de su cocina que tan bien se enmarca en un local sin artificios, pero con el sabor de lo familiar.

Pero volvamos a las alubias, judías o fabes y a sus enormes posibilidades culinarias, debidas a la suavidad y dulzor de su fécula. En Casa Consuelo, que está a seis kilómetros de Luarca, por la general de Santander a la Coruña, hacen unas fabes con centollo, acierto considerable y sólo comparable con las fabes con berza y bogavante, fastuosa idea que regalé a Víctor Merino,



vecino cántabro de los astures. La cocina de Asturias es profundamente cristiana y occidental como lo demuestra la presencia constante e imperial del cerdo, animal vetado a los herejes. El cerdo es el majestuoso eje alrededor del cual gira la olla asturiana y aunque no fuera más que por haberlo salvado de la inquina mahometana y haberlo propalado por toda la Península, bajando de Covadonga, debiéramos por siempre bendecir y alabar a esos montañeses romanizados, que tanto genio dieron mucho más tarde, a la ilustración y al liberalismo español. Asturias, patria querida. Lo dice un catalán.

Xavier Domingo

A LA VENTA  
EL NUMERO  
DE ENERO

¡DESPUES DE MEDIO SIGLO DE  
SILENCIO!

historia

AÑO IX - N.º 93 - 200 PTAS.

Memorias inéditas  
de Martínez Barrio

POR QUÉ  
FRACASÓ  
LA  
REPUBLICA

INFORME: LA MESTA

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

LOS VERRACOS DE AVILA

Por ANTONIO BLANCO FREIJEIRO

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

## Y, además, en este número

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

Motos



Las necesidades impuestas por las grandes carreras en los desiertos norteamericanos y africanos a las tradicionales motos de todo-terreno, han obligado a sus fabricantes a desarrollar nuevos productos, como el modelo que MOTOR16 ha probado.

**HONDA XL 600 R**

## EL HALCON DEL DESIERTO

**H**ONDA, el mayor fabricante de motos del mundo, ha introducido en el mercado una moto maravillosa: la XL-600. Derivada de la XR-350 y 500 de cross, este modelo ha sido concebido para todo terreno; sus prestaciones son elevadas y ofrece una línea moderna. Esta moto es el fruto de tantas experiencias adquiridas en las competiciones en los desiertos de Estados Unidos.

La tecnología empleada en su construcción no es de vanguardia; los ingenieros de Honda se han limitado a actualizar y perfeccionar principios técnicos ya existentes en motos de antaño. La XL-600, participando en competiciones de todo terreno, ha dado resultados brillantes. El año pasado tomó parte por primera vez en el rallye París-Dakar y logró el segundo puesto gracias a sus dotes de manejabilidad y

resistencia. Debido a sus características, la XL-600 es una moto sin casi competencia en el mercado mundial. Estable en el asfalto, rápida y manejable en el campo, es sin duda alguna el producto ideal para que Honda ocupe un lugar de primera línea en las competiciones «desierto a través» y ofrecer a los motoristas adictos a esta especialidad una moto competitiva y polifacética.

**MECANICA**



Los motores destinados a todo terreno se caracterizan por su simpleza mecánica, que hacía los vehículos duros, en la parte ciclística, y poco dúctiles en cuanto se refiere al motor.

Honda ha demostrado lo contrario. La XL-600 está equipada con un motor de cuatro tiempos bastante complicado. El funcionamiento de la culata se basa en cuatro válvulas distribuidas en posición radial y accionadas por un árbol de leva en cabeza. El resultado es obtener el máximo aprovechamiento del combustible.

La carburación se compone de dos cuerpos independientes. En las bajas revoluciones, el carburador izquierdo alimenta la culata introduciendo el aire carburado por su conducto correspondiente y por medio de una pequeña válvula mecánica. Parte de esta carburación pasa al conducto derecho, con el fin de homogeneizar la mezcla en la culata. Cuando el motor alcanza las 5.000 revoluciones por minuto, la válvula se cierra por presión y los carburadores alimentan la culata independientemente, lo que da como resultado una potencia de 43 caballos y un consumo muy bajo.

El motor de la XL-600 adopta el sistema de lubricación a cárter seco. El aceite se deposita en la estructura superior del chasis con el fin de convertir este último en radiador y mantener la temperatura en una graduación óptima para poder lubricar y refrigerar el motor en cualquier régimen de funcionamiento.

El cambio de la XL-600 es coherente con el concepto de la moto. En las primeras marchas (1.ª, 2.ª, 3.ª) es pre-



La estampa de una moto para el desierto. Su agresividad refleja sus prestaciones

ciso y recuerda una moto de cross. Conduciendo en carretera, la cuarta y la quinta están bien escalonadas y permiten unos cambios rápidos, propios de una moto de gran turismo.

El embrague es suave y progresivo. Después de varias horas de uso, su funcionamiento era constante, sin dar síntomas de desgaste.

La amortiguación de la Honda XL-600 está muy conseguida. En la parte delantera, la horquilla es hidroneumática y ofrece un aspecto de gran solidez; la parte posterior está equipada con el sistema Pro-Link. Levantando el asiento se tiene acceso a la regulación del amortiguador central, que permite variar sus reacciones y adaptar el sistema Pro-Link al recorrido deseado. La única parte convencional que hay en la XL-600 son los frenos. Su

funcionamiento es eficaz y constante.

La accesibilidad del motor, en caso de avería en lugares adversos, se puede calificar de insuperable. También las puestas a punto son fáciles de realizar y sin necesidad de mucho utillaje.

**COMPORTAMIENTO**



La Honda XL-600 es una moto polifacética y muy rápida. Cualquier persona con una estatura de 1,70 metros, una vez sentada en la moto, puede alcanzar el suelo y mantenerla en equilibrio sin ningún problema. La postura del conductor es cómoda y el asiento está estudiado para poder ser utilizado en carretera como en pistas de tierra.

Cualquier persona con una estatura de 1,70 metros, una vez sentada en la moto, puede alcanzar el suelo y mantenerla en equilibrio sin ningún problema.

La Honda XL-600 plantea un problema: la palanca de arranque es francamente dura de accionar, hay que actuar

**FICHA TECNICA**



**Honda XL-600**

**MOTOR** Un cilindro vertical. Refrigeración por aire. Un árbol de levas en cabeza y 4 válvulas. Diámetro por carrera: 100 x 75 mm. Cilindrada total: 583 c.c. Compresión: 8,6:1. Potencia máxima: 43 CV a 6.000 rpm.

**ALIMENTACION** Dos carburadores de 28 mm. de diámetro.

**ENCENDIDO** Electrónico, con batería de 12 V-3 AH.

**TRANSMISION** Secundaria por cadena. Autolubricada. Embrague: Con discos múltiples en baño de aceite. Caja de cambios: 5 velocidades.

**BASTIDOR** Cuna sencilla con bifurcación a la altura del motor. Horquilla delantera hidroneumática. Amortiguación posterior: Sistema Pro-Link, con un solo amortiguador central.

**DIMENSIONES** Peso en seco: 145 kg. Longitud total: 2.215 mm. Anchura: 870 mm. (manillar). Altura del asiento: 880 mm. Altura de los reposapiés: 350 mm. desde el suelo. Capacidad del depósito: 15 l.

**VIRTUDES**

- Resistencia mecánica.
- Velocidad de punta.
- Consumo bajo.
- Amortiguación óptima.
- Manejabilidad.
- Silenciosa a todos los regímenes.

**DEFECTOS**

- Precio elevado.
- Arranque dificultoso.
- Pintura del chasis de mala calidad.
- Batería poco protegida.

Excelente  
Bueno  
Normal  
Regular  
Malo

**FRENTE A LAS DEMAS**



**Sin rivales en su cilindrada**

	Cilindrada (c.c.)	Potencia (CV)	Par máximo (mkg.)	Peso (kg.)	Velocidad máxima (km/h.)	Precio final (ptas.)
<b>HONDA XL600R</b>	583	43 a 6.000 r.p.m.	4,97	145	165,727	639.000
<b>BMW R80 G/S</b>	797,5	50	5,7	173	168	893.390

sobre ella con cierta precaución debido a un posible «retorno» de la palanca. Una vez adquirida la práctica necesaria, se acciona ligeramente el descompresor y todo es más fácil.

Este motor, debido al sistema de lubricación, necesita ser calentado durante varios minutos hasta alcanzar su temperatura ideal de funcionamiento.

En el tráfico ciudadano, la XL-600 es ágil y silenciosa; su motor, girando a no más de 3.500 revoluciones, ofrece una marcha rápida y bastante económica. Su volumen tan

reducido permite moverse con rapidez incluso en las partes más congestionadas por el tráfico de la ciudad. En el asfalto, esta moto puede alcanzar una velocidad punta cercana a los 170 kilómetros por hora. Estas prestaciones son comparables a motos pluricilíndricas de media cilindrada. En curvas cerradas, la XL-600 es estable y dócil. Su motor, durante el trazado de éstas, proporciona una potencia media para luego recuperar con gran rapidez y ofrecer en las rectas los 43 caballos de que dispone.

Si durante un recorrido rápido se encuentran zonas sinuosas, esta moto se adapta al terreno, ofreciendo características comparables a una moto de Trial.

En pistas de tierra lisa y arenosa, esta moto se convierte en un pequeño Dragster. Se puede conducir a una velocidad de 130 kilómetros por hora haciendo uso de la cuarta y quinta marchas. Su aceleración es sorprendente; su estabilidad, constante, transmitiendo al conductor una gran seguridad.

Su motor, a muy bajas revoluciones, mantiene una potencia constante sin pararse nunca.

En carretera asfaltada su estabilidad es óptima. La amortiguación Pro-Link es un sistema eficaz exclusivo de Honada

El sistema Pro-Link no necesita una continua regulación: en todos los trazados es noble. Probamos esta todo terreno en el lecho de un río. La estanqueidad de su motor y de los elementos eléctricos fue absoluta. Sumergido el motor en agua, su funcionamiento continúa siendo perfecto, y como dato curioso: se paró a propósito el motor e intentamos arrancarlo después de unos instantes. ¡Maravilloso!, se puso en funcionamiento sin el menor problema.

En caso de que la moto quede embarrada, es suficiente apearse y sincronizar una marcha corta; con el motor a bajas revoluciones se puede salir del barro sin el menor problema.

**EQUIPAMIENTO**



La Honda XL-600 está bien equipada. Una carcasa anatómica al faro protege el mismo y la parte superior de la horquilla. Unas rendijas dejan penetrar el aire que va dirigido al chasis, donde se ubica el aceite del motor.

Unos fuelles elásticos, contruidos en

plástico, protegen las barras de la horquilla, que en recorrido campo a través se verían seriamente dañadas. Los guardabarros delantero y trasero son de plástico muy elástico para poder soportar todo tipo de golpes, y su tamaño protege al conductor de salpicaduras, piedras, etc.

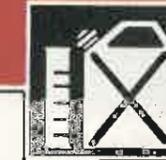
La parte inferior del motor está protegida por una plancha anatómica, que garantiza su integridad al chocar con piedras o en caso de caída.

El depósito de gasolina está construido en chapa de aluminio, con una capacidad de 15

litros, garantizándose autonomía de 300 kilómetros, aproximadamente. Con el fin de evitar oxidaciones, se ha construido el asiento sobre un armazón de plástico.

El material empleado en el revestimiento del sillín es sintético, cuya propiedad es la de evitar la formación de arrugas.

**CONSUMO**



**Muy bajo**

**CIUDAD**  
En 1.ª, 2.ª, 3.ª ..... 6,9 litros

**CARRETERA**  
En conducción tranquila ..... 4,0 litros  
En conducción rápida ..... 5,9 litros

**CAMPO**  
En conducción tranquila ..... 4,5 litros  
En conducción rápida ..... 7,18 litros



**Precio en la calle 639.000 ptas.**

**Importador:** Montesa-Honda, S. A. Avda. de Santa Cruz de Calafell, 21-35. Barcelona.  
**Garantía:** Un año.  
**Número de talleres oficiales:** 55 en España.  
**Plazo de entrega:** Inmediato.  
**Fecha de presentación:** En junio de 1983.

Toda la mañana en la SER.



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



# "ONDA MEDIA":

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



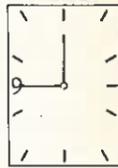
Y el contagioso dinamismo de Pepe Domingo Castaño.



# LA RADIO DE MAÑANA.



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



SER

la radio de mañana, hoy.



## RECAMBIOS



### Caros

	Pesetas
Filtro de aire .....	896
Filtro de aceite .....	677
Cable de acelerador completo .....	806
Maneta de freno .....	1.311
Maneta de embrague .....	1.663
Batería .....	4.153
Neumático delantero .....	11.063
Neumático trasero .....	15.763
Escape completo .....	34.474
Intermitente .....	3.813
Retrovisor .....	2.221
Piloto trasero completo .....	4.482
Pastillas de freno .....	2.141
Protector del faro .....	4.411

La cadena de arrastre es autolubricada y sellada con arandelas tóricas; este sistema asegura el constante engrase de los rodillos y una mayor duración.

Un detalle que llama la atención: en la parte superior lateral de la culata va grabada la inscripción R.F.C.V. Esta denominación, traducida a nuestro idioma, significa «cámara de combustión con cuatro válvulas radiales».

## ACABADO



Si se examina la XL-600 con minuciosidad nos damos cuenta de muchos pequeños detalles no comunes en motos de esta categoría.

Unas tapas laterales embellecen la moto, y en el lado derecho protegen al piloto de una posible quemadura con el tubo de escape. El motor es estético, y todo pintado en negro con pintura anticorrosiva, mejora la refrigeración en la superficie. Los dos espejos retrovisores son de visión panorámica y su diseño

El poderoso monocilíndrico con cuatro válvulas radiales está alimentado por dos carburadores. El basculante en aluminio es ligero, y garantiza una gran rigidez. A la derecha, cuadro y mandos eléctricos, comparables a los de una moto de gran turismo.

está en tono con la línea de la moto. Los intermitentes están sujetos por medio de un tubo flexible, con el fin de aguantar las vibraciones y los golpes habituales con la conducción. Honda se ha preocupado especialmente en proteger la amortiguación posterior de todo tipo de suciedad. Después de varias horas de funcionamiento, el amortiguador y las bieletas de leva se encuentran casi limpias. En caso contrario limitaría sensiblemente su funcionamiento y se reduciría su duración. Un detalle que desdice en esta moto es la pintura del chasis, muy fina y de baja calidad.



Honda XL-600: tecnología de vanguardia. Una moto polifacética de altas prestaciones.

## RENDIMIENTO



Elevados en su categoría

### VELOCIDAD MAXIMA

En carretera ..... 165,727 km/h.  
 En pista de tierra ..... 156,008 km/h.

### ACELERACION

De 0 a 400 m. .... 13,79 seg.

## VALOR-PRECIO



La Honda XL-600 alcanza en nuestro país el precio de 639.000 pesetas. Este precio es elevado. El conjunto de la moto es muy bueno; en él hay aplicadas tecnologías de vanguardia con resultados de prestaciones y economía francamente brillantes. Consideramos la XL-600 un vehículo para ir muy lejos y durar mucho tiempo; su manutención es escasa y el motor da una sensación de solidez poco común.

Los motoristas que busquen una moto polifacética con altas prestaciones encontrarán en la XL-600 un producto exclusivo, bonito y brillante.

Gigi Corbetta

# Atrévase a...

**T**AL vez la parte de la mecánica que está sometida a más fuertes ataques es el sistema de escape, y en particular el silencioso.

Todo el sistema está encargado de conducir los gases desde las cámaras de combustión hasta el exterior. Por ello soporta altísimas temperaturas, lo que unido a la naturaleza de los gases que circulan por su interior producen una corrosión que limita de gran forma la vida de estos elementos.

Cuando se produce la rotura en alguna de las partes del sistema las consecuencias son inmediatas: aumenta el ruido, disminuye el rendimiento del motor y hay peligro de intoxicación por

inhalación de monóxido de carbono. Por esto hay que reparar lo antes posible las deficiencias que surjan.

La pieza que se deteriora más rápidamente es el silencioso, ya que por su

**Coste de la reparación en taller:**  
4.000 pesetas.

**Coste de la reparación en casa:** El precio del silencioso.

**Tiempo de la reparación en taller:**  
En un taller especializado, en el acto.

**Tiempo efectivo de la reparación:**  
45 minutos.

configuración interior, los gases entran en un contacto muy directo con sus paredes.

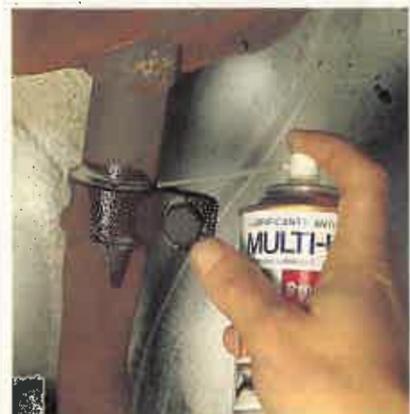
Cambiar el silencioso de escape no tiene ninguna complicación, y el único problema que se le puede presentar es que la accesibilidad no sea buena, con lo cual la operación será más incómoda de realizar. Si su coche tiene el silencioso en los bajos del coche, como suele ser habitual, sitúe el coche con las dos ruedas de un lado subidas en un bordillo o en alguna elevación, para que así tenga más espacio para trabajar debajo de él. No eleve el coche con el gato, ya que son poco fiables y se puede soltar cuando este trabajando debajo del coche.

## CAMBIAR EL SILENCIOSO DE ESCAPE

**1** Además de las llaves fijas necesarias también necesitará un martillo, un aerosol de aceite ligero, un destornillador y una borriqueta u otro soporte que sea de fiar, nunca un gato.



**2** Eleve el coche con el gato e introduzca la borriqueta o el calzo que vaya a utilizar, bajo el coche, apoyándolo en algún punto fuerte, no en la chapa de los bajos, ya que ésta es de escasa resistencia.



**3** Rocíe generosamente de aceite ligero todos los tornillos que tenga que aflojar. Deje actuar el aceite durante unos diez minutos. Aceite del empleado en el motor también vale, pero es menos efectivo.



**4** Con dos llaves, afloje la abrazadera que une el silencioso al tubo de escape. Actúe con mucho cuidado, ya que la oxidación puede haber debilitado los tornillos y éstos se rompen al aflojarlos.



**5** Con un destornillador o una barra abra la abrazadera que oprime el tubo de escape contra el silencioso. Abrala hasta que ésta quede totalmente suelta y pueda moverse a lo largo del tubo.



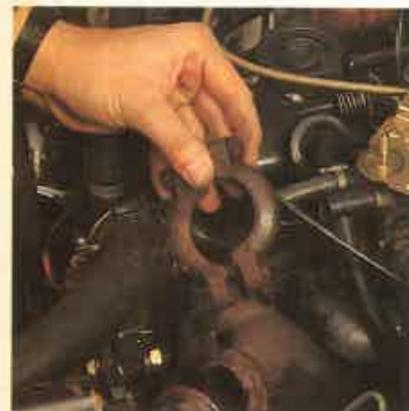
**6** Con un martillo golpee en la parte de la unión. No golpee siempre en el mismo sitio, vaya golpeando todo alrededor de la junta hasta que la abrazadera haya bajado hacia el tubo.



**7** Con el tubo ya suelto, sáquele totalmente. Sujete el tubo de escape con un alambre a alguna parte para que no rompan con su propio peso los tacos de goma que lo fijan a los bajos del coche.



**8** Después de haber rociado con aceite ligero los tornillos que fijan el colector de escape al tubo, aflójelos. Tenga las mismas precauciones que con el otro tornillo y aflójelo tomando las mismas precauciones.



**9** Saque la arandela que une ambos elementos y sepárelos. En este momento el sistema habrá quedado suelto, por lo que, dependiendo del tipo de coche que sea, puede necesitar la ayuda de otra persona.



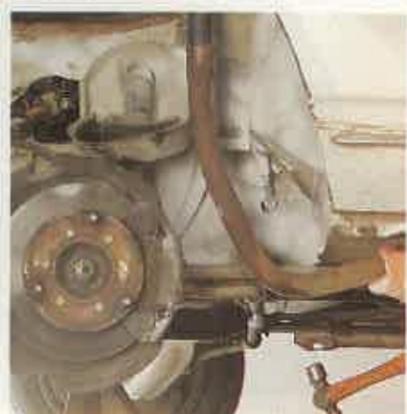
**10** Saque el silencioso de su alojamiento. Una vez fuera podrá observar que la corrosión se produce sobre todo en las proximidades de los tubos de entrada y salida del silencioso.



**11** Introduzca el nuevo silencioso en su alojamiento. Para esta operación necesitará la ayuda de otra persona, ya que para apretar los tornillos alguien tendrá que sujetar la pieza.



**12** Comience apretando los tornillos del colector de escape, pero sin que la unión quede firmemente apretada para que haya posibilidad de mover el ajuste, una vez que haya unido la parte inferior.



**13** En la parte inferior, tendrá que valerse del martillo para poder introducir el tubo de escape en su alojamiento. Golpee hasta que entre hasta el fondo. Verifique que todo el conjunto esté bien montado.



**14** Si todas las uniones están bien montadas, apriete firmemente todos los tornillos, comenzando por los del colector, para acabar por el que se une el silencioso al tubo de escape.

# 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



# Mercado

## LIDER ABSOLUTO DE VENTAS EN 1983: R-9



Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-12-83	Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-12-83
1	Renault-9 .....	46.446	6	Ford Fiesta .....	32.239
2	Renault-5 .....	41.079	7	Seat Panda .....	31.335
3	Renault-18 .....	37.878	8	Talbot Horizon ..	30.502
4	Opel Corsa .....	37.663	9	Seat Fura .....	30.433
5	Seat Ronda .....	32.688	10	Ford Escort .....	30.031

## OFERTAS DE LA SEMANA

### COCHES NUEVOS

#### RENAULT FUEGO GTX

LA próxima aparición en el mercado nacional del nuevo modelo Renault Fuego turbo, de 130 caballos, eleva al carácter de oferta a la versión Fuego GTX, que deja de ser el alto de la gama.

El Fuego GTX tiene un precio total de 1.665.552 pesetas, y monta el motor de 1.995 centímetros cúbicos, de 110 caballos de potencia, con una velocidad máxima de 192 kilómetros por hora y un consumo medio de 7,5 litros a los 100 kilómetros, que hay que considerar como muy interesante para un coche de carácter deportivo de altas prestaciones.

Aunque sin confirmar, es posible que después de la versión turbo de gasolina se comercialice la turbo diesel.



### VEHICULOS OCIO

#### CARAVANAS GAMA '83

EN Caravanas Hergo se encuentra a disposición de los amantes del campismo una limitada oferta de caravanas a precios muy competitivos. En su exposición de la madrileña calle de Doña Mencía, número 26, se puede adquirir desde el modelo Bambi, de tres plazas y 3,10 metros de longitud, por 403.000 pesetas, al Impala, de cuatro plazas, con aseo, por 527.000 pesetas. Dentro de la oferta se obsequia a los clientes con un frigorífico Electrolux, valorado en cincuenta mil pesetas, o un avance de la marca Inaca. Existe también la posibilidad del pago aplazado, abonando el 20 por 100 de entrada, y el resto, de doce a treinta y seis meses. Los interesados que no vivan en Madrid pueden dirigirse a cualquier distribuidor Hergo.



#### 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.
Alfaud 1.5 SP	1.490	95	170	7,8	22,2	1.452.966
Alfaud 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	1.816.573
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
Alfetta 2.0	1.962	130	180	8,9	28,0	2.007.404
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	30,3	2.243.580
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	55	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	1.293.989
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-CC	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-CC 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	146	7,6	16,7	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	36,2	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	3.431.834
525 E*	2.693	125	177	12,6	41,7	3.206.924
528 i	2.788	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	60,9	6.030.794
635 CSI	3.430	218	229	8,7	69,8	7.156.173
728 i	2.788	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	11,8	491.787
2 CV6 GT	602	31	100	6,1	12,2	542.163
Dynae 6	602	31	100	6,1	12,3	546.825
Mehari	602	29	100	7,0	13,9	644.727
LNA	652	35	125	5,7	12,2	626.661
LNA 11 E*	1.124	48	139	8,8	15,4	667.978
LNA 11 RE*	1.124	48	139	8,8	15,7	709.936
Visa Especial	652	35	124	6,8	13,9	656.705
Visa Club	652	35	124	6,8	14,2	706.174
Visa Super-E	1.124	57	142	6,3	15,2	744.124
Visa GT	1.360	80	170	7,4	16,7	901.204
GSA Especial	1.299	65	158	8,2	17,0	880.455
GSA X1	1.299	65	158	8,2	17,3	880.758
GSA Palas	1.299	65	158	8,2	18,0	984.904
GSA X3	1.299	65	158	8,2	17,5	921.838
GSA Special Familiar	1.299	65	155	8,3	17,5	904.355
BX 14 E	1.360	72	163	7,1	17,9	1.086.173
BX 14 RE	1.360	72	163	7,1	18,3	1.139.139
BX 16 RS*	1.580	92	171	9,3	21,0	1.221.097
BX 16 TRS*	1.580	92	171	9,3	21,5	1.293.876
BX 19 RD*	1.905	65	151	7,2	18,1	1.398.009
BX 19 TRD*	1.905	65	151	7,2	18,8	1.478.558
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	2.226.267
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.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
Longchamp	5.769	300	240	17,2	83,0	7.774.833
Pantara GTS	5.769	300	280	16,2	75,9	7.001.617
Deauville Normal	5.769	300	230	17,2	106,1	10.654.773

### 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	4.923	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	26,0	1.513.852
Argenta 2.5 Diesel	2.445	72	150	9,5	22,0	1.637.122
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	686.486
Fiesta L	957	45	137	7,2	14,7	752.531
Fiesta S 1.1*	1.117	50	144	9,3	17,2	769.366
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	167	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	164	9,4	19,8	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	164	9,4	20,3	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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
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	1.333.868
Sierra 1.6 Familiar	1.593	75	165	8,7	22,6	1.397.342
Sierra 2.0 L*	1.993	105	177	10,6	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
Sierra 2.0 GL*	1.993	105	177	10,8	26,5	1.605.049
Sierra 2.0 GL Fam.*	1.993	105	177	10,8	27,0	1.668.896
Sierra 2.3 GL	2.294	114	190	8,7	25,4	1.711.661
Sierra 2.3 GL Fam.	2.294	114	190	9,5	26,6	1.776.510
Sierra						

# ANUNCIOS POR PALABRAS



## CARAVANAS

Oferta especial, todos los modelos actuales **REBAJADOS** ante la próxima salida Mod. 84

Aparcamiento gratis un año Camping lujo de El Escorial

**LA CASITA SOBRE RUEDAS**

C/. Doña Mencía, 26. Madrid-11. Teléfonos 464 01 51 - 463 15 96

**PARTICULAR** Seat 127. 110.000 ptas. Comidas. 729 36 59.  
**DYANE 6**, perfecto estado de uso, 40.000 ptas. Pedro. Comidas. 718 44 54.  
**SEAT 600 E**, M-1466-V, perfecto estado chapa y mecánica. 120.000 ptas. o convenir. Cenar. 671 56 09.  
**RENAULT 12 TS**, familiar, perfecto estado, con radiocassette y antirobo. 245 98 75.  
**OCASION** coche americano Hornet deportivo, precioso, nuevo, M-AP, 330.000 ptas. 461 80 90.  
**TALBOT HORIZON B-EX**, perfecto estado chapa y motor. Tel. (93) 873 86 47.  
**PARTICULAR** vende autorradio Toronto a estrenar. Tel. (91) 274 84 30. Tardes.  
**PARTICULAR** vende VOLVO 144, diez años, excelente conservación. Tel. (942) 27 61 41. 250.000 pesetas.



**EsLeban Rivas**

**ALQUILER DE TURISMOS Y FURGONETAS SIN CONDUCTOR**

Tels. 211 60 47 - 211 60 45

MADRID

(PRESENTANDO ESTE ANUNCIO, 10% DE DESCUENTO)

**ROBADA FURGONETA SAVA**

**MATRICULA M-1001-BH**

Color **AMARILLO**

Tel. (91) 442 29 34

739 22 54

(Sr. Minchán)

**SE GRATIFICARA**

**AUTO CARAVANAS MUÑOZ LANZA**

**TRANSFORMAMOS SU VEHICULO NUEVO O USADO**

Tel. (91) 690 32 32

**CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS**

Lunas templadas y laminadas; planas y curvadas.

Plásticos para autocares y rutismos



Oficinas y almacenes centrales:  
 Alameda, 9 - Teléfs. 468 21 01 - 468 22 10 Madrid-14  
 Martín de Vargas, 42 - Teléfs. 227 50 73 - 467 33 88 Madrid-5  
 Duque de Sesto, 5 - Teléfs. 275 91 23 - 431 26 27 Madrid-9  
 Sierra de Gredos, 3 - Teléfs. 690 96 86 - 690 97 35 Fuenlabrada (Madrid)  
 Benidorm, 26 y Alava, 7 - Teléfs. 408 57 01 408 62 47 Madrid-17

**ANUNCIESE HOY!**

**ENVÍENOS** el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 25 x 43 mm., cuyo importe es de 3.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber. Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de **INREVISIA-MOTOR 16**.

Enviar a:

**Motor 16**

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

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


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

Nombre y apellidos .....

Domicilio .....

Teléfono .....

Firma:

# Mi primer amor

Jesús Puente es uno de los actores más populares de España. Ha mantenido obras de teatro en cartel durante cuatro años, ha aparecido en televisión, como actor y haciendo publicidad y también ha pasado por el cine en más de cuarenta películas.

**JESUS PUENTE**

## CONDUCTOR A LOS DOCE AÑOS



**A**CTUALMENTE personifica a un oscuro y siniestro manager en *Esta noche, gran velada*, de Fermín Cabal. Ha hecho dramas, comedias y todo lo habido y por haber. Y aunque la vida que eligió le hizo alternar todo tipo de papeles, lo que permaneció invariable fue su afición por los coches.

«Mi padre era corredor y mecánico, así que desde muy pequeño los coches fueron algo cotidiano para mí. A los doce años ya conducía el camión de la fábrica.»

A lo largo de su vida ha tenido todo tipo de automóviles y marcas: Mercury, Ford, Cadillac, Dodge, todos los modelos de Seat y Opel. Pero su primer amor automotor fue un Hillman que compró en 1951.

«Tenía veinte años, y por entonces me costó setenta mil pesetas. Era un coche fuerte. Una vez di dos vueltas de campana con él, y sólo se rompió la rueda. A mí tuvieron que darme dos puntos en la oreja, pero al coche no le pasó nada.»

El único inconveniente de aquel primer Hillman de Jesús Puente era que no tenía calefacción.

«Lo utilizaba para viajar en las giras. Corría mucho por las carreteras, aquellas que no tenían pintura ni estaban asfaltadas. Las del norte eran increíbles. Por entonces las rutas eran de adoquín, y aquí en Madrid no había semáforos, porque había muy pocos

coches; podías aparcar donde te diera la gana y tampoco había guardias.» Aquel Hillman color gris le duró dos años.

«Por entonces yo estaba trabajando en televisión, cuando TVE estaba en el paseo de La Habana. Recuerdo que era el único coche que había, porque todos llegábamos en Vespa. Ir hasta allí era un paseo larguísimo. Y cuando llegué por primera vez en el coche nos montamos un montón de gente, porque era un acontecimiento.»

Aquel primer coche no le abandonó nunca, salvo una vez por falta de gasolina.

«Me sucedió algo muy curioso. En aquella época yo estaba haciendo una serie: *Aventuras y desventuras de Mateo*. La cuestión es que estuve en la carretera más de cinco horas pidiendo gasolina, porque la gente no me hacía caso, creían que era un montaje de la serie. Allí me di cuenta que había cometido el pecado de ser un popular gracioso.»

Después de dos años, Jesús Puente vendió el Hillman y se dedicó a cambiar de coche cada tres meses.

«Me dio esa manía, y tuve coches de todas las marcas. Más de quince americanos y otros tantos europeos. Para mí, el coche es una herramienta de trabajo, sobre todo en las giras. Pero, la verdad, mi primer coche fue un Mercedes Benz que gané en la mili jugando al póquer. Una noche gané mucho di-

nero y lo compré por veintinueve mil pesetas. Recuerdo que llegué a la puerta del cuartel, en Tetuán, e hicieron formar a la guardia creyendo que yo era un coronel. Traté de esconderme, porque no sabía qué hacer. Se armó un follón tremendo, que por suerte se aclaró sin consecuencias graves para mí. Pero, así como lo gané una noche, tres noches después lo perdí, también en una mesa de póquer.»

En la actualidad, Jesús Puente tiene dos automóviles: un Innocenti y un Audi 100

«El más práctico de todos los coches que he tenido es el pequeño que tengo ahora, el Innocenti. Para andar por la ciudad es maravilloso. El Audi, en cambio, es ideal para viajes largos. Es automático, cómodo y tiene un reprise fenomenal. Estos son los dos coches que más me gustan de todos los que he tenido. En general, los coches que me resultan más bonitos son los italianos. El coche europeo gasta menos, es más duro, y esto es una ventaja en los tiempos que corren. Pero, donde esté un coche americano, descapotable y automático, yo me pierdo. Soy poco práctico en esto, porque, en general, no me gusta lo que dura toda la vida. Y esto va desde los coches hasta el matrimonio. Sólo pensar en algo que pueda durar toda mi existencia, me produce mucho susto.»

Manuela Prado

# Caprichos

Texto: Pilar Parra  
Fotos: Angel Carchenilla



**1**  
Chaqueta modelo Malvinas. Es de Mototécnica y puede adquirirse en Cantó, Galileo, 5 (Madrid) por 10.750 pesetas.

**2**  
El mono de agua tipo «barbour» negro cuesta 7.750 pesetas en Motocán. El modelo Belstaff de costuras selladas se vende en Marsimoto. Su precio es de 10.800 pesetas.

**3**  
Chaqueta modelo Tempest, de Bikers. Su precio es de 4.350 pesetas en Cantó, Galileo, 5 (Madrid).

**4**  
Chaqueta de múltiples utilidades. Se puede adquirir en Marsimoto, General Ibáñez de Ibero, 5 (Madrid) por 12.800 pesetas.

**5**  
Mono de lluvia indicado para carretera. Se puede adquirir en Motocán, Ceuta, 32 (Madrid).



## Caravanas «acuáticas»

Dentro del XXII Salón Náutico de Barcelona, que tendrá lugar del 21 al 29 de enero en el recinto de la Feria de Muestras de la Ciudad Condal, se celebrará el VIII Sector del Caravaning, con demostraciones de conducción de remolques con coches de turismo y el domingo 22 tendrá lugar una parada en la avenida María Cristina, en la que intervendrán más de 50 caravanas de la Unión Caravanista de Cataluña.

# Agenda personal

## LA VUELTA DE JAMES BOND

Persecuciones vertiginosas, mujeres guapas, intriga y aventura, son los elementos que componen la última película de Sean Connery, que vuelve a ser en «Nunca digas nunca jamás» el agente secreto 007. A los cincuenta y tres años el actor se mantiene en forma y logra ser el artífice, junto con sus compañeros de reparto, de un magnífico trabajo cuyo resultado final les hará pasar un rato muy entretenido. La película se ha estrenado en cuarenta capitales de toda España; se proyecta desde el día 16 de enero en los cines Avenida y Conde Duque de Madrid, y Urgel y Bosque de Barcelona.



## LITERATURA SOBRE RUEDAS

Raras son las librerías españolas que tengan un surtido aceptable en temas de motor. Dado que éstos normalmente son de procedencia inglesa, italiana, francesa, alemana o aun americana, tan sólo las mejores librerías tienen algunos títulos, pero sin entrar nunca en libros muy especializados. En Barcelona la librería Collector, con un año aproximadamente de existencia, es la que tiene un surtido más amplio en este tema, pudiéndose encontrar muchos títulos interesantísimos y nada corrientes en nuestro país. La oferta se completa con temas de aviación, ferrocarriles, barcos, etcétera. La dirección es: Calle Pau Claris, n.º 168, y el teléfono: 93/215 81 15.

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

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

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



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

91-268 04 02-03

## BOLETIN DE SUSCRIPCION

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

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

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

N.º \_\_\_\_\_ impuesto en \_\_\_\_\_ con fecha \_\_\_\_\_

Nombre \_\_\_\_\_ Apellidos \_\_\_\_\_

Dirección (domicilio u oficina) \_\_\_\_\_

Población \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_

Marca del vehículo \_\_\_\_\_

Matrícula \_\_\_\_\_

Firma, \_\_\_\_\_

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

# Cuéntenos su caso

## DATOS SOBRE EL XZX 70

**Q**UISIERA que me informaran sobre las características, datos técnicos, prestaciones y comparación con otros fabricantes de los neumáticos Michelin XZX 70, 175/70 SR 13 sin cámara.

Jürgen P. Fassoth  
Madrid

**Respuesta.**—El neumático XZX 70 es apto para velocidades de hasta 180 kilómetros por hora. Entre sus características principales destacan: buena adherencia y seguridad, tanto en seco como en mojado, por el especial diseño del dibujo de su banda de rodadura; confort de marcha; conducción muy precisa, y buena estabilidad, especialmente en rectas y curvas de gran radio. Se trata de un neumático muy completo y muy apto para turismos rápidos de tipo medio.

La medida 175/70 SR 13 tiene, concretamente, las siguientes características: circunferencia de rodadura, 1.750 milímetros; límite de carga máxima y presión correspondiente, 900 kilogramos y 2,4 kilogramos por centímetro cuadrado; anchura de llanta necesaria, de cuatro pulgadas y media a seis pulgadas.

## La foto premiada



## «BERDE», QUE TE QUIERO VERDE

A Madrid le ha salido un nuevo «Villaberde». Eso dice el cartel de desvío provisional colocado en el cruce de la avenida de Fuenlabrada con la avenida Dos de Mayo, en pleno núcleo urbano de Leganés. Afortunadamente, alguna mente avezada se percató del error ortográfico, y unos días después la falta fue convenientemente subsanada. La foto nos la remite José María Alcaraz Ruano, que recibirá como premio una suscripción por seis meses a MOTOR16.



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

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

# Motor 16

Apartado Nº 330 F.D.  
MADRID

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

## R-5 DESCAPOTABLE

**E**N el artículo titulado «La melena al viento» se refieren a un trabajo realizado por un carrocerero inglés llamado Cleveland, sobre un Renault 5 descapotable. Desearía que me informaran de la dirección exacta de este carrocerero.

José Javier Vázquez-Carrión  
Madrid

**Respuesta.**—La dirección es: Cleveland Conversions. Foxley Hill Road. Purley, Surrey CR2 2HB. Great Britain. Tl: 01 668 1117.

## DEPORTIVOS MEDIOS

**Q**UISIERA solicitarle la prueba comparativa entre el Volkswagen Golf GTI y el Opel Kadett 1.8 GT/E, ya que tengo interés en conocer ambos modelos. También me gustaría saber si existe alguna diferencia, además del precio, entre el Golf GTI y el GTI-Rabbit.

Andrés Puyol Pineda  
Granollers

**Respuesta.**—Dentro de unos meses aparecerá el nuevo modelo del Golf GTI con la carrocería remodelada, por lo que se está a la espera de que sea presentado para realizar la prueba de este coche. Sobre el Kadett 1.8 GT/E puede encontrar una información exhaustiva en el número 8 de MOTOR16. Las únicas diferencias que existen entre el Golf GTI y el GTI Rabbit son de equipamiento, pues canónicamente tienen las mismas características.

## POLO CLASSIC

**M**E gustaría conocer si tienen intención de estudiar «a fondo» en fechas próximas el nuevo modelo que Seat importa de Volkswagen: el Polo Classic. Estoy interesado en adquirir uno, pero me gustaría conocer un estudio en línea con los que ustedes publican.

Ramón Tejedor Sanz  
Zaragoza

**Respuesta.**—MOTOR16 tiene prevista la publicación en breve de la prueba del Volkswagen Polo Classic, que aparecerá en los próximos meses en nuestras páginas.

## SOLUCION AL VELOGRAMA

1: Rougier. 2: Rainiero. 3: Renault. 4: Imanar. 5: Grimaldi. 6: Impercusio. 7: Retrovisor. 8: Nabucco. 9: Piloto. 10: Azul. 11: Emancipar. 12: Islandia. 13: Manteca. 14: Trevoux.

## Carmen se saca el carnet

### El Sr. Palacín y su padre

**D**ESPUES de aprobar las oposiciones a maniobras estaba otra vez en el comienzo del camino, en el punto cero. Tenía que presentarme y aprobar el último ejercicio y el más feroz: el examen de circulación.

Yo sabía perfectamente la mecánica de conducir y de circular, pero parecía imposible coordinar correctamente todos mis conocimientos en cada situación. Unas veces frenaba demasiado bruscamente o demasiado cerca del coche que me precedía. Otras veces iba demasiado deprisa o demasiado despacio, o se me olvidaba mirar el ángulo muerto o me dejaba puesto el intermitente.

Para mayor destrozo, tenía la intensa sensación de que el profesor estaba también más que harto de repetir las mismas cosas una y otra vez. Por ejemplo, he debido pasar con el coche de la autoescuela Siglo XXI por la plaza de Alonso Martínez hacia la calle de Sagasta unas ciento sesenta veces. Creo que una sola vez fui capaz de seguir el carril correctamente. Y las otras 159 el profe Fernando me decía cada mañana: «No te muevas de tu carril», y yo invariablemente lo hacía mal. De repente hacía cosas muy extrañas, como girar a la derecha cuando el profe me decía a la izquierda o seguir tontamente a un autobús.

El examen fue un viernes frío de diciembre. Y fue realmente espantoso porque nos citaron a las 12 y pasamos el examen a las cinco de la tarde. Fueron cinco horas de espera atroces en aquel recinto inhóspito. La exageradamente larga espera se debió a que a las dos de la tarde todos los examinadores —unos cuarenta— se fueron a almorzar al mismo tiempo. Y los cerca de doscientos alumnos que esperábamos tuvimos que hacer lo propio en la cafetería atestada. Parecíamos refugiados de un bombardeo atómico.

Pensé seriamente en irme a mi casa y abandonar la partida. Pero hubiera sido una falta de solidaridad muy seria con el profe Fernando y con mis discípulos, dos chicos jóvenes estudiantes de la Escuela de Ingenieros Industriales y Merche, una encantadora

directora de un colegio para subnormales profundos que nos entretuvo la espera contándonos los dramas del colegio, porque el Ministerio de Sanidad les ha reducido este año la subvención, con lo cual tendrán que cerrar. Una verdadera vergüenza por parte de las autoridades, porque doscientos niños subnormales tendrán que quedarse tirados sin el único centro de Madrid capaz de ocuparse de ellos de una manera humana.

Por fin nos llegó el turno. Montamos en el coche la directora del colegio, Mercedes, al volante, el profe Fernando a su lado y una examinadora y yo detrás. La examinadora, que tenía un catarro mayúsculo, ordenó a Mercedes que fuera por la carretera de El Escorial y después cogiera el desvío a Villanueva del Pardillo. Todo iba bien a pesar del tenso silencio que reinaba en el

coche. La examinadora le dijo a Mercedes: «¿Ve usted esa explanada de la derecha? Pues entre y detenga allí el coche.» Mercedes entró en la explanada y en lugar de detenerse se subió a una pequeña montaña de grava.

—¡Fernando, qué hago!

—Frena, vamos, frena —le decía el profe con mucha tranquilidad.

Por fin el coche se detuvo, el motor calado.

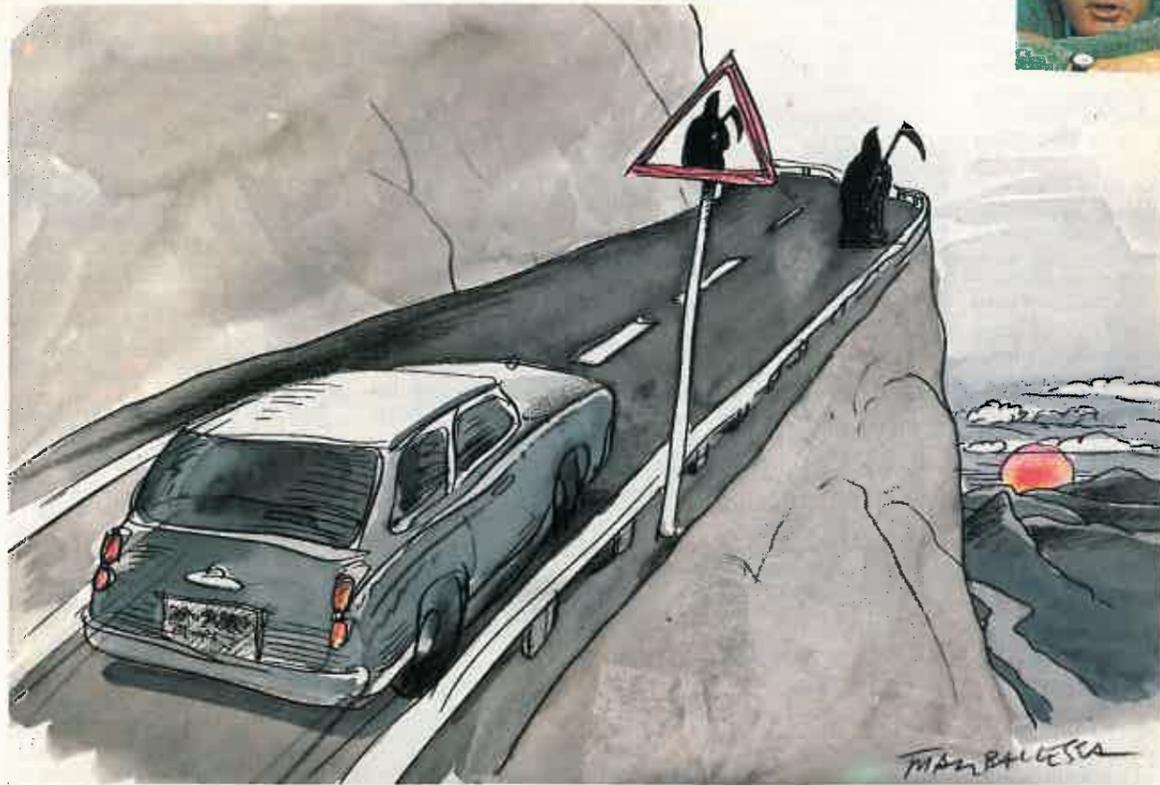
—Señorita, qué hace usted —dijo la examinadora pálida y estornudando—. Póngase detrás, y

usted —añadió dirigiéndose a mí— póngase al volante. Están ustedes tan nerviosos en el examen que hacen cosas absolutamente increíbles.

Yo pensaba para mí que lo increíble era estar cinco horas esperando el turno de examen, que había perdido el día y que tenía ganas de echarme a la cara al señor Martín Palacín, director general de Tráfico, para ponerle de vuelta y media por la falta de respeto que la Dirección tiene con los ciudadanos que pagan impuestos y pagan sus clases, poniéndolos en situación de humillación semejante.

Hice un examen sensacional. Si Buster Keaton viviera creo que me hubiera contratado para una película. La semana que viene se lo cuento.

Carmen Rico Godoy



Velograma

Por DAV

Rallye de Montecarlo

RECORRIDO

1: Apellido del ganador, en 1911, del Rallye de Montecarlo. 2: Nombre por el que se conoce al personaje que, desde 1951, instituyó el trofeo que premia a los ganadores del rallye. 3: Famosa

príncipe monegasco. 6: Dicese de la moneda de acuñación defectuosa. 7: Espejo dispuesto en el automóvil para ver lo que viene detrás. 8: Famosa ópera de Verdi. 9: El que gobierna una nave, avión o vehículo de competición. 10: Color de la costa francesa

mismo coche, un Hotchkiss de 3.485 cc.

AYUDAS «COLOR»

C1: Vaga sin rumbo fijo. C2: Acaban, concluyen, finalizan. C3: Desazón, disgusto. C4: Pieza que golpea en cualquier máquina.

no a algún hecho o dicho arriesgado.

AL COLOR

1: Erra. 2: Ultiman. 3: Grima. 4: Percusor. 5: Sorna. 6: Copiloto. 7: Ulema. 8: París. 9: Diamante. 10: Atrevo.



donde se halla situado el principado de Montecarlo. 11: Liberar de la patria potestad, de la tutela o de la esclavitud. 12: Gran isla del Atlántico septentrional, que hoy se constituye en país. 13: Grasa de los animales, especialmente la del cerdo. 14: Ganador de este rallye en tres ocasiones (1934, 1939 y 1949) siempre en el

C5: Fig., disimulo, bellaquería. C6: En rallyes, la más valiosa ayuda del conductor. C7: Doctor de la ley mahometana entre los turcos. C8: Capital de un país europeo. C9: Piedra de joyería, formada por un carbono cristalizado, diáfana, de gran brillo y tan dura que raya todos los demás cuerpos. C10: Me determi-

Solución en pág. 89

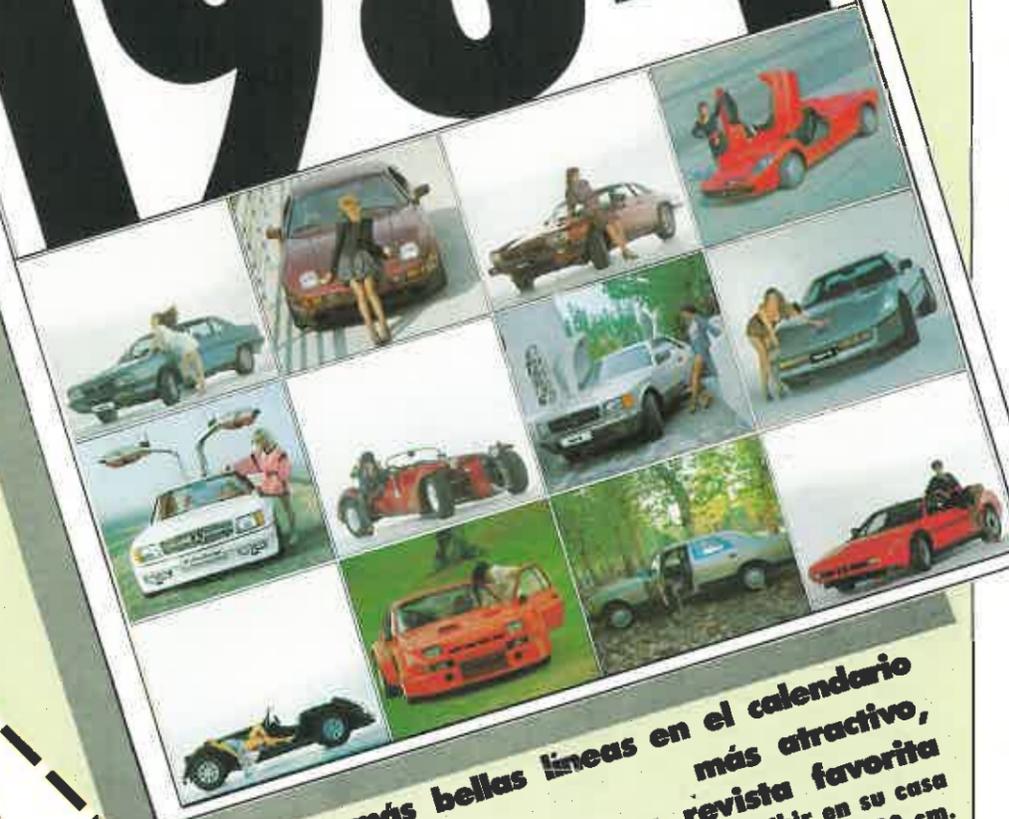
Moulinet

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

OFERTA LIMITADA

Motor 16

FELIZ 1984



CUPON

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

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

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

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

Firma

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



Una empresa de servicio público  
GRUPO ICI

# SEMANAL **Motor 16** GRUPO

21 de enero de 1984

Núm. 13 • 150 ptas.

## **CUIDADO CON LOS FRENO**

**SE VENDEN LIQUIDOS DE BAJA CALIDAD**

**NUEVOS MODELOS EN EL SALON DE BRUSELAS  
COMPARADOS FIAT UNO Y MINI-METRO**



## **TODO PARA SEGUIR EL RALLYE DE MONTECARLO**

**EXCLUSIVA: CORTAZAR ESCRIBE  
SOBRE EL AUTOMOVIL**

**OBSEQUIO:  
POSTER GIGANTE  
DE SERVIA**