

PRUEBA DEL NUEVO SEAT IBIZA 1.5

MOTOR SEMANAL 16 GRUPO

20 de octubre de 1984

Núm. 52 • 165 ptas.

AVION

Más caro

Compensa en viajes muy largos

Horarios rigurosos

Servicios escasos y deficientes

Accesos complicados y demoras inútiles



COCHE

Más barato

Mejor hasta los quinientos kilómetros

Carece de horario

Libre elección de servicios

Viajes de puerta a puerta y más amenidad

VOLAR NO ES RENTABLE MAS VALE IR EN COCHE

RENAULT-25

CX

ROVER



LOS TURBO DIESEL MAS VENDIDOS

ZARAGOZA TAMBIEN APLAUDIO A SERVIA



Venga al sabor de Marlboro.

Nº 1 en USA y el de más venta en el mundo.



Esta semana:

Tres en uno

1. A lo largo y lo ancho de todo nuestro territorio, en las «entradas-salidas» de las grandes ciudades españolas, flotan aún los rescoldos contaminantes de tanta maldición, de tanto exabrupto emitido por conductores, de natural pacíficos, durante el pasado puente del Pilar. Un mínimo de dos horas castigados en un atasco sin razón de ser, por falta de previsión de las autoridades de Tráfico, por descuidar un servicio público de primera magnitud para que los guardias pudieran celebrar la festividad de su patrona, o por cualquier otro motivo injustificable, serían motivos suficientes como para que el responsable de Tráfico tuviera que responder ante el Congreso o ante los medios de máxima audiencia y permitir así el que los ciudadanos pudieran juzgar si ha existido negligencia.

2. Muy al contrario, mientras los conductores son castigados con la inmovilidad, los responsables de la Dirección General de Tráfico se enfrascan en elaborar un anteproyecto de ley de Seguridad Vial con el que se regresa a procedimientos típicamente dictatoriales, como es el caso de prever un «castigo» para los periodistas que inciten a la comisión de infracciones de tráfico. Dada nuestra postura crítica respecto a la (a nuestro juicio) mala actuación de Tráfico, estamos seriamente preocupados respecto a la posibilidad de ser condenados por el oficio de escribir, pero a fin de cuen-

tas, nos educaron en esa idea y habrá que ir pensando en sufrir dardos y embates.

3. Los buenos profesionales que, desde Seat, están trabajando lo indecible para sacar a flote una industria que parecía insalvable, me recriminan mi comentario de la pasada semana sobre su presencia en el Salón de París y, aun manteniendo lo escrito pero comprendiendo que en un momento tan difícil necesitan de un especial apoyo por parte de todos, quiero reproducir aquí su queja respecto al tratamiento que reciben de la prensa española y, muy especialmente, de esos grandes medios que evitan los comentarios sobre la industria automovilística, siempre en aras de un fantasma llamado publicidad encubierta. La gente de Seat me comenta con especial énfasis el volumen de información que tanto la televisión como los principales diarios franceses dedicaron al Salón de París y de la sensibilización que ello supone en la opinión pública respecto a unos temas que, tanto en Francia como en España, son claves para el desarrollo económico y la calidad de vida.

Estos tres comentarios sueltos me acercan a una idea común: la escasa sensibilidad automovilística de nuestra clase política; algo que nos distancia de los países europeos y que habrá que tratar de corregir... Incluso a riesgo de terminar en la hoguera.

Tomás Cavanna



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16		44 MERCADO	Precios de coches nuevos
6 ACTUALIDAD	El avión no es siempre lo más rápido	46	Precios de coches usados
10 LO ULTIMO	Flor de Lotus	47	Precios motos
13 A FONDO	Seat Ibiza GLX 1,5: corredor de fondo	48 CUENTENOS SU CASO	
32 GENTE SOBRE RUEDAS	Jacques Mangematin	49 VELOGRAMA	
35 ESCRITOR INVITADO	J. L. Castillo-Puche	50 ANUNCIOS POR PALABRAS	
36 OCIO	La Fura dels Baus: Poesía del desguace	55 MOTOS	BMW K-1000-RT: Viajar en primera
39 VIAJES	Roma, ciudad abierta	60 DEPORTE	Homenaje a Tormo
41 XAVIER DOMINGO	Mesa abierta	64 MI PRIMER AMOR	Fernando Rey
42 ATREVASE A...	Montar un encendido electrónico	65 CAPRICHOS	
43 MERCADO	Ofertas de la semana	66 AGENDA PERSONAL	

Pág. 20

En la ciudad alsaciana de Mulhouse se encuentra la más fastuosa colección de coches clásicos y veteranos del mundo. Es la antigua colección Schlumpf, ahora Museo Nacional francés del Automóvil.



Pág. 24

Renault 25 GT, Citroën CX TRD y Rover 2400 SD, frente a frente. Tres berlinas grandes, de cierto lujo, con carrocerías de dos volúmenes, un buen nivel de acabado, e impulsados por motores turbodiesel.



Dineros para el Biscuter

Siguen llegando los millones, aunque sean en poca cantidad, a la Sociedad Anónima Biscuter, que se propone fabricar en Lora del Río una nueva versión del minicoche de los años cincuenta. A la subvención de la Junta de

SCALEXTRIC PEUGEOT

TODO el mundo está de acuerdo con que el adoquinado típico de las carreteras belgas es demoledor para la mecánica, y sobre todo para los conductores. Los fabricantes de automóviles suelen tener, en sus pistas de pruebas, unas zonas del terrible «pavé», para conocer los inconvenientes que puede plantear en los futuros modelos.

Para los probadores de Peugeot, la pista de «pavé» en el Centro Técnico de Belchamp ha sido un auténtico tormento, hasta este año, en que se ha puesto en marcha un sistema automatizado, por medio de sensores y servomandos, que ya no hacen necesaria la presencia del conductor en esta pista. Los vehículos, provistos de sofisticados elementos electrónicos, pueden rodar ininterrumpidamente, día y noche, hasta una velocidad máxima de 50 kilómetros/hora.



CAOS EN EL «PUENTE» DEL PILAR

EL «puente» del Pilar podrá ser el fin de semana más trágico del año, por accidentes de circulación. En la mañana del lunes día 14 se habían contabilizado 61 muertos, 44 heridos graves y 25 más de diversa consideración, cifras que, comparativamente, son mucho más elevadas que las de la «operación retorno» de finales de agosto. Aunque fuentes de la Guardia Civil de Tráfico comunicaron que, «en términos generales, la circulación ha sido bastante fluida», la impresión recogida por MOTOR16, a través de las numerosas quejas recibidas en nuestra redacción, es que, desde la tarde del jueves día 11 hasta la madrugada del lunes, el tránsito rodado ha sido el más caótico del año. Todas las informaciones, sin excepción, apuntaron, además, al hecho de la falta de vigilancia en los puntos más conflictivos, debido a que la Guardia Civil festeja a su patrona, la Virgen del Pilar, y había reducido al mínimo sus efectivos humanos.

La velocidad, politizada

Franz Josef Strauss, presidente de Gobierno del Estado de Baviera, en la RFA, comprobó personalmente las consecuencias para el tráfico de las limitaciones de velocidad que quieren implantar los partidos verdes en la República federal. Strauss condujo su coche a 30 por hora en ciudad, a 80 en carretera y a 100 en autopista, «porque ya estaba harto de la charlatanería sobre la limitación de velocidad», explicó el presidente bávaro. En su experiencia, provocó varios atascos, cosechó bocinazos, gestos de impaciencia y hasta insultos, que en Alemania están castigados por la justicia.



Strauss, a través de un artículo publicado en un rotativo alemán sobre su experiencia, exige que se haga una investigación seria sobre el problema de la contaminación y llega a la conclusión que una limitación a 100 por hora puede ser peligrosa y lesiva a la seguridad vial en Alemania.



Más millones para camiones

El Banco de Crédito Industrial ha abierto una nueva línea de crédito, dotada con 5.200 millones de pesetas, para la compra de vehículos industriales destinados al transporte terrestre de viajeros o mercancías. El interés de los préstamos, que pretenden renovar la envejecida flota española, es del 13,5 por 100, con un periodo de amortización de seis años. La concesión del crédito se realizará hasta un máximo del 70 por 100 del precio final del vehículo. Hasta el momento se han realizado operaciones de este tipo con Renault, Pegaso y Madrileña de Camiones.

PASEO ACORAZADO

AHI le tienen ustedes, tan tranquilo. Un transporte oruga del Ejército, tan pacífico él, se paseaba de esta guisa el pasado día 10, a la una del mediodía, por la M-30. A 60 kilómetros/hora, por el carril central, sin ningún vehículo de escolta, sin ningún indicativo ni luz exterior, ni protección de goma para las cadenas. No son nuevas estas prácticas y han sido denunciadas repetidamente. Pero no se atajan. Mientras tanto, todos los días, muchos conductores madrileños sufren estas incomodidades. Sobre todo en la N-V, Madrid-Extremadura, donde todos los días, y siempre a las horas punta, estos peligrosos caballos de hierro se adueñan del asfalto.

PUERTA DEL SOL: DE FRENTE, ¡AR!

LA denominada «reordenación» de la madrileña Puerta del Sol ya ha

sido puesta en marcha por el Ayuntamiento, cuyos responsables, de mayoría social-comunista, han decidido, de momento, prohibir los «giros a la izquierda» a los automóviles privados. Las restricciones a los conductores particulares no quedarán ahí, y ya se anuncia el ensanchamiento de las aceras y/o el estrechamiento de las calzadas, lo que provocará más de una retención en las calles vecinas.



La Reina, multada por exceso de velocidad

En el palacio de La Zarzuela se ha recibido una multa de tráfico de 12.000 pesetas. Ante la cuantía de la sanción, Don Juan

Carlos indagó en Palma de Mallorca, que es de donde provenía la denuncia, a qué se debía un importe tan alto, y resultó que la infracción la cometió la Reina Doña Sofía este verano en la proximidad del palacio de Marivent. El Mercedes 190, a nombre del Rey, fue detectado por el radar cuando pasaba a una velocidad de 90 kilómetros/hora cuando estaba limitada la velocidad a 60 por hora.

CIENTOS OCTANOS

- En el último Consejo de Ministros se aprobó una inversión de Daimler Benz, por valor de 5.170 millones de pesetas, en las empresas Mercedes Benz España y Setra.
- Los hermanos Agnelli, Giovanni y Humberto, presidentes, respectivamente, del grupo Fiat y Fiat Auto, han sido absueltos por un tribunal italiano de la acusación de vender automóviles fabricados por Seat bajo la marca italiana.
- Ford España contará el próximo año con 105 robots industriales como parte de su estrategia para llevar a cabo un programa de automatización y robotización de sus instalaciones en nuestro país.
- Según empresarios del sector, la

subida de la gasolina anunciada por el ministro Boyer sólo estaría justificada cuando el dólar supere la barrera de las 190 pesetas.

Las multinacionales Renault e International Harvester han llegado a un acuerdo para constituir dos empresas dedicadas a la fabricación de piezas para tractores y para colaborar en su producción.

La dirección del Banco de Bilbao en Barcelona ha firmado una línea de crédito al plazo de un año por un importe de 2.000 millones de pesetas, concedido a Motor Ibérica. Suscribieron el acuerdo Juan Echevarría, presidente de M. I., y los señores Matas y Lloret por parte del Bilbao.

Andalucía se une ahora una de 40 millones acordada por el consejo rector del CEDETI en su última reunión, todavía presidida por Luis Carlos Croissier, en calidad de subsecretario de Industria. Por cierto, que antes de nacer, el nuevo Biscuter va a tener ya un competidor. Se trata del Rany 600, un coche que se propone construir la firma Moreta Hermanos, S. A., en el Polígono Industrial de Rota, en Cádiz.

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 Brio (Información); Angel Carcenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto); Redacción: Enriqueta Antolín, María Jesús Benoit, José María García Cernuda, 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 Jose Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Italia); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lila Levit (Argentina); Charles G. Proche (Long Beach, California). Diseño: Olegario Torralba, Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Martling, María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonnetta Garhi (Pruebas); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); Cezar Plaza («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Humor); José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

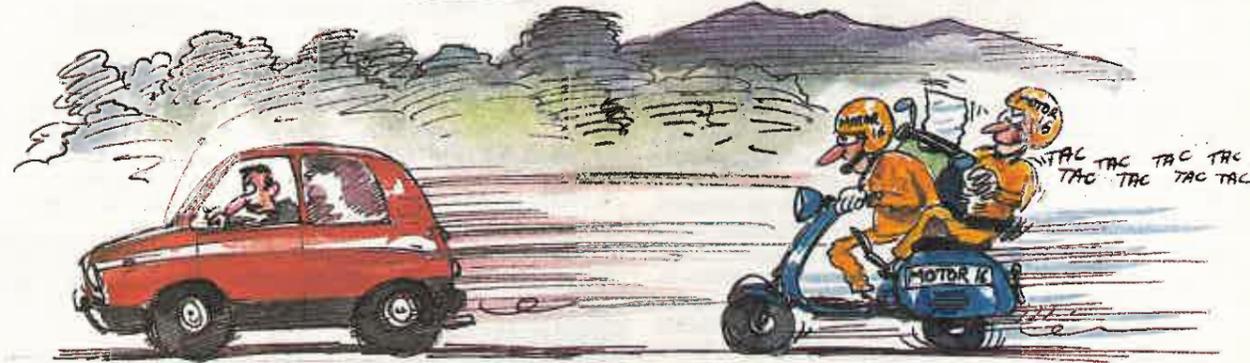
Anuncios por palabras: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Cervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Solicitado control de OJD. Es una publicación del GRUPO 16. Director general: Alfonso de Salas. Director de Publicidad: Balbino Fraga.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247.





GALLEGO & REY

EN DISTANCIAS MEDIAS GANA EL COCHE

EL AVION NO ES SIEMPRE LO MAS RAPIDO

La «rapidez» del avión no resulta rentable cuando tiene que competir con el automóvil particular en distancias medias, tan frecuentes en España. Así se deduce de una «prueba comparativa» que MOTOR16 ha realizado en las últimas semanas, en las rutas de más tráfico, tanto aéreo como rodado, prueba de la que se desprende que aparte de ser más caro que el coche, al avión le resta agilidad el rigor de sus horarios, las demoras inútiles y unos servicios escasos y deficientes, que sólo encuentran una justificación cuando las distancias a cubrir superan los seiscientos kilómetros.

Seguramente pocas personas se han parado a pensar, a la hora de programar un viaje, en la competencia que un modesto automóvil puede presentar a un aparato avión. Pero los resultados obtenidos por esta revista son tajantes y demuestran que, hoy por hoy, en nuestro país «el caos está arriba» y los coches les ganan abajo en la mayoría de los casos.

La primera «carrera» realizada por MOTOR16 entre avión y coche se desarrolló entre Madrid y Oviedo. El punto de partida, como en el resto de las pruebas, fue la céntrica plaza madrileña de Colón. A las once horas de una mañana de otoño, dos redactores de esta revista emprendían viaje con destino a la capital del Principado de Asturias, uno en automóvil y el otro en avión. El conductor del automóvil salía con la consigna de atenerse en todo momento a las normas del Código de Circulación, como cualquier automovilista medio. El coche utilizado en esta ocasión fue un Citroën CX 25 Turbo Diesel.

A las 11,20 la Puerta de Hierro quedaba atrás. Por delante, 450 kilómetros de buena carretera, con dos tramos de autopista. El primero, hasta Adanero,

Quien no corre vuela



	Tiempo		Coste por persona		
	Coche	Avión	Coche (*)		Avión (**)
			Gasóleo	Gasolina	
Madrid-Bilbao	3h. 45'	3h. 05'	3.118	4.285	9.100
Bilbao-Barcelona	5h. 00'	3h. 05'	6.995	9.065	10.334
Barcelona-Valencia	3h. 15'	2h. 50'	4.289	5.619	7.166
Valencia-Madrid	4h. 15'	2h. 55'	2.014	3.230	8.213
Madrid-Oviedo	4h. 10'	4h. 05'	3.654	5.005	11.910
Madrid-Barcelona	5h. 55'	2h. 30'	4.376	6.196	10.349
Zaragoza-Madrid	3h. 40'	3h. 00'	1.536	2.462	7.620

(*) Incluye combustible y peajes.
 (**) Incluidos taxis ciudad-aeropuerto-ciudad.

excelente. El segundo, el pretencioso León-Campomanes, muy caro y con excesivos tramos de sólo dos carriles. Con tiempo seco y tráfico escaso, entra en Oviedo a las 15 horas. Diez minutos más tarde llegaba al lugar de encuentro, la estación de ferrocarril de la capital asturiana.

La odisea del viajero que debía «usar sus alas» comenzaba días antes, discutiendo qué vuelo tomar hasta Oviedo. Iberia sólo ofrece uno diario a las 20 horas, y otro a las 13 horas, alter-

nos. El domingo, uno a las 7,55. Se eligió el de la una de la tarde para coincidir con el automóvil.

Desde Colón, sorteando las dificultades del acceso al aeropuerto de Barajas, se llegó a punto para adquirir el billete, reservado el día anterior, a la hora fijada por la compañía Iberia para este trámite, es decir, noventa minutos antes de la salida del vuelo. A las 12,40, tras una tediosa espera, se anunció el embarque. Cinco minutos antes de las 13 horas, los viajeros eran llevados en



El coche ofrece muchas más ventajas que el avión en los viajes de distancias medias, tanto en tiempo como en dinero. Madrid-Oviedo: desde la plaza de Colón a la estación de ferrocarril ovetense, tan sólo cinco minutos de diferencia y el doble de caro en Iberia



Es general para todos los aeropuertos españoles la dificultad de sus accesos, a lo que hay que unir unas demoras inútiles y desesperantes. De todas las «carreras» realizadas entre coche y avión, sólo el trayecto Madrid-Barcelona favorece al avión, gracias al puente aéreo

autobús hasta el «flamante» DC-9 «Ciudad de Santa Cruz de Tenerife», con matrícula EC-BIJ, adquirido por Iberia hace dieciséis años. Una cincuentaena de personas —la mitad del aforo— comenzaban a sufrir las incomodidades del servicio: ceniceros llenos y malolientes; tapizados desgastados y rotos; las rodillas, en el estómago. Y el sobrecargo, animando a consumir la famosa naranjada que, pese a todo los intentos del «Catering», sigue siendo tan mala como antes.

El despegue se realizaba a las 13,18 (había «cola» en la cabecera de pista). La mitad del pasaje era, según sus propias confesiones, el habitual: pequeños ejecutivos. El resto, dos numerosas familias de «indianos» y algunos marineros de nariz enrojecida, que volvían a casa tras seis meses de trabajo en un superpetrolero.

A las 14,10 horas se aterrizaba en el aeropuerto de Ranón y el equipaje se recogía cinco minutos más tarde. En las instalaciones, ni un reloj ni un panel que informara a los viajeros sobre otros vuelos o medios para ir al lugar de destino.

A las 14,22 horas, el redactor de MOTOR16 tomaba un taxi que, tras cuarenta y tres minutos, y cincuenta kilómetros de recorrido, le dejaba en la estación ovetense a las 15,05 tras abo-



Seis horas tarda un conductor medio en cubrir la distancia Madrid-Barcelona. En avión, la ruta se hace en 2,30 horas, siempre que salgan a su hora y no haya huelgas

nar religiosamente las tres mil pesetas de la carrera. Cinco minutos más tarde llegaba el conductor del CX al lugar de la cita.

Si la diferencia en tiempo es mínima, en costo es disparada. El viaje en avión salió, en total, por 11.910 pesetas

(8.260 del billete y 3.650 en dos taxis), mientras que en automóvil alcanzaba las 3.654 pesetas, de ellas 2.239 en gasóleo y 1.415 pesetas en peajes. Si el viaje se hubiera realizado con un automóvil que consume gasolina super, el costo total habría sido de 5.005 pese-

ESCOBILLAS BOSCH. Ver para vivir.



En condiciones climatológicas adversas, la vista es la vida.

Por eso, BOSCH ha desarrollado el doble microcanto, para limpiar, desde el primer barrido, las gotas más finas.

La perfección del corte de las gomas del limpiaparabrisas es de 10/1.000 mm. Un logro que sólo BOSCH ha conseguido para obtener la mejor visibilidad

con lluvia, barro o nieve.

Para su comodidad, son adaptables a cualquier marca o modelo de vehículo, simplemente con la presión de un dedo.

Las Escobillas Limpiaparabrisas BOSCH proporcionan visibilidad perfecta y profunda ante cualquier situación.

Ver para vivir.



BOSCH
Así de seguro.

AVIÓN

● **Más caro:** Aunque las tarifas del transporte aéreo se fijan con criterios políticos, su costo respecto al automóvil, en vuelos nacionales, es el doble por término medio.

● **Horarios:** Los horarios son fijados por las compañías comerciales de acuerdo a sus necesidades. Pocas veces se tiene en cuenta las de los usuarios.

● **Duración del viaje:** Pasando de seiscientos kilómetros, el avión lógicamente compensa.

● El maltrato en los servicios es un tópico hecho realidad en la mayoría de los vuelos.

● El avión no es sólo el vuelo. Los accesos a los aeropuertos son complicados y malos y los plazos de tiempo, por mor de la burocracia, producen aburrimiento y cansancio.

COCHE

● **Más barato:** Ya sea un turismo mediano o grande, el costo de un viaje es muy inferior. Añádase a ello el hecho de que el automóvil vaya ocupado por dos o más pasajeros.

● Aunque parezca una simpleza, nada se puede comparar a la libertad de iniciar un viaje cuando el conductor quiera.

● Tras cinco o seis horas de conducción comienzan a pesar los kilómetros.

● Aunque muy lejos de sus hermanas europeas, en las carreteras españolas no faltan los servicios más elementales.

● El automóvil permite realizar cualquier viaje puerta a puerta contando siempre con las posibilidades de uno mismo y su vehículo. Y siempre cabe el conocer nuevos sitios.

tas, cifra todavía muy lejana de las casi doce mil pesetas del avión.

En el resto de los viajes realizados, estas diferencias se mantienen por regla general (véase cuadro adjunto), aunque en los trayectos más largos, el ahorro en tiempo con el avión es mayor..., siempre y cuando no existan retrasos o se produzca alguna de las endémicas huelgas a que tan acostumbrados nos tiene el sector.

Ahora bien, como siempre, todas las

reglas tienen su excepción. Y en este caso se encuentra en los vuelos que unen Madrid y Barcelona, donde el servicio de puente aéreo, por lo general, cumple bien con su cometido dadas sus peculiares características.

Otras rutas y aeropuertos deparan más de una sorpresa al viajero. Las instalaciones de Zaragoza, por ejemplo, no comienzan a funcionar hasta las siete de la mañana, cuando desde las 6,30 hay personas que, cumpliendo la nor-



Cuando las autovías sean realidad, ir en coche de Madrid a Bilbao será pan comido. Las malas condiciones climatológicas provocan cierres habituales en los aeropuertos del norte

ma de recoger su billete una hora y media antes del vuelo, se encuentran con un edificio totalmente a oscuras, sin cafetería ni el más mínimo servicio.

Aunque los viajes se han realizado en otoño y con buen tiempo, no es difícil encontrar aeropuertos cerrados por la climatología adversa. Tanto Sondica, en Bilbao, como Ranón, en Oviedo, ambos estudiados por esta revista, tienen una media anual de siete a diez días en que no pueden ser usados. Eso, si el brazo de algún ciclón tipo «Hortensia» no se lleva la torre de control, como ha ocurrido recientemente en uno de los aeropuertos gallegos.

El acceso desde el centro de una ciudad a su correspondiente aeropuerto es otro de los obstáculos que resta agilidad a los viajes en avión. Si se exigen unas distancias mínimas entre ambos puntos por la cosa de la contaminación acústica, ese recorrido no baja de veinticinco minutos en taxi o automóvil, que se convierten en cuarenta y cinco minutos si se hace en autobús u otro medio de transporte, como el ferrocarril, en aquellos aeropuertos que disponen de ellos.

El avión en baja

El aspecto técnico de los dos medios de transporte analizados tampoco puede obviarse. Mientras los fabricantes de automóviles ofertan modelos cada día más potentes, rápidos y seguros, la flota de aviones española es de las más bajas de Europa.

Para vuelos nacionales, Iberia destina preferentemente los Boeing 727 y los DC-9, aparatos que presentan una relativa vejez. De los 30 DC-9 que posee Iberia, ninguno baja de los once años, y la mitad tienen más de quince años. Los B-727 oscilan entre los cuatro y los once años.

Este estado de cosas —mal servicio, incomodidades, huelgas— está provocando un descenso en el uso del avión. En los diez primeros meses de este año, el número de viajeros transportados por Iberia ha sido de 10,2 millones, frente a 10,5 millones en el mismo periodo del pasado ejercicio. Esta baja ha estado motivada por una pérdida de pasajeros nacionales cifrada en 587.000.

Como resumen, se puede afirmar que, en trayectos medios, el automóvil vence sin dificultades al avión. El futuro, además, parece apostar por el coche. Mientras la aviación comercial se apresta a cerrar líneas deficitarias y a ajustar los precios —ahora políticos— a los costes reales, los programas en materia de carreteras, con la puesta en marcha de las autovías, acortará aún más si cabe las diferencias entre estos dos medios de transporte.

R. R. Sáez
y M. J. Benet
Motor 16/19

FLOR DE LOTUS



La muerte de Colin Chapman, el creador de la marca, no ha interrumpido el desarrollo de Lotus. Su viuda y heredera, Elbel, ha sabido llevar a cabo este proyecto firmado por dos nombres importantes en la historia del automóvil: Giorgio Giugiaro y Tony Rudd.

EL nuevo Lotus no ha nacido todavía y ya promete ser un clásico de la producción mundial. La última máquina del constructor inglés aspira a reinar en el mundo del motor y para ello se vanagloria de contar con los atributos personalísimos de sus progenitores: el estilo felino y aerodinámico que sólo el lápiz de Giugiaro puede dibujar, unido en perfecta armonía con la fiera mecánica que Lotus ha acuñado en cerca de treinta años de lucha ininterrumpida por todos los circuitos del mundo.

El próximo coche de la

marca inglesa va a imponer su ley entre los deportivos gracias a un motor que ha dejado de lado a la moda «turbo» para consagrarse a la electrónica; el futuro modelo Lotus utilizará un ocho cilindros en V con cuatro mil centímetros cúbicos que será capaz de dar de 320 a 360 caballos de potencia con consumos de risa; todo ello gracias al empleo de sistemas de encendido e inyección sumamente vanguardistas dirigidos por microprocesadores.

Tony Rudd, un nombre legendario en la Fórmula 1, es el cerebro responsable de este corazón Lotus. El mo-

tor del próximo coche inglés, pese a respetar las normas más restrictivas en materia de gases y a utilizar gasolina sin plomo, tiene un rendimiento excepcional que no deja lugar a dudas sobre su noble origen.

Una simple mirada al próximo coche Lotus descubre de inmediato la identidad del diseñador, el sello de Giorgio Giugiaro. A principios de este año 84, el brujo italiano de los lápices dio rienda suelta a su imaginación y el resultado fue el deportivo ideal; el primer prototipo debería haber aparecido en el Salón de Turín en los compases iniciales

del mes de abril, pero el cambio de fechas de esta muestra y la aparición imprevista del actual responsable de Lotus, Michael Kimberley, modificó el porvenir de aquel sueño con ruedas, lo que iba a ser una maqueta pasó a ser la base del modelo más espectacular de la gama Lotus.

El chasis, que utiliza fibra de carbono, kevlar y paneles en nido de abeja en su constitución, es como una columna vertebral sobre la que se han ido situando los distintos elementos mecánicos; un esquema sencillo en el que los técnicos de la marca británica han sido capa-



ces de modificar conceptos hasta ahora inamovibles; el enorme túnel central distintivo de los otros coches de la marca ha quedado reducido a la mínima expresión, sin que el coche pierda por ello nada de su rigidez.

El sistema de suspensión también será revolucionario; un cerebro electrónico controlará los movimientos de este superdeportivo para permitirle velocidades de paso en curva impensables para un usuario medio. Cualquier ocupante del nuevo Lotus podrá sentir en su cuerpo la misma sensación producida por un viaje en el carro de la montaña rusa.

Los técnicos de Lotus aseguran que su coche no se moverá lo más mínimo durante su trayectoria en curva, incluso cuando los pasajeros sientan ya sobre su anatomía un empuje igual a su propio peso, placer o un martirio reservado tan sólo a los pilotos de aviones de caza o corredores de Fórmula 1.

El telón que oculta el nuevo Lotus se levantará en el Salón de Birmingham; desde aquella ciudad llegarán rápidamente las primeras noticias sobre el deportivo de los noventa, una máquina capaz de volar a 270 kilómetros por hora.

1^{er} ANIVERSARIO YAMAHA SR-250

3 BUENAS RAZONES PARA COMPRARLA AHORA*

- 1 GASOLINA GRATIS PARA 5000 KM.
- 2 GARANTIA SIN LIMITE DE KILOMETRAJE,
VALIDA POR UN AÑO.
- 3 FINANCIACION EN TRES AÑOS.



SR-250

LA SOLUCION PARA OLVIDARSE DEL COCHE

CREDI-MOTO
YAMAHA



MOTUL

* Desde el 23 de Septiembre al 30 de Noviembre

A FONDO

SEAT IBIZA GLX 1.5 CORREDOR DE FONDO



VIRTUDES DEFECTOS

Motor elástico
Buena estabilidad
Anchura interior

Iluminación mediocre
Interiores tristes
Primera marcha difícil de engranar

PRESENTADO a principios del verano, el Ibiza tenía previsto su lanzamiento en los primeros días del mes de septiembre. Pero los responsables de Seat decidieron retrasarla hasta mediados del mes de octubre para poder introducir en el coche algunos retoques, a fin de poder mejorar su calidad y su presentación. No todas las pegs que se habían de-

tectado en el coche han podido ser corregidas, puesto que algunas de ellas van a necesitar de largos estudios hasta poder ser solucionadas.

El Ibiza GLX 1,5, que probamos esta semana, es ya una de las unidades modificadas que van a salir al mercado y no una de preserie como la 1,2 GL, que habíamos probado hasta ahora. Y en ella se nota una mejora en la cali-

dad del acabado, al margen de las lógicas diferencias en el equipamiento que existe entre ambas versiones.

En cambio, nos hemos llevado una pequeña decepción en cuanto al rendimiento mecánico, pues la diferencia de potencia que sobre el papel existe entre ambas, debería haberse notado mucho más en la carretera. Y es que el peso del coche, relativamente elevado para



El Seat Ibiza va a comenzar a ser entregado a los usuarios. Según parece, la red cuenta ya con seis mil peticiones, lo que supone que de entrada los plazos de entrega van a ser importantes.

A FONDO

FICHA TÉCNICA



SEAT IBIZA 1.5 GLX

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.461 c.c. (83x67,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador doble cuerpo. Compresión: 10,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 85 CV. a 5.600 rpm. Par máximo: 12 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8 km/h.; 2.ª, 14,5 km/h.; 3.ª, 21,4 km/h.; 4.ª, 29,1 km/h.; 5.ª, 36,5 km/h. Embraque: Mando mecánico.

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

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 165/65 SR 14.

PESO En orden de marcha: 925 kg.

a costa de una desmultiplicación superior a lo que sería deseable, aunque lo cierto es que no merma la manejabilidad del Ibiza.

Los frenos han sido objeto de una cierta atención. Por un lado, las llantas de aluminio permiten una buena refrigeración. Por otro, ha sido mejorada la calidad de las pastillas. Esto tiene como consecuencia que el coche frene mejor en frío, pero sigue siendo sensible al esfuerzo continuado.

En lo que se refiere al confort de marcha, la suspensión hace bastante buen trabajo. Sólo los rebotes verticales se escapan un tanto a su control, por causa de unos amortiguadores demasiado blandos en extensión.

La visibilidad es buena, pero el alumbrado es mediocre, sobre todo en luz de cruce.

CARROCERIA



Exteriormente, sólo las llantas, con sus neumáticos de perfil bajo, diferencian al Ibiza 1,5 de los 1,2 y los Diesel. El resto del aspecto exterior es igual para todos.

Interiormente, el Ibiza ofrece una anchura respetable, capaz de acoger a tres adultos en el asiento trasero; en cambio, se queda un poco corto en longitud, habiendo poco sitio para las piernas de los ocupantes de este asiento posterior, que se ha mantenido relativamente adelantado dentro del espacio habitable del vehículo, para dar lugar a un maletero relativamente amplio. En cambio, la accesibilidad a este asiento trasero es bastante buena, gracias a que es todo el asiento delantero lo que se desplaza hacia adelante cuando se abate el respaldo del mismo. En cambio, resulta incomprensible que Seat no haya seguido la moda de partir este asiento posterior para poderlo abatir, sólo en parte, en caso de necesidad de ampliar un poco la superficie de carga.

Los asientos anteriores son bastante confortables, pero, como en las versiones 1,2, carecen de apoyo lateral para sus ocupantes. Van provistos de un reposacabezas almohadillado. Hay que decir que la tapicería es agradable y poco calurosa.

las, las cifras que se obtienen son bajas. En cambio, se disparan más de lo que suele ser normal si se decide pisar el acelerador a fondo y se comienza a jugar con el cambio de marchas, para sacarle todo el partido posible al motor en un tramo de montaña.

COMPORTAMIENTO



El Ibiza, como decíamos al principio, tiene un excelente comportamiento en carretera. Pese a la típica tendencia a irse de morro, que como todos los tracción delantera tiene, es un coche que permite rodar rápido y seguro en terreno muy virado. Y, sin embargo, el comportamiento del coche podría ser todavía mejorado con una amortiguación de la suspensión más acertada, que evitara, cuando menos, parte del balanceo en curva, que le hace perder confort para los ocupantes, y en curvas cerradas adherencia de la rueda interior motriz.

La dirección, a cremallera, es precisa y relativamente suave, incluso en maniobras a coche parado. Esto último

su tamaño, se paga a la hora de acelerar y recuperar. Pese a ello, sería injusto decir que el coche no se defiende bien en la carretera, sobre la que tiene una estabilidad irreprochable.

MECANICA



El motor es el 1,5, que ya habíamos probado en el Ronda, con una potencia declarada de 85 caballos, pero que en realidad da unos 90 caballos.

Este motor System Porsche es de concepción moderna, con toda una serie de mejoras destinadas a eliminar operaciones de mantenimiento, como son los empujadores hidráulicos o la junta de culata especial, que evita ulteriores aprietes y revisiones. Es un motor muy elástico, con una capacidad francamente buena para recuperarse de regímenes de giro muy bajos, pero sin rabia. Cuando se le pisa a fondo en marchas cortas, sube sin problemas hasta el régimen máximo, pero lo hace con una cierta parsimonia, como si tuviera que vencer muchas inercias, que hay que buscar tanto en el peso de su

carrocería como en el propio motor (volante).

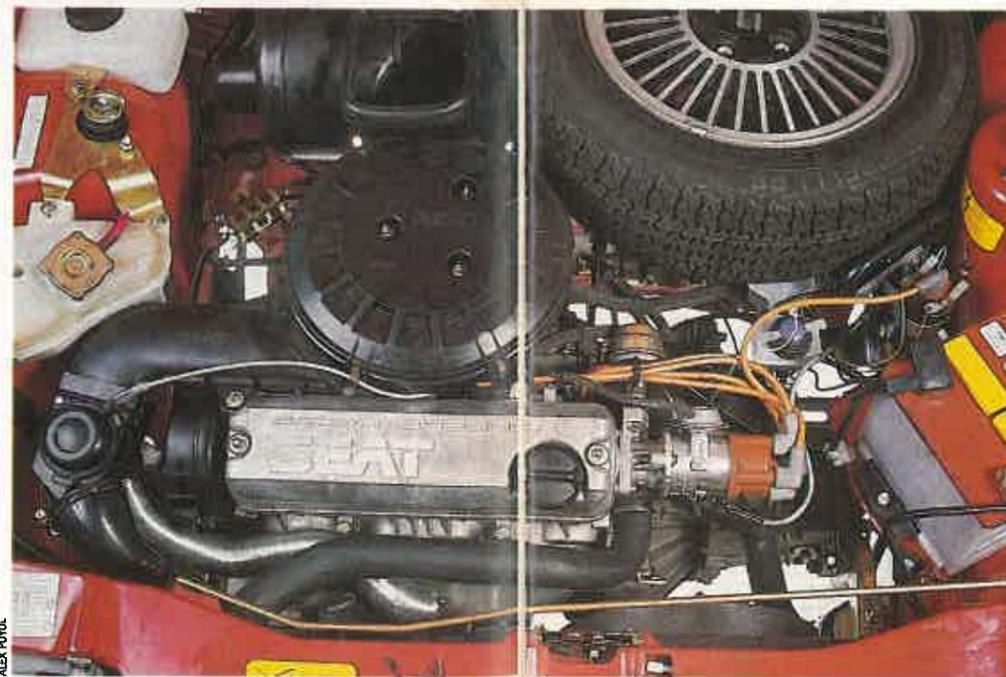
Su funcionamiento, sin poder ser catalogado de silencioso, se mantiene en unos niveles sonoros aceptables. En cambio, el motor vibra más —y esta vibración se hace notable para sus ocupantes— de lo que resulta normal en un coche moderno.

La caja de cambio, de cinco marchas, también de diseño Porsche, tiene una selección bastante suave y precisa. El único defecto es el típico de todos los cambios de Porsche: una cierta resistencia a engranar la primera a coche parado.

En lo que se refiere al escalonamiento, aunque fue decidido de acuerdo con Seat, es típicamente alemán, con una quinta marcha muy larga, casi exclusivamente destinada a rodar en llano o en autopista.

Las prestaciones del Ibiza 1,5 son buenas, aunque no espectaculares. Con 90 caballos, su velocidad máxima debería ser superior, lo mismo que las aceleraciones y reprises, pese a que las cifras que hemos obtenido son buenas y que el coche permite ir rápido.

En cuanto a los consumos, si se adoptan velocidades crucero tranqui-



El motor System Porsche 1.5 litros. Se distingue por su gran capacidad de recuperación

COLORES

ROJO

BLANCO

GRIS PLATA

TRABAJE CON BUENA CORREA

Trabaje a gusto. Con ilusión. Con buenos elementos. Con una buena correa de ventilador: FIRESTONE. Está homologada por los principales fabricantes de vehículos. Que no falten en su establecimiento las correas de ventilador FIRESTONE. Hay que trabajar con buena correa.

CORREAS DE VENTILADOR



Fabricadas por

Firestone
HISPANIA S.A.



EQUIPAMIENTO



Ibiza 1.5 GLX

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



El cuadro de instrumentos contiene cuentarrevoluciones y reloj digital. Los asientos son cómodos, pero carecen de apoyo lateral (los delanteros).

En los 1,5 GLX el guarnecido de las puertas es diferente, con reposabrazos moldeado en el interior del mismo y los elevallunas situados en esta mismaendidura. Lo que no está bien colocado es el tirador de las puertas, excesivamente retrasado para que pueda ser cómodo.

El salpicadero es el mismo. Sólo se aprecia el reloj digital instalado en la parte central, puesto que en el cuadro de instrumentos hay en esta versión un cuentarrevoluciones que ocupa su lugar. La guantera, criticada en el momento de la presentación del coche, tiene ahora una nueva tapa, menos endeble.

En lo que se refiere al equipamiento, es completo para lo que es habitual en esta categoría de coche, con elevallunas eléctricos, cerraduras centralizadas, limpia y lavaluneta trasera,

FRENOS



Justos

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	14,0
A 100 km/h.	42,7
A 120 km/h.	65,2

CONSUMO



May variable

	Litros /100 km.
CIUDAD	
A 26,4 km/h.	10,8
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,6
En conducción rápida	12,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	7,8
En conducción rápida	9,8
AUTONOMIA	
Consumo medio ponderado	9,2
Recorrido (km.)	490

SONORIDAD



Soportable

Al ralentí (dB)	58,2
A 60 km/h. (dB)	65,8
A 90 km/h. (dB)	69,6
A 120 km/h. (dB)	72,4
A 140 km/h. (dB)	77,7
A tope (dB)	80,7

(Mediciones realizadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.)

ro, etcétera. Opcionalmente se podrá, en el futuro, obtener también una computadora de viaje. El acabado muy por encima de lo que hasta ahora nos tenía acostumbrados Seat. Lo que sigue sin gustarnos es la presentación interior, y la solución de concentrar la mayoría de interruptores y mandos en un plano bajo el volante, que no resulta ni estético, ni práctico, por muy diseño Porsche que sea. El salpicadero del Ronda resulta mucho mejor, tanto por diseño como por funcionalidad.

En lo que se refiere a ventilación, ésta es más bien escasa, a no ser que se utilice el ventilador. Los mandos del sistema de climatización, que es simple de manejar, resultan además poco cómodos.

PRESTACIONES



Peso on contra

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	165,5
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	17,7
1.000 m. salida parada	34,6
De 0 a 100 km/h.	12,0
RECUPERACION	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	19,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	21,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	38,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	43,7
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	12,5
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	19,1

**FRENTE
A SUS RIVALES**

El Ibiza se encuentra sólo medianamente bien situado frente a sus rivales. Los responsables comerciales de Seat lo clasifican como un coche perteneciente al segmento B/C, y tal colocación perjudica claramente al coche, que no es el más amplio de los rivales de la categoría B, y es claramente más pequeño que los de la C. Por ejemplo, con el centímetro en la mano, el Fiat Uno, dotado de un motor más pequeño, pero que tiene un buen nivel de prestaciones, ofrece un mejor

maletero y una mayor espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero, a cambio de ser tan escasamente un par de centímetros más estrecho interiormente. Y poco más o menos le ocurre en parangón con el Peugeot 205, que ofrece, además, la mejor accesibilidad de las cuatro plazas. Lo mismo que el Visa, aunque sea más estrecho y tenga un maletero más pequeño.

De esta categoría, en el mismo nivel de motorización, sólo el Samba S queda netamente por debajo en habitabilidad. Pero también en precio, lo que es grave si tenemos en cuenta que en el nivel de equipamiento prácticamen-

te no hay diferencias entre los coches que comparamos.

Y si lo comparamos con los coches de la clase B, escogiendo como muestra de ella al más próximo, el R-11 GTS, con sus sólo dos puertas laterales, éste supera en todo al Ibiza, tanto en maletero como en habitabilidad interior.

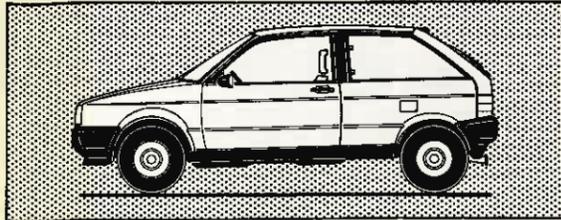
En cuanto al precio, tampoco le favorece, pues sólo el Renault es más caro, y lo es por muy poco.

Quizá habría que replantearse la colocación del Ibiza dentro del mercado y posicionarlo entre los coches de 3,60 metros de largo, entre los que sería un claro líder.

Sergio Piccione

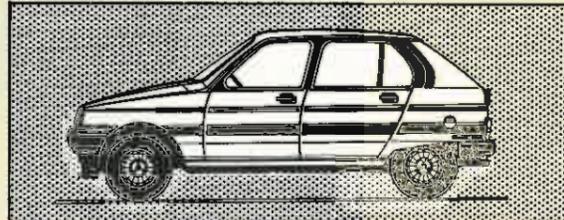
SEAT IBIZA GLX 1.003.845 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.461 c.c. Potencia: 85 CV a 5.600 rpm. Peso en vacío: 925 kg. Velocidad máxima: 165,5 km/h. Consumo medio: 9,2 l/100 km. Capacidad del maletero: 280 dm³.



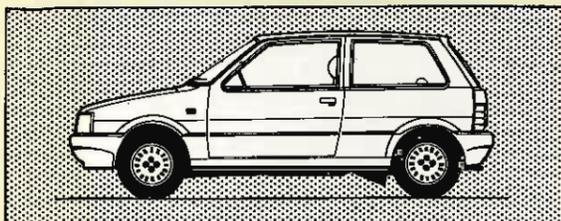
CITROËN VISA GT 978.812 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.360 cc. Potencia: 80 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 825 kg. Velocidad máxima: 174,6 km/h. Consumo medio: 9,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 300 dm³.



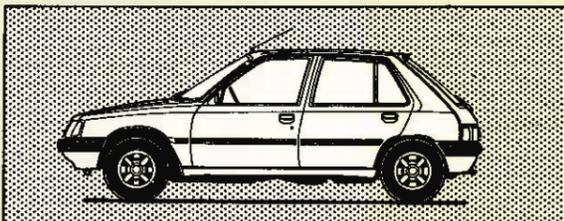
FIAT UNO 70 977.954 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.301 c.c. Potencia: 70 CV a 5.700 rpm. Peso en vacío: 750 kg. Velocidad máxima: 160 km/h. Consumo: 7,5 l/100 km. Capacidad del maletero: 298 dm³.



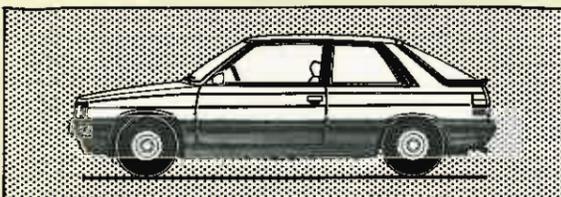
PEUGEOT 205 GT 963.894 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.442 c.c. Potencia: 83 CV a 5.600 rpm. Peso en vacío: 850 kg. Velocidad máxima: 166,6 km/h. Consumo: 8,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 264 dm³.



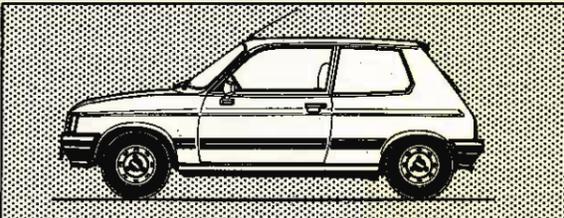
RENAULT 11 GTS 1.063.913 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.397 cc. Potencia: 72 CV a 5.750 rpm. Peso en vacío: 900 kg. Velocidad máxima: 159,1 km/h. Consumo medio: 9 l/100 km. Capacidad de maletero: 305 dm³.



TALBOT SAMBA S 868.219 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.360 cc. Potencia: 80 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 800 kg. Velocidad máxima: 166,2 km/h. Consumo medio: 8,8 l/100 km. Capacidad de maletero: 80 dm³.



PEUGEOT 205 TURBO 16



*Sin competencia
en competición.*

RALLYE DE LOS 1000 LAGOS

- 1º A. Vatanen
Peugeot 205 Turbo 16
- 2º M. Alen
Lancia
- 3º H. Toivonen
Lancia
- 4º S. Blomquist
Audi Quattro

El Peugeot 205 Turbo 16 pilotado por A. Vatanen ha ganado los 2 últimos rallyes puntuables para el Campeonato del Mundo: 1000 Lagos y San Remo.

Sólo una tecnología tan competitiva como la del Peugeot 205 puede conseguir triunfos como éstos.

La misma tecnología que hace que con un Peugeot 205 se pueda ir hasta el fin del mundo o se ganen rallyes del Campeonato del Mundo.

RALLYE DE SAN REMO

- 1º A. Vatanen
Peugeot 205 Turbo 16
- 2º A. Bettega
Lancia
- 3º M. Biasion
Lancia
- 4º F. Tabaton
Lancia

CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLYES.
PEUGEOT 205 TURBO 16

DESPUES DEL LOUVRE, MULHOUSE

Después del Louvre y Versailles, el de Mulhouse es el tercer museo más visitado de Francia. En su interior alberga casi quinientos automóviles, cada uno de los cuales merece la calificación de fuera de serie.

OFICIALMENTE se le conoce como Museo Nacional del Automóvil, pero los aficionados hablan de la colección Schlumpf. Está en la ciudad alsaciana de Mulhouse y fueron dos hermanos, Fritz y Hans Schlumpf, quienes reunieron en unos pocos años esta auténtica fortuna sobre ruedas. Sin embargo, los problemas sociales que afectaron a su industria textil se volvieron en su contra y, en 1977, perdieron lo que con tanta pasión habían reunido. Su empresa quebró y los trabajadores ocuparon el museo, del que así se dio a conocer su existencia. El periódico británico

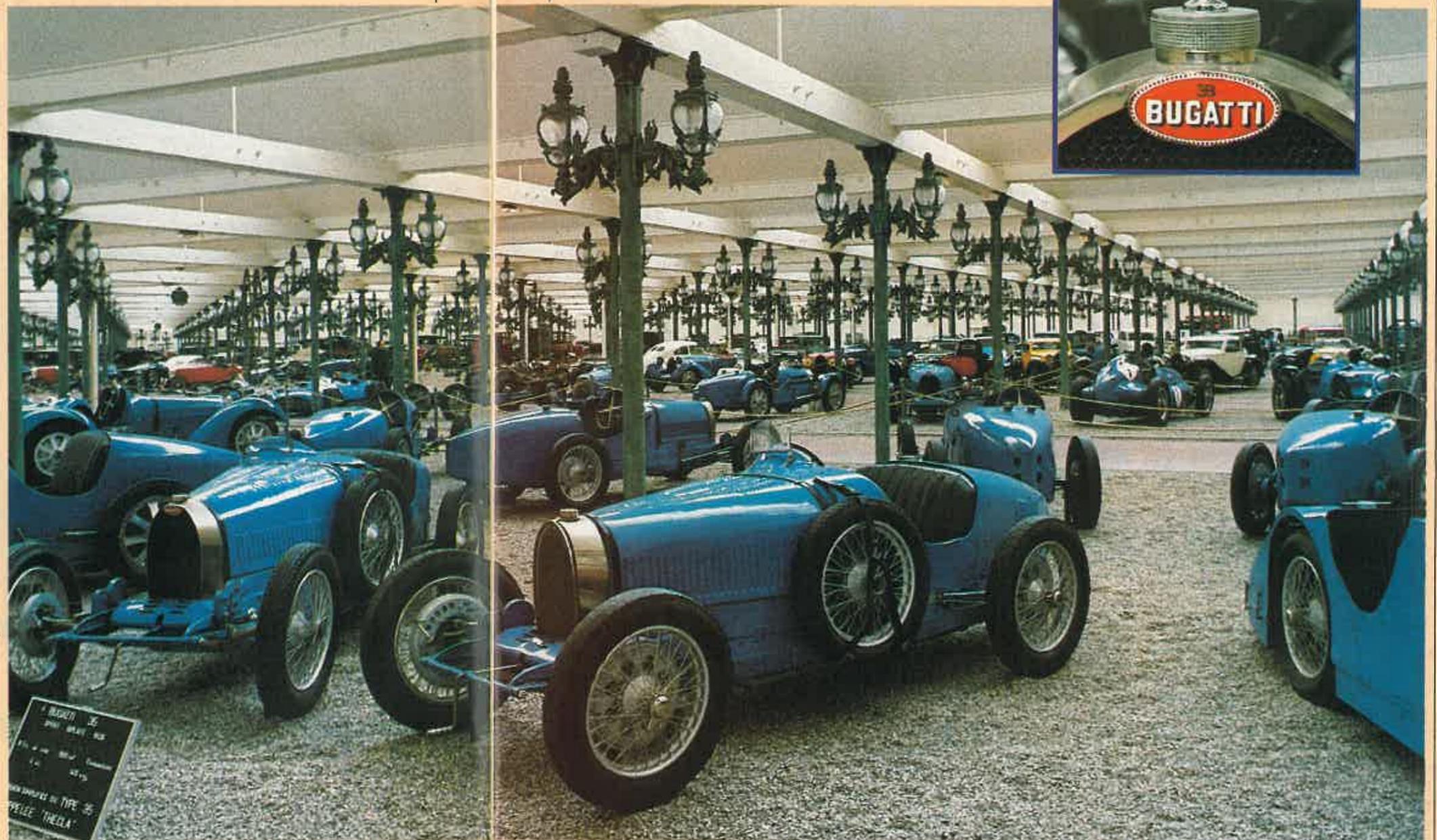
La colección Schlumpf, o Museo Nacional francés del Automóvil, cuenta con 123 Bugatti. No hay en el mundo otra colección con tantos coches de esta célebre marca.

A la izquierda, un lugar preponderante, dedicado a Jeanne Schlumpf, madre de Fritz y Hans.

«The Guardian» lo comparó con el descubrimiento de la tumba de Tutankamon y después de dos años bajo el control del sindicato francés textil de la zona, fue nacionalizado.

Ahora, conserva todo el carácter que le imprimieron los hermanos Schlumpf. Fritz, el menor de ellos y auténtico artífice de la colección, tuvo su primer Bugatti a finales de los años veinte. Pero no fue hasta finales de los cincuenta cuando empezó a acaparar automóviles de la marca con una ansiedad fuera de lo común. Insaciable, llegó a poseer el 10 por 100 de los 1.600 Bugatti que aún existen, con piezas tan extraordinarias como el Royale del propio Ettore Bugatti. Cuando la marca Bugatti cerró, compró todas las piezas

El Bugatti Atalante de 1937 alcanzaba 200 kilómetros por hora; el Mercedes 300 SLR de 1955, los 300.



y todos los coches que había en la fábrica. Adquirió colecciones completas en Inglaterra, Francia, Suiza, Estados Unidos e incluso España. Cuando un modelo le interesaba sobremanera llegaba a pagar el doble de lo que el propietario había pagado en su día. Pero también hizo grandes negocios, como la compra de una colección de 30 Bugatti en Estados Unidos por 70.000 dólares. Hoy podría valer, como mínimo, cinco veces más.

Hispano Suiza, Isotta Fraschini, Ferrari, Maserati, Mercedes... son otras de las muchas marcas que hay en el museo de Mulhouse. Durante los años sesenta, Fritz Schlumpf llevó trenes llenos de coches a su museo. Llegaban del otro extremo de Francia o de la costa del Atlántico. Tenía un equipo de siete mecánicos y siete carroceros, encargados de restaurar con perfección los coches comprados. En su obsesión les ordenó construir un séptimo Bugatti Royale (sólo se habían fabricado seis), con recambios encontrados en la fábrica de Molsheim, en la misma región de Alsacia. El coche no fue acabado, pero hoy su estructura se expone gloriosamente junto a los otros dos Royale de la colección.

Coches como el Mercedes del emperador japonés Hiro Ito, el Rolls de Charles Chaplin o el Panhard del presidente francés Poincaré, se encuentran también en este museo, en el que la iluminación está asegurada por 900 candelabros, iguales a los del puente de Alejandro II sobre el Sena, en París. Fritz Schlumpf los mandó reproducir fielmente, y el efecto es realmente espectacular, ya que todo el museo es una inmensa nave diáfana de 17.000 metros cuadrados. En ella, los dos Bugatti Royale son los dos coches más largos y de mayor valor, junto con el Mercedes 300 SLR de carreras, que Juan Manuel Fangio llevó en las 24 Horas de Le

Junto a estas líneas, un Bugatti 35 que utilizó el propio Fritz Schlumpf en competiciones en los años veinte, y abajo la sección del museo dedicada a los Maserati, realzados por la luz de los candelabros.

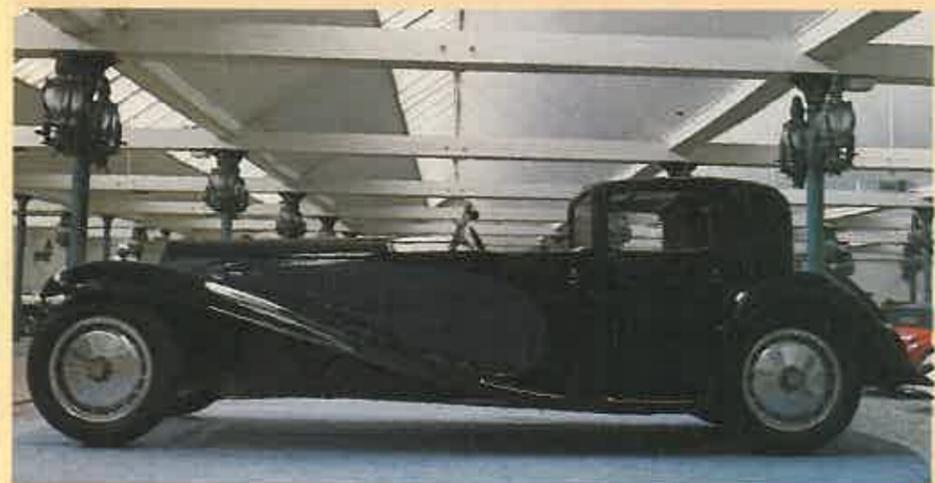
Mans de 1955. Hay 30 coches únicos en el mundo, y 60 de gran rareza. Hay también algunos relativamente recientes, como el Porsche 908-03 de Le Mans de 1968 o el Ferrari 312 B Fórmula-1 de 1972, pero son los menos.

Los más antiguos son un Jacquot de 1878, un Benz Victoria y un Panhard Levassor de 1893. El más moderno, el Peugeot 205 Turbo 16. La marca del león, que en Mulhouse tiene uno de sus centros fabriles más importantes (casi 1.100 coches/día), es una de las mejor representadas en este museo, con 21 coches. Por delante, sólo están Bugatti (123), Mercedes (32) y De Dion Bouton

Espectacular Mercedes 38/250 SS de 1929, con motor seis cilindros de 7.069 centímetros cúbicos y 200 caballos de potencia. Velocidad máxima, 200 kilómetros por hora. En detalle, el tapón del radiador de un torpedero de 1915.



Con sólo dos litros de cilindrada, en 1923 se conseguían cien caballos de potencia, del motor ocho cilindros del Bugatti «tanque», uno de los primeros coches de competición con soluciones aerodinámicas.



(27). Hay también un Pegaso Z-102, carrocería Touring, que no ha sido acabado de restaurar, y un buen lote de Hispano Suiza, entre ellos un Alfonso XIII y varios doce cilindros. Todos ellos fueron declarados monumentos históricos por el Consejo de Estado francés en 1977. Sin duda, los hermanos Schlumpf merecerían un monumento de sus paisanos, pero viven en Suiza, y desde el famoso affaire no han vuelto a entrar en Francia. Parece que en sus relaciones con la justicia gala hubiera aún algo pendiente.

Dentro del museo, algunos de los coches personales de Fritz Schlumpf se reconocen porque aún llevan la matrícula. Tal es el caso de un Mercedes 300 SL gaviota color crema, matrícula 300 CJ 68 o de un Bugatti 35 T, matrícula 3842 P 85, que se encuentra a la entrada, junto a un altar dedicado a Jeanne Schlumpf, su madre, rodeado por delicadas esculturas y una placa con la siguiente inscripción: «Dedicamos este museo a nuestra querida mamá. Sus agradecidos hijos, Hans y Fritz.» En una gran fotografía se ve a Jeanne Schlumpf tejiendo un jersey, menester en el que pasaba horas y horas todos los días; los hacía para los niños pobres de Mulhouse. Lo cierto es que la familia Schlumpf era muy popular en Alsacia, a pesar de que Fritz tenía un fuerte carácter y varias veces, en ocasiones difíciles, se vio respaldado por los trabajadores de su industria textil. Incluso en los años cincuenta, éstos le pidieron que dejara de participar en competiciones para que no arriesgara su vida. Sin embargo, en la época de las vacas flacas, las tornas se volvieron en su contra, su actitud se volvió feudal y su imperio acabó por derrumbarse.

Ahora, la magna obra de estos hombres puede ser admirada por todo aquel que vaya a Alsacia. Junto al Museo Na-

Dos Bugatti excepcionales. Arriba, el Coupé Napoleón, que llevaba un impresionante motor de ocho cilindros en línea y 12.760 centímetros cúbicos. Abajo, un tipo 59/50 B de 1938, capaz de alcanzar 300 kilómetros por hora.

cional del Motor, en Beaulieu (Inglaterra), y el Museo Biscaretti de Turín (Italia), es una de las tres catedrales europeas del automóvil. Sin duda, es la mejor colección de Bugatti y, para muchos, la más apasionante del mundo. La verdad es que ninguna otra tiene una historia tan turbulenta y emocionante, con un desenlace final tan sumamente espectacular. Pero lo de verdad importante es el valor histórico de todos y cada uno de los 441 automóviles que allí se exponen, que han dado pie a la publicación de varios libros sobre esta colección.

Alberto Mello

FRENTE A FRENTE

**RENAULT 25 GT TURBODIESEL,
CITROËN CX TRD TURBO,
ROVER 2400 SD**

**DIESEL
EN SALSA TURBO**

La oferta crece al mismo ritmo que la demanda. Mientras que la práctica totalidad de los fabricantes han ofrecido ya al mercado opciones en diesel ligero, sobre la base de berlinas medias, un reducido grupo de opciones están a disposición del comprador en el terreno de los coches de ciertas dimensiones con mecánica diesel. Y es que el problema es más complejo en este sector, donde los conductores están acostumbrados a ciertos márgenes de prestaciones y para nada dispuestos a renunciar a uno solo de los privilegios que otorga la posesión de una berlina lujosa de dimensiones familiares.

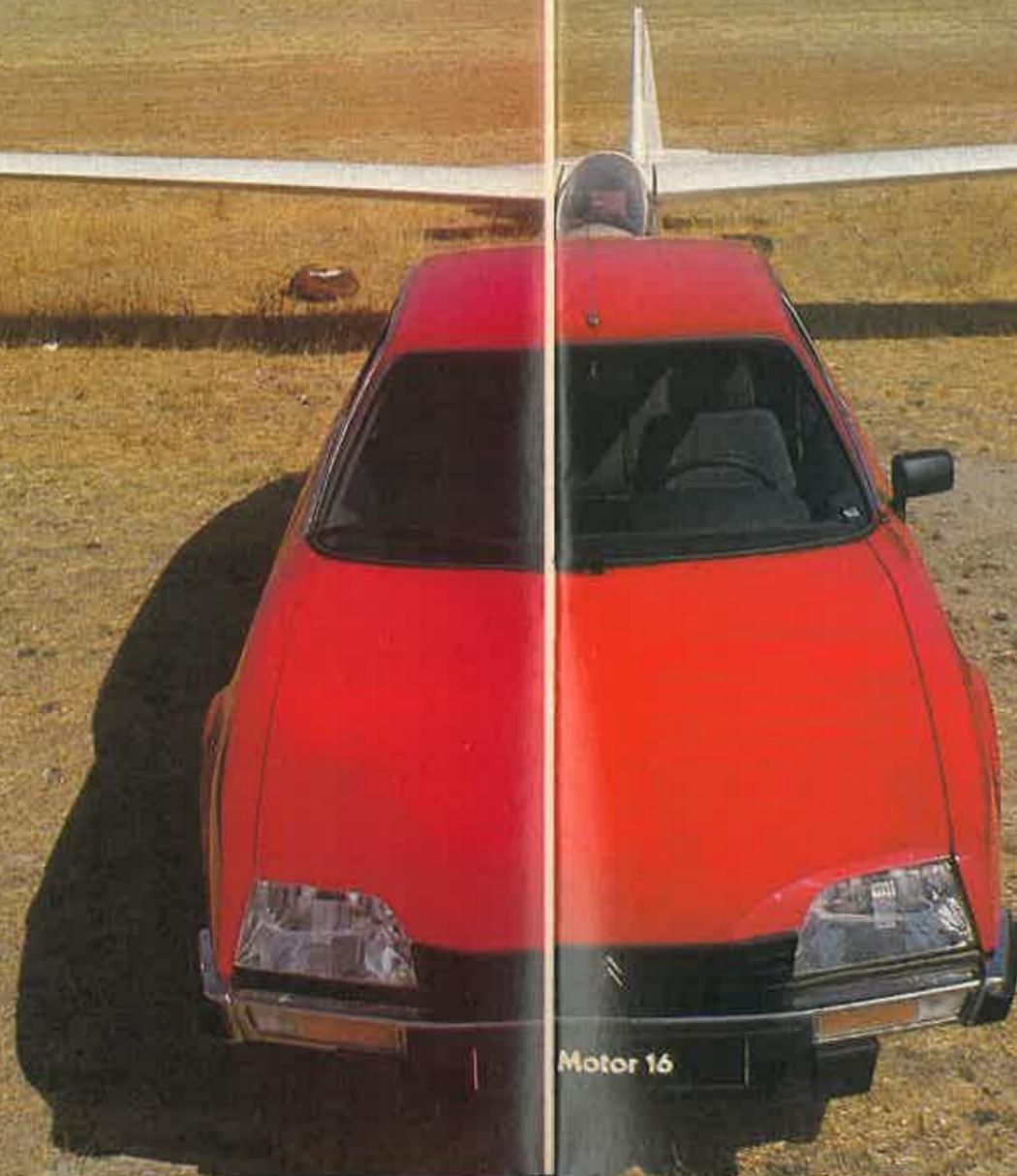
La opción más lógica en este tipo de mercado es el diesel-turbo, pues sólo con esta tecnología es posible utilizar motores de cilindrada y peso razonable para conseguir consumos a menudo sorprendentes y unas prestaciones que están en línea con las de sus equivalentes

con motor de gasolina. En muchos casos, incluso, se superan las cifras de velocidad o aceleración de sus homónimos en gasolina, detalle muy a tener en cuenta cuando hablamos de coches que por precio, categoría y expectativas del comprador no pueden permitirse una sola desventaja.

Los coches enfrentados son la última versión del Citroën CX (el 25 TRD Turbo), el Renault 25 GT Turbodiesel y el Rover 2400 SD. Los tres son berlinas grandes, de cierto lujo; dos de ellas tienen interior transformable como en los más populares compactos intermedios; todos tienen una carrocería de dos volúmenes y están impulsados por motores diesel turboalimentados, con una cilindrada que ronda los dos litros y medio y que, excepcionalmente en el R-25, supera por muy poco los dos litros.

Los motores son en este caso la auténtica madre del cordero. El nuevo CX recurre a un motor mejorado, de

95 caballos de potencia, cuya capacidad de respuesta es excelente. Sorprende en él su elasticidad y la ausencia del típico tirón a la entrada del turbo; es, posiblemente, el mejor motor de los tres, por potencia, recuperaciones y silencio de funcionamiento. El R-25 dispone del motor de los R-18, al que se ha adaptado un turbocompresor sin demasiadas modificaciones; el resultado es un motor suave y elástico, pero con una potencia lógicamente inferior a la de sus rivales, que es de 85 caballos. En el caso del Rover se recurre a un propulsor italiano, el VM, ya preparado desde su nacimiento para funcionar con turbo. Su potencia es importante, pero la máxima cifra entra en juego de golpe, sin transición y no sin brusquedad. Su funcionamiento a bajas revoluciones es peor que el de sus rivales, aunque, para paliarlo, el coche ha sido dotado de un cambio de marchas bastante adecuado.





Tres berlinas grandes, de cierto lujo, impulsadas por motores turbodiesel. Los coches de Citroën y Rover participan del mismo estilo de carrocería, mientras Renault utiliza un esquema intermedio entre los dos y los tres volúmenes. De cualquier modo, el aerodinamismo de línea es un terreno común para los tres.

Precio en la calle:
2.500.984 ptas.

Fecha de presentación: Febrero 1984.
Fabricante/Importador: FASA-Renault.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.400.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|--------------------|----------------------------|
| ● Confort. | ● Detalles de acabado. |
| ● Prestaciones. | ● Mala ventilación. |
| ● Bajo consumo. | ● Vibraciones del volante. |
| ● Plazas traseras. | |

INTERIORES: GANA EL MAS LARGO

Si se hace una consideración global de sus respectivas capacidades, la prueba tiene un líder neto en el Rover 2400 SD Turbodiesel, que es de paso el coche más largo. Esta ventaja global se complementa con el hecho de que su maletero es también el de mayor capacidad entre sus rivales, con una ventaja práctica de 90 litros de equipajes sobre su más inmediato seguidor en este aspecto, que es el Citroën CX. Si terminamos de considerar el apartado de la capacidad para equipajes, tenemos que señalar entre paréntesis que, aun

FICHA TECNICA



RENAULT 25 TURBODIESEL

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.068 c.c. (86 x 89 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Bomba inyectora, con turbocompresor. Compresión: 21,5 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 67 litros. Potencia máxima: 85 CV a 4.250 rpm. Par máximo: 18,5 mkg. a 2.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,8 km/h.; 2.ª, 14,7 km/h.; 3.ª, 22,7 km/h.; 4.ª, 32,9 km/h.; 5.ª, 40,8 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,8. Diámetro de giro: 10,8 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/70 R 14.

PESO En orden de marcha: 1.230 kg.

encontrándose en un lugar intermedio para cuatro o cinco plazas ocupadas, el CX es el único del grupo que no dispone de interior transformable. Su maletero se queda permanentemente con la

Precio en la calle:
2.549.298 ptas.

Fecha de presentación: Octubre de 1983.
Fabricante/Importador: Citroën Hispania, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 900.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|------------------------|---------------------------------|
| ● Prestaciones. | ● Consumo elevado. |
| ● Confort y sonoridad. | ● Instrumentación complicada. |
| ● Buen acabado. | ● Dirección demasiado sensible. |
| ● Motor elástico. | |

capacidad nominal de 460 litros netos, mientras que sus dos rivales (más amplio el Rover y menos capaz el R-25) pueden renunciar a parte de su capacidad de pasajeros en beneficio de cargar equipajes de más; el Citroën no cuenta con este recurso de transformabilidad. Puede ser un factor decisivo ante determinadas opciones de compra.

En cuanto a la distribución del espacio en el interior del habitáculo, las ventajas que cada coche ofrece están bien diferenciadas. Pese a que se trata de berlinas de generoso tamaño, sus interiores están resueltos con clara diferenciación entre plazas delanteras y traseras, de modo que no siempre la carrocería más amplia se impone de forma global a ninguna otra. La excepción a

FICHA TECNICA



CITROËN CX TRD

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.500 c.c. (93 x 92 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora, con turbocompresor. Compresión: 21 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 68 litros. Potencia máxima: 95 CV a 3.700 rpm. Par máximo: 22 mkg. a 2.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,5 km/h.; 2.ª, 16,4 km/h.; 3.ª, 24,9 km/h.; 4.ª, 34,1 km/h.; 5.ª, 44,6 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 13,4 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y discos atrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas, hidroneumática.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.405 kg.

esta consideración es el Rover, que tiene valores intermedios en cuanto a longitud útil del habitáculo, pero gana siempre en materia de anchura disponible, que es el factor que le da ventaja

Precio en la calle:
2.723.404 ptas.

Fecha de presentación: Abril de 1982.
Fabricante/Importador: Austin Rover España, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 46.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|----------------------|--------------------------|
| ● Amplitud interior. | ● Vibraciones del motor. |
| ● Velocidad punta. | ● Acabado mejorable. |
| ● Motor elástico. | ● Escasa visibilidad. |
| ● Frenos potentes. | |

en definitiva. Aparte toda consideración de anchura, que es el factor que hace imponerse al coche inglés, cabe pensar que las plazas delanteras son más amplias en el Citroën CX, seguido por el Rover y el Renault. En el Rover se encuentra la mejor capacidad en altura, lo que facilita, por un lado, pleno desahogo de espacio y, por otro, una postura de conducción tal vez demasiado baja.

Las plazas traseras son algo distintas, aunque siempre con mayor distancia libre hasta el techo para el Rover. En éstas gana con claridad el R-25, por distancia disponible para las piernas, por altura razonable hasta el techo y, sobre todo, por el confort que proporciona el asiento, pese a las críticas que

FICHA TECNICA



ROVER 2400 SD

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.393 c.c. (92 x 90 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Bomba inyectora, con turbocompresor. Compresión: 22 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 67 litros. Potencia máxima: 91 CV a 4.200 rpm. Par máximo: 19,7 mkg. a 2.350 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,9 km/h.; 2.ª, 14,2 km/h.; 3.ª, 21,2 km/h.; 4.ª, 29,6 km/h.; 5.ª, 38,5 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida.

Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 11,2 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y eje rígido atrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 175 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.350 kg.

puedan hacerse a su respaldo excesivamente inclinado.

Por confort se impone con cierta ventaja el Citroën CX, que presenta unos asientos dignos y la mejor inso-

FRENTE A FRENTE

norización, pese a no contar con el mayor espacio entre sus rivales. En el aspecto de la insonorización, en el que el CX es el mejor, hay que tener en cuenta que su motor es el más elástico y puede girar muy despacio en cualquier condición, con la ventaja lógica que ello presenta a la hora de ahorrar ruidos.

En materia de acabado se impone también el coche de Citroën, cuya calidad es la mejor. Y eso teniendo en cuenta que ninguno de los tres coches en concurso es ninguna maravilla. El R-25 presenta uno de los diseños interiores más atractivos, pero le traicionan pequeños detalles, piezas que se caen o no encajan y ruidos, muchos ruidos, como los que proceden por vibración de la ampulosa implantación del tablero de instrumentos.

En equipamiento se produce la ventaja del Rover 2400, pues su habitáculo presenta detalles exclusivos, como son los alzacristales eléctricos de las plazas posteriores, así como elementos de utilidad que están presentes alternativamente en sus rivales, pero nunca a la vez.

La posición al volante es buena en los tres coches, aunque demasiado baja en el Rover y en el R-25 (en éste por la excesiva blandura de la base del asiento). En el coche inglés nos encontramos con un volante demasiado grande y de forma ovalada, lo que hace su manejo muy incómodo.



Un tablero claro y un buen puesto de conducción. El R-25 tiene su talón de Aquiles en las deficiencias de acabado.



Terminación digna y diseño sin chocante. El Citroën CX es, de los tres, el de mejor acabado y ejecución.



El mejor equipo está en el coche inglés. El Rover tiene un buen tablero, pero el volante es incómodo.

AL VOLANTE: MODERNIDAD GANA

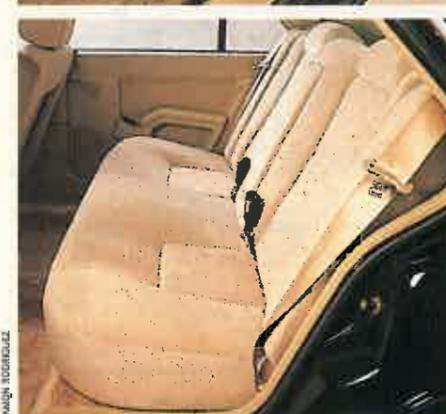
Ya hemos comentado las características de las respectivas posiciones al volante. El mejor pedalier, con mucho, es el del Citroën CX, la dirección y el cambio de marchas son más agradables de manejar en el Renault 25. Ya en marcha, sus comportamientos son bastante distintos.

Hay una peculiaridad en la dirección del CX que resulta tan desagradable en marcha de carretera como útil en el tráfico urbano. Esta dirección, servoassis-

tida como en el resto de sus rivales, es la más rápida del grupo y tiene retorno automático a la posición neutral. Pese a que se endurece progresivamente con la velocidad, resulta demasiado brusca en carreteras convencionales y dificulta la labor de mantener el coche en línea recta en los tramos más rápidos; sin embargo, permite el mejor comportamiento urbano del grupo, gracias a su inigualable rapidez de respuesta, con algo más de dos vueltas de volante para llegar de un tope a otro.

La estabilidad es suficiente en los tres coches y no hay ninguno, ni siquiera el arcaico Rover, que traicione al conductor en situaciones difíciles. Evaluados

FRENTE A FRENTE



Interior señorial en el coche de Renault. Los asientos son muy buenos y hay mucho espacio.



Tal vez los mejores asientos estén en el CX. Sujetan muy bien y el acabado es aceptable.



Asientos cómodos en el Rover. Pero son demasiado blandos.

en su conjunto, cabe distinguir la buena estabilidad y la facilidad de manejo que permite el R-25, que es tal vez el coche más noble de los tres en cualquier tipo de terreno. Sus suspensiones independientes se prestan como ninguna a proporcionar una trayectoria precisa y fiable en carreteras rápidas, sin desflecimientos allí donde las curvas más difíciles obligan a manejar con rapidez el volante y a balancear la carrocería. No hay resultados negativos en cuanto

al confort. El Citroën CX sigue fiel a su esquema de suspensión hidroneumática, un sistema eficaz desde el punto de vista de la estabilidad y que proporciona un confort de marcha difícil de igualar. Pero no cabe duda de que es un coche que, para el conductor no ha-

bituado, presenta notables y varias peculiaridades de conducción. A la rapidez de su dirección se añade una vía trasera muy estrecha, comparada con la del tren delantero, lo que determina un comportamiento brusco y, en principio, extraño.

Al abordar rasantes, las suspensiones compensadas tienden a cabalgar sobre la carretera y los ocupantes reciben una impresión de vuelo a la que es necesario acostumbrarse. Pero, aparte de sus peculiaridades, es un coche estable y muy cómodo.

EQUIPAMIENTO



El Rover, intachable.

	Citroën CX TRD	Renault 25 Turbodiesel	Rover 2400 SD
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI	SI
Termómetro agua	SI	SI	SI
Manómetro presión aceite ..	NO	SI	SI
Voltímetro/amperímetro ..	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI
Testigo reserva carburante ..	SI	NO	SI
Testigo freno de mano	SI	SI	SI
Testigo estérter	—	—	—
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI
Faros halógenos	SI	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero ..	NO	SI	SI
Luneta térmica	SI	SI	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI	SI	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	S/S	S/N	S/S
Espejo de cortesía	SI	SI	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	S/N	S/N	S/S
Cerraduras centralizadas ..	SI	SI	SI
Respaldo posterior divisible ..	NO	NO	NO
Luz orientable (lector de mapas)	SI	SI	NO
Tapón de gasolina con llave ..	SI	SI	SI

SONORIDAD



Renault, parado; Citroën, en marcha

	Citroën CX TRD	Renault 25 Turbodiesel	Rover 2400 SD
Al ralentí (dB)	55,7	53,8	56,9
A 60 km/h (dB)	66,8	68,4	68,8
A 90 km/h (dB)	67,9	70,7	69,0
A 120 km/h (dB) ..	71,3	72,1	72,1
A 140 km/h (dB) ..	75,0	75,9	76,5

(Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios)

CONSUMO



Renault, con cuentagotas

	Citroën CX TRD	Renault 25 Turbodiesel	Rover 2400 SD
CIUDAD			
A 26,5 km/h. ..	12,1	9,2	11,4
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruceo	6,8	5,5	6,6
En conducción rápida	11,9	11,5	12,2
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruceo	7,5	6,9	7,9
A fondo	10,6	8,8	11,9
AUTONOMIA MEDIA			
Consumo medio ponderado ..	10,0	7,9	9,6
Recorrido (kilómetros) ..	630	780	650

FRENOS



El Rover, inabordable

DISTANCIA DE FRENADO (en metros):

	Citroën CX TRD	Renault 25 Turbodiesel	Rover 2400 SD
A 60 km/h. ..	14,6	13,5	15,5
A 100 km/h. ..	45,5	46,7	36,1
A 120 km/h. ..	61,2	65,0	51,0

FRENTE A FRENTE

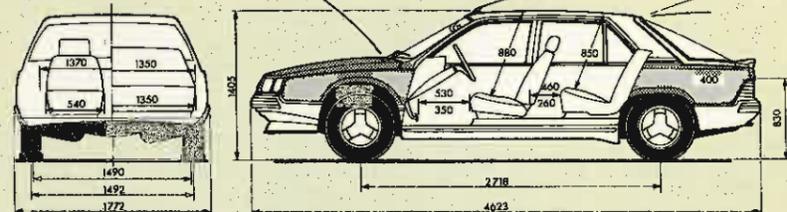
En tercer lugar habría que colocar al Rover, que es el único del grupo que tiene tracción trasera, y ello a través de un eje rígido; este elemento de suspensión está considerado como antigualla que sólo es aceptable si está bien resuelta. Y no está del todo mal en el caso del Rover, pero sus brusquedades en curva y su superior peso se dejan sentir de cuando en cuando. No es malo el

PRESTACIONES

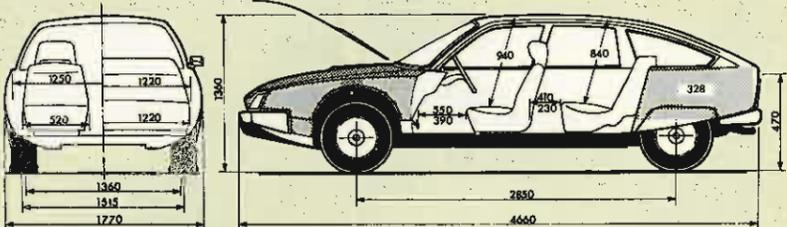
Mejor el menos potente

	Citroën CX TRD	Renault 25 Turbodiesel	Rover 2400 SD
VELOCIDAD MAX. (Km/h.)	169	174,9	172,2
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada	18,5	19,1	19,6
1.000 m. salida parada	36,3	35,4	36,6
De 0 a 100 km/h.	12,5	13,7	14,8
RECUPERACION (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,2	20,2	20,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	22,1	22,8	23,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	38,4	37,2	36,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	42,4	40,9	42,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,3	11,9	11,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	14,3	15,4	15,1

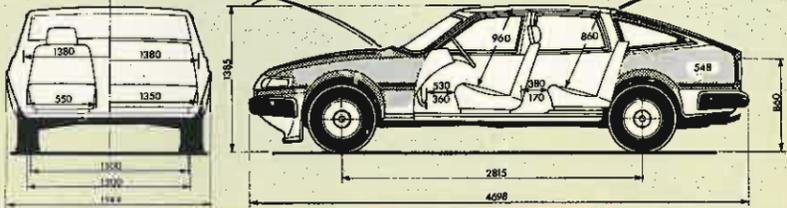
Renault 25



Citroën CX



Rover 2400



comportamiento del coche inglés, pero ciertamente se ve superado por sus contendientes. Cuenta, eso sí, con los mejores frenos, pese a que cualquier pronóstico puede resultar favorable para el CX, cuyos cuatro discos asistidos por la presión del circuito integrado de suspensión son intachables y muy potentes.

La buena aerodinámica del coche de Renault le permite ser el primero en velocidad máxima, mientras que la elasticidad del motor del Citroën hacen a éste vencedor en materia de aceleraciones y recuperaciones. En contra, el potente y rumoroso motor del Rover es el más brusco en regímenes intermedios; el motor VM no tiene la misma respuesta de sus rivales en marcha lenta y da un soberano tirón cuando el régimen de giro se acerca a las 4.000 revoluciones por minuto. Su caja de cambio, para paliar todo esto, es la mejor escalonada del grupo.

CONCLUSION: CX, SUAVE; R-25, COMPLETO

Este grupo de coches presenta una igualdad singular en cuanto a características mecánicas, estilo de carrocería y cualidades. De hecho es difícil establecer un líder neto sin la conveniente

FRENTE A FRENTE

reflexión sobre todos y cada uno de los matices.

Incluso en materia de precios, la elección es difícil, pues para un montante global de dos millones y medio, sólo hay una diferencia ligeramente superior a las 200.000 pesetas entre los extremos opuestos del abanico.

Por número de victorias parciales, y porque su precio es el más desfavorable, hay que descartar en principio al Rover 2400 SD, que presenta de paso la mecánica más antigua. Esto no quiere decir que sea un vehículo perdedor, pues a su favor cuenta un acabado digno, el equipamiento más brillante, los mejores frenos, la transmisión mejor escalonada y una ventaja importante: el maletero más grande y el interior más amplio.

Desde un punto de vista global, sin detenerse en particularidades, el Citroën CX y el Renault 25 son los ganadores. Por un precio muy parecido, el comprador puede optar por el buen acabado del CX, que es coche más confortable y silencioso, el más elástico y brillante en prestaciones, el de mejores aptitudes urbanas y el de caja de cambio más agradable de manejar. A favor del Renault cuentan su consumo contenido, una caja de cambio que favorece la capacidad de recuperación pese a su menor cilindrada, unas plazas traseras señoriales y un comportamiento brillante en cualquier tipo de carretera.

BALANCE FINAL

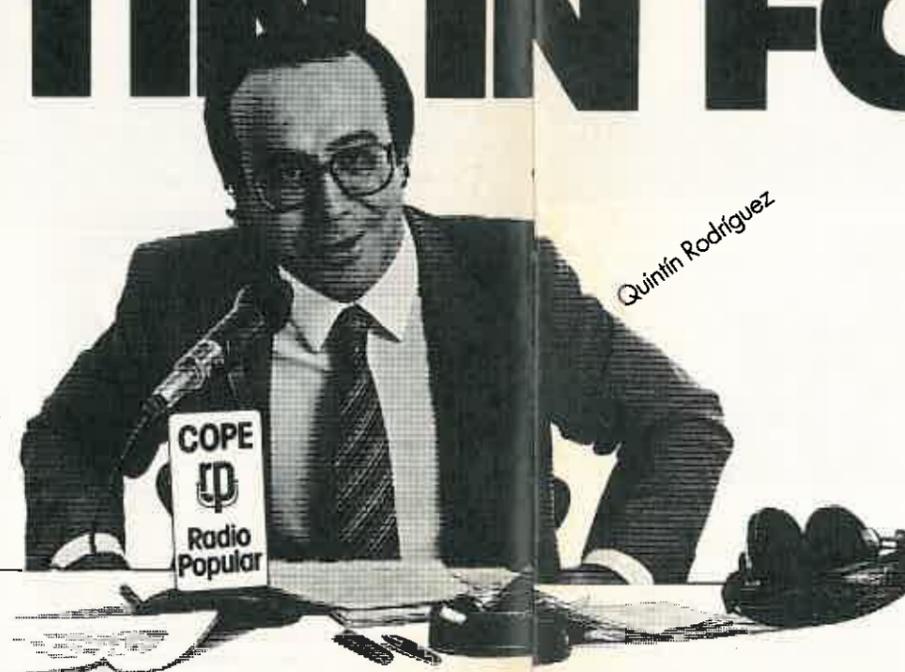
Los franceses, en un puño

	Citroën CX	Renault 25	Rover 2400
Velocidad máxima	3.º	1.ª	2.º
Aceleraciones	1.º	2.º	3.º
Recuperaciones	1.º	1.º	2.º
Consumo	3.º	1.º	2.º
Transmisión	3.º	2.º	1.º
Caja de cambio	1.º	2.º	3.º
Frenos	2.º	3.º	1.º
Dirección	2.º	1.º	3.º
Comportamiento	2.º	1.º	3.º
Aptitudes urbanas	1.º	2.º	2.º
Autonomía	3.º	1.º	2.º
Habitabilidad	3.º	2.º	1.º
Maletero	2.º	3.º	3.º
Confort	1.º	2.º	3.º
Sonoridad	1.º	2.º	3.º
Equipamiento	2.º	3.º	1.º

QUINTÍN IN FORMA.

Para informar de deportes hay que estar en forma. Llevar la radio sobre el terreno y sudar la camiseta como el que más. Y esto es justamente lo que hace Quintín Rodríguez por sus oyentes de la COPE.

Lo impensable, y más, para dar al deporte el tratamiento que se merece. Sin gritos ni demagogias. Con datos y la mejor voluntad. Un programa limpio, hecho simplemente por deporte.



Quintín Rodríguez

Todas las noches, de 11 a 11,30, de lunes a viernes, "POPULAR DEPORTIVO". Y los domingos, de 4,30 a 9, "TIEMPO DE JUEGO". Dirige y presenta Quintín Rodríguez.



LA COPE A TOPE. EN BARCELONA RADIO MIRAMAR.

COPE "LA RADIO A LAS 7": Fermín Bocos, de 7 a 8,30.
 "PROTAGONISTAS": Luis del Olmo, de 9 a 1.
 "DIRECTAMENTE ENCARNATA": Encarna Sánchez, de 5 a 8 de la tarde.
 "POPULAR DEPORTIVO": Quintín Rodríguez, de 23 a 23,30.
 "POPULAR, POPULAR": Alejo García, de 23,30 a 1,30 de la madrugada.



La imagen no corresponde a una región industrializada, más bien todo lo contrario. La fábrica de Cibí en Martos es el resultado del tesón y la confianza en sí mismo y los demás de Jacques Mangematin, que contra todo pronóstico logró transformar un pueblo de jornaleros en especialistas de tecnología avanzada.



Cibí comenzó fabricando faros en España casi de una forma tímida. Hoy día, los proyectores fabricados en Martos son los que más iluminan las carreteras españolas. Abastecen a los fabricantes más importantes y son la primera marca en cuota de penetración en los primeros equipos de los coches nacionales.



JACQUES MANGEMATIN UN FRANCÉS CON ACENTO ANDALUZ

A este francés le falta un tornillo», dijo un alto cargo de la industria del automóvil con pocas dotes de adivino. Y este francés, Jacques Mangematin, director general de de Proyectores de Automóviles, S. A. (PASA), lo cuenta ahora, al cabo de los años, tan divertido.

decir que lo que al francés se le había ocurrido era, cuanto menos, sorprendente: poner una modernísima fábrica de faros para coches, con la más avanzada tecnología, en un pueblo perdido de una provincia subdesarrollada de la España de Franco. En Martos, exactamente, provincia de Jaén.

mo lo es ahora, un pueblo muy bello y muy típico, digno de una tarjeta postal: callecitas estrechas y empinadas, casas blancas, ventanas floridas. Recostado en la ladera de una peña impresionante rematada por los restos de un castillo moro. Olivares y jornaleros mal pagados, pobreza, atraso y sometimiento. Ni coches, ni industrias, ni

casi carretera. Las mujeres en casa, los hombres en la taberna. Ni una fonda ni una mala casa de comidas. Y Mangematin paseando las calles con su Tiburón y su mujer y su hija minifalderas, enamorándose del pueblo y de sus gentes y haciendo proyectos de un mejor futuro para ellos, como un padre. Y un padre paternalísimo parece ahora, al cabo de un cuarto de siglo, cuando muestra, recreándose morosamente, uno a uno cada pabellón de la fábrica, «que es modular, para evitar que un eventual fuego se propague»; los nuevos aparcamientos, el comedor, «para que los que quieran puedan tomar cómodamente el bocadillo»; los pulcros vestuarios de hombres y mujeres y el medio millar de trabajadores, con sus babas azules y sus guantes blancos: «Los conozco a todos, uno a

uno.» Los conoce y sabe de sus vidas, cuando es su cumpleaños, cómo va su salud y su familia, los niños que nacen, las bodas que se celebran, los abuelos que están a punto de jubilarse. Jacques Mangematin nació en 1939 en Cousance, un pueblecito del Jura, en Francia. Tuvo un padre humilde y trabajador que por las noches se quedaba estudiando a escondidas los libros de su hijo, y que murió joven, sin participar en sus éxitos. «Yo creo que cada mañana, cuando empiezo mi trabajo, lo hago por él, todo lo que hago es por él», dice Jacques. De chico, sin embargo, no pudo evitar darle más de un disgusto, y a su madre también: «Ella era hija de un militar y, quizá, por eso era muy antimilitarista. Y mi padre también. Y, sin embargo, yo decidí que quería ser o cura o militar. Después ya

renuncié a lo de cura, pero en lo de militar me empecé y conseguí entrar en una escuela militar, pese a que exigían unos estudios superiores que yo no tenía. Pero es que yo *estoy muy cabezoto*, remata en un castellano fluido, pintoresco y sin complejos. Estuvo cuatro años de uniforme, que le sirvieron para descubrir que «ser militar era decir siempre sí, sí, sí». Obedecer, que lo que a él le gustaba era mandar. Con unos padres encantados por la decisión del hijo de dejar el Ejército, Jacques ingresó en una escuela comercial, se casó a los dieciocho años y «subí a París», dice. Fue recadero, vendedor de grandes almacenes y botones en una empresa de automóviles. «Allí recibí buenos consejos, me fui formando.» Dos años de trabajo, otros dos de mili y, por fin, la gran oportunidad: en

marzo de 1958 entró en la división comercial de Cibié, fabricantes de faros. Poco después era ya director comercial para la mitad de Francia. Un poco más y lo fue de Francia entera.

Ya para entonces bullía en su cabeza lo que habría de ser la gran ilusión de su vida: la fábrica de Martos. Claro que todavía no tenía ni forma ni nombre y aún tendrían que pasar años antes de que los 36.000 metros cuadrados de fábrica se extendieran al pie de la peña y el castillo entre los olivares. Pero ya estaba Mangematin detrás de conseguir que Pierre Cibié, dueño y creador de los faros de su nombre, eligiera España para instalar aquí sus próximas factorías y extender así su mercado europeo. Hoy, veinticinco años después, Jacques lo cuenta así:

«En mil novecientos cincuenta y nueve estaba yo por Cataluña haciendo turismo con mi mujer y mi hija. Y un día, cerca de Pineda de Mar, vi un anuncio de los faros Marchal. ¡Caramba!, me

crisis nada, todo lo contrario». Lo contrario es también que Cibié ya no está sola. Pierre Cibié tiene una calle en Martos, pero ahora el nombre es Valeo, un consorcio francés muy potente que engloba juntos a marcas que en otros tiempos se hicieron la competencia. Se acabaron para Mangematin los tiempos de estar todo el día al pie del cañón, en su Martos querido, entre sus amigos andaluces.

Desde sus oficinas madrileñas de Valeo, el director general de PASA vive pensando en faros y pilotos. Se levanta a las siete y media de la mañana y llega a la oficina antes que nadie. Le gusta entrar en los despachos de sus colaboradores, sentarse a veces en la mesa de otro, meterse dentro de su piel. Quiere palpar, dice, el aire del trabajo, quiere saber si todos aman, como ama él, la firma para la que trabajan, si sienten como suyos sus avatares. «Los diez primeros días de vacaciones los pasó sin poder olvidar lo que dejó detrás. Los

«A mí no me gusta dar órdenes, prefiero que se conozcan mis deseos y se cumplan, y para eso son más útiles las relaciones distendidas y amistosas»

diez siguientes descanso y disfruto y a partir del día 20 estoy deseando volver al trabajo.»

Al trabajo que no termina nunca, que se prolonga con reuniones informales que son las que le gustan «tomando una copa, echando una moneda en la maquinilla la comunicación es más fácil. Las reuniones previamente concertadas deben ser las menos posibles. A mí, además, no me gusta dar órdenes, prefiero que se conozcan mis deseos y se cumplan y, para eso, claro, son más útiles las relaciones distendidas, amistosas». Y no es que no tenga otras aficiones, no es que no se le ocurra otra cosa que hacer. Disfruta con el jardín y la huerta y puede hablar de semillas de tomate con verdadero entusiasmo; lee historia de la antigüedad y otras muchas cosas, todas al mismo tiempo, 14 ó 15 libros a la vez. Y toma notas para escribir un libro, quizá unas memorias sobre su vida y su aventura en Andalucía. Pero más tarde, en la aún lejana jubilación. Porque de momento, «mi mejor hobby es el trabajo», asegura. Y poco antes, cuando Alfonso, el fotógrafo, le pidió que posara entre las flores del jardín de la fábrica, Jacques Mangematin se recostó justamente en un montón de faros que estaban allí, entre los geráneos, para probar en vivo los efectos del clima sobre sus estructuras. «Es que, ¿sabe?, los fagos son las mejogues flogues de nuestro jagdín.»

E. A.



dije, aquí está la competencia y nosotros no estamos. Y en cuanto volví empecé a insistirle a Cibié sobre la conveniencia de instalarnos en España.» Insistió durante años y por fin, en el sesenta y cinco, fue enviado a estudiar el mercado, a hacer planes, conseguir dinero, buscar el sitio adecuado. Eran los tiempos de los planes de desarrollo y, más concretamente, del plan Jaén. Jacques Mangematin fue a La Carolina y después a Martos. Y en Martos fue el flechazo, el amor a primera vista. Habla de aquellos primeros tiempos como de una primera novia, con la misma pasión e idéntica ternura: «Martos fue mi Eldorado y está tan dentro de mí que ahora mis amigos franceses que conocen España cuando van a mi casa de La Rochelle, en Francia, dicen que parece una casa española. Y es verdad, y yo no me había dado cuenta. Tiene un patio andaluz con flores y tiestos españoles y les invito a gazpacho, a ajo blanco, piernas de cordero y aceitunas.»

El día 28 de octubre de 1971 salieron de la fábrica de Martos los primeros faros para el Simca 1200. Se habían levantado 12.000 metros cuadrados bajo techo «y todos estaban muy asustados. Hoy se ha triplicado la extensión y de



J. L. Castillo-Puche

Hombre y coche o corazón y motor

DECIA McLuhan que los medios de comunicación lo que hacen es prolongar los sentidos del hombre, o algo así. La TV prolonga nuestra vista hasta los últimos rincones del planeta y, ya, hasta las insondables profundidades del espacio; la radio prolonga del mismo modo nuestro oído, y así. Yo diría ahora, parafraseando a McLuhan que el coche prolonga al hombre entero, nos prolonga y nos potencia, nos hace más rápidos, más lúcidos, más vigilantes, más duros, más atentos, más seguros, más lúcidos, más vigilantes, más duros, más atentos, más seguros, más imaginativos. El coche es como un caparazón que nos envuelve y nos transporta, nos protege y nos lleva, a la vez que nosotros lo llevamos; nos atrapa y nos encierra, a la vez que nos dispara en vértigo de paisajes; nos protege y nos recoge, a la vez que nos expone al trágico encontronazo; el coche nos hace sentirnos seguros, rápidos, poderosos. El ser humano, tan indefenso por naturaleza, ha inventado muchas cosas para superar esta indefensión: las armas, la vivienda, los vestidos, etcétera. Pero la invención del coche, que comienza con la invención de la rueda, por supuesto, y lo demás viene rodado, es quizá el invento más a la medida del hombre, más adaptado o adaptable a este ser individualista, egoísta, inseguro, ambicioso, miedoso y descabellado que es el hombre.

El caso es que el coche se ha hecho inseparable del hombre de hoy, hombre y coche forman una sola pieza en la carretera, un solo ritmo, un solo latido. El ritmo del motor se hace ritmo del corazón y viceversa; pero el motor se conduce con los pies, de donde en la carretera tenemos el corazón en los pies, o los pies en el corazón; porque hay quien cree que se conduce con las manos, grave error, como dijo no sé quién, porque el coche se conduce con los pies, saber pisar el acelerador, saber medir, todo un justo equilibrio entre prudencia, tensión, velocidad y relajamiento; también hay quien cree que se conduce con la cabeza y, por supuesto, la cabeza está implicada; pero en el hecho de conducir las manos y la cabeza no son más que oraciones subordinadas, porque la oración principal es el latido, el pisotón,

el apretón del pie, suave o fuerte. El corazón manda, el motor manda, el hombre obedece al motor-corazón, al mismo tiempo que dicta la marcha y la velocidad. La cabeza casi, simplemente, actúa de testigo, y las manos son auxiliares, pero los pies, como en los soldados, son la resistencia y la fortaleza. De hecho, el coche nos implica totalmente, nos complica y nos explica; el coche, nuestro propio coche, nos comprende y nosotros lo comprendemos: cualquier ruidillo anómalo nos sobresalta, nos inquieta, como nos inquieta una torticolis o un catarro; el cuerpo del coche se hace nuestro propio cuerpo, nos convertimos en un montón de chapas, ruedas, tubos y bujías, chatarra al fin y al cabo. Y el que, conduciendo, no sienta esta nueva dimensión de su cuerpo, no será buen conductor. Por esto también, nos da pena vender o desprendernos de nuestro coche viejo, ese que tiene la forma de nuestras posaderas en el sillón delantero de la izquierda y el sudor de nuestra espalda en el respaldo de rejilla.

Hay un vértigo atractivo en esto de conducir y es preciso un gran control para que este vértigo no se suba a la cabeza arrastrado por la velocidad. La velocidad nos hace perder peso, según las leyes de la Física; la velocidad nos hace vivir

intensamente; pero aun sin entregarse a ese placer límite, el conducir es una operación agradable: una marcha, el paisaje baila a nuestro alrededor, se le ve venir, se le ve irse, gira, hace reverencias, desaparece, para volver con otro color, quizá con otras hierbas y otros árboles; uno se ve a sí mismo sin verse, sintiéndose en el volante, en el acelerador, en la vista; los pies sostienen, aceleran, se levantan, aflojan, como en la conquista de las cumbres, como en el fondo del río, de la playa o de la piscina; todo es sincrónico, pausado, alertado, arreatado, a impulsos del instinto y de los reflejos, en equilibrio maravilloso entre la máquina humana y la máquina de motor, dos chatarras que se entienden, se completan y se compenetran a las mil maravillas en la carretera.

intensamente; pero aun sin entregarse a ese placer límite, el conducir es una operación agradable: una marcha, el paisaje baila a nuestro alrededor, se le ve venir, se le ve irse, gira, hace reverencias, desaparece, para volver con otro color, quizá con otras hierbas y otros árboles; uno se ve a sí mismo sin verse, sintiéndose en el volante, en el acelerador, en la vista; los pies sostienen, aceleran, se levantan, aflojan, como en la conquista de las cumbres, como en el fondo del río, de la playa o de la piscina; todo es sincrónico, pausado, alertado, arreatado, a impulsos del instinto y de los reflejos, en equilibrio maravilloso entre la máquina humana y la máquina de motor, dos chatarras que se entienden, se completan y se compenetran a las mil maravillas en la carretera.

José Luis Castillo-Puche. Yecla (Murcia) 1919. Novelista, autor de libros de viaje. Premio Nacional de Narrativa 1982. Su obra literaria es muy numerosa.



LA FURA DELS BAUS

POESIA DEL DESGUACE

SON nueve hombres actuando, pero no quieren que se les llame actores, sino ejecutores. Y ejecutan en las ruinas de un hospital, una casa en construcción o las naves abandonadas de un viejo mercado. Lo que hacen se llama *Accions*, y

naturalmente, que un espectáculo en el que se destroza sin piedad un coche de buen aspecto puede muy bien ser ese *algo*. El coche sigue siendo, y ellos lo saben, un símbolo cargado de significado en nuestra civilización. Un objeto deseado y con frecuencia mimado y

do, es la mejor manera de reventar un automóvil, un golpe seco, una brutal sucesión de martillazos sobre una estructura metálica, es una ejecución sonora, es una situación límite, es una transformación plástica en un terreno inusual.»



Al destrozar el coche no se pretende destruir el símbolo de la civilización industrial, sólo quieren provocar emociones en un juego sin normas

el espectáculo —o ejercicio práctico, como ellos prefieren llamarlo— alcanza el punto culminante cuando dos energúmenos provistos de sendas hachas y mazas destrozan, hasta no dejar una pieza sana, un hermoso coche. Ellos se llaman *La Fura dels Baus* y hacen el más nuevo y disparatado de los montajes teatrales que pueden verse en esta temporada. MOTOR16 los entrevistó poco antes de empezar una de las recientes actuaciones en el madrileño mercado de frutas de Legazpi, mientras preparaban los cohetes para la traca y amasaban en un cubo el engrudo destinado a rebozar sus cuerpos poco después.

«El espectáculo tiene un sentido general y es que nosotros queremos remover el estómago del público, hacer algo que genere una revulsión.» Y piensan,

amado como un ser vivo. Destruirlo voluntariamente es un reto. Hay espectadores que disfrutan, se les notan las ganas de colaborar en los hachazos y los golpes para vengar quien sabe qué ofensas. Algunos sufren como en propia carne imaginando quizá lo horrible que sería que a su coche querido pudiera ocurrirle algo semejante. Unos y otros, en cualquier caso, se sienten conmovidos.

«Nosotros sabemos, como todo el mundo, que el coche es un símbolo de nuestra civilización industrial, pero no exactamente que nosotros pretendamos destruir ni la sociedad industrial ni su símbolo. Lo que nosotros queremos es provocar emociones. Nuestro espectáculo es una alteración física de un espacio, es un juego sin normas, es un pelotazo en toda la cara, es un estruen-

Mientras las piezas del coche van cayendo al suelo y los cristales saltan por los aires, lloviendo sobre los espectadores que se acercan demasiado, el recinto teatral tiembla sacudido por una música extraña y angustiosa: «En la orquesta usamos dos motores de automóvil que suenan mientras el coche muere, en plan agonía», explica Jordi Arús, ejecutor y técnico de sonido que está encantado con el descubrimiento de las posibilidades de estos extraños instrumentos musicales: «Cuanto más cilindrada tienen los motores, el sonido es más grave. Ahora estoy intentando conseguir un motor de ocho cilindros, que tiene un sonido muy interesante.»

Los otros ejecutores, los encargados

del desguace en escena, también saben ahora cosas curiosas de los diferentes coches. Tienen una táctica diferente para cada coche, porque, en contra de lo que alguien pudiera pensar, el vehículo con que se enfrentan en cada actuación no está previamente manipulado. «Al contrario, los buscamos lo más nuevos posible; si funcionan, mejor que mejor. Y de carrocería tienen que estar *molones*.»

Los coches se los proporciona la organización que en cada caso se responsabiliza del espectáculo. Suelen conseguirlos por un precio que oscila entre las cinco mil y quince mil pesetas, y unas veces el modelo que les toca en suerte es más cómodo que otras. «Nos encantan los Renault-8 y los Renault-10, porque se desguazan muy bien, y además tienen muchas piezas, que es mejor para el espectáculo. El Renault-4 es muy ligero, se rompe muy deprisa, y como las piezas pesan poco se pueden llevar de dos en dos. Con un Peugeot nos vimos mal, era durísimo, también son muy duros los

El espectáculo es brutal, sin dejar de ser poético. En la orquesta hay instrumentos insólitos, como dos motores de automóvil, que suenan mientras el coche muere.



Fiat, y los que más de todos, los Seat 1.500. Tenemos uno, y lo estamos dejando para el último día, porque nos da miedo.»

El espectáculo, por supuesto, no es sólo eso. Hay cohetes, extraños homínidos que se arrastran envueltos en pintura, hombres-nube que lloran poéticamente sobre el público y revientan después contra un muro, salpicando todo de sangre —pintura roja...

«No queremos ser terribles, ni siquiera mal educados», aseguran los ejecutores. Y, efectivamente, no lo son, todo lo contrario. Lo que hacen ante un público un tanto asustado es un acto poético, cargado de significado. Imposible destruir un coche de mejor manera.

Enriqueta Antolín
Fotos: Alex Puyol

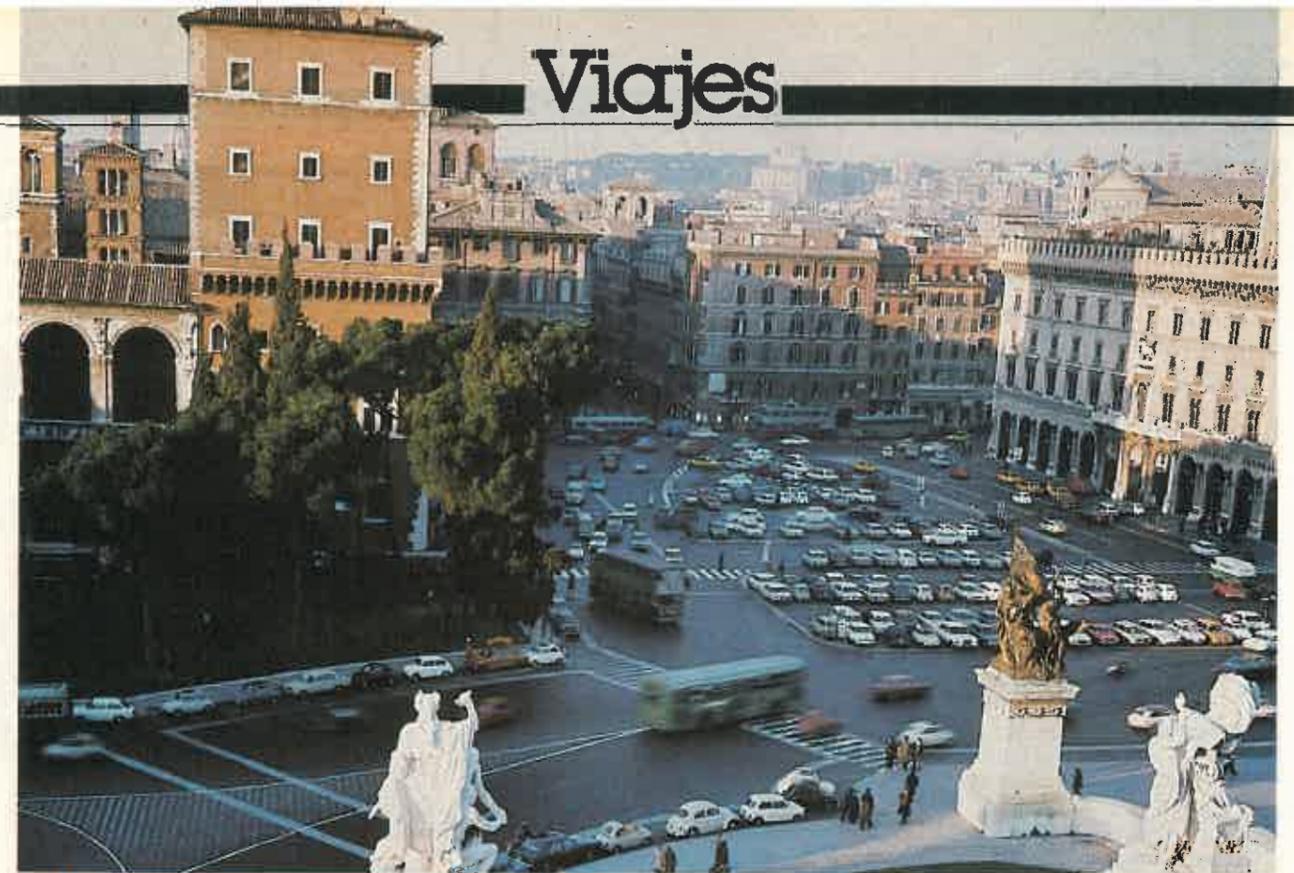
Las grandes crónicas de América contadas por sus protagonistas.

Colón, Hernán Cortés, Bernal Díaz del Castillo, Cabeza de Vaca... Conquistadores y Conquistados. Toda la verdad de aquellos hombres que hicieron leyenda. En Octubre sale a la venta Crónicas de América: Una colección de libros, ocho títulos al año, recopilados y publicados por Historia 16.



- 1. Historia del Almirante. P.V.P. 750 pesetas. Aparición: octubre de 1984.
- 2a. Historia verdadera de la conquista de la Nueva España. P.V.P. 950 pesetas. Aparición: octubre de 1984.
- 3. Naufragios y comentarios. P.V.P. 675 pesetas. Aparición: octubre de 1984.
- 4. La Crónica del Perú. P.V.P. 775 pesetas. Aparición: octubre de 1984.
- 5. El señorío de los incas. P.V.P. 675 pesetas. Aparición: marzo de 1985.
- 6. Visión de los vencidos. Crónicas indígenas mexicanas. P.V.P. 625 pesetas. Aparición: marzo de 1985.
- 7. Relación de las cosas de Yucatán. P.V.P. 600 pesetas. Aparición: marzo de 1985.
- 8. Descubrimiento del río Apurí. P.V.P. 725 pesetas. Aparición: marzo de 1985.

CRONICAS DE AMERICA



ROMA, CIUDAD ABIERTA

CUANDO en plena posguerra Roberto Rossellini rodaba, con serias dificultades, una de las películas más representativas del género que más tarde convendría en llamarse neorealismo italiano, estaba lejos de saber que su título, «Ro-

ma, citta aperta», iba a definir fielmente la forma de ser y de estar de la capital de Italia. Roma, sin duda, es precisamente eso, un lugar de encuentro abierto a todos los espíritus, a todas las ideas. De no haber sido así, la ciudad asentada sobre siete colinas no habría

perdurado, casi intacta, por más de dos mil años.

A caballo entre la pobre punta de la bota italiana y el norte, industrializado y rico, Roma aparece a los ojos del viajero como una mezcla, a veces increíble, de serenidad y caos, de moderni-

Comer y dormir

RESTAURANTES.—Hostaria del Orso, via Monte Brianzo, 93, tel. 656 42 50. El Toulà, via della Lupa, 29, tel. 678 64 71. Passetto, via Zanardelli, 14, tel. 654 36 96. Ranieri, via Mario de Fiori, 26, tel. 679 15 92. 4 Colonne, via delle Poste, 4, tel. 654 71 52.

HOTELES.—Cavaliere Hilton (★★★★), via Cadlolo, 101, tel. 3151. Hassler-Villa Medici (★★★★), piazza Trinità dei Monti, 6, tel. 679 26 51. Le Grand Hotel (★★★★), via Vittorio Emanuele Orlando, 3, tel. 4709. Excelsior (★★★★), via Vittorio Veneto, 125, tel. 4708. Jolly (★★★★), Corso d'Italia, 1, tel. 8495.

Autoagenda

CONCESIONARIOS DE LA ZONA.—Alfa Romeo: via Ostiense, 236, tel. 542 34 75. BMW: via Salaria, 1268, tel. 396 99 91; via Forno8/e, tel. 38 25 66; via Stimigliano, tel. 839 39 91. Citroën: via Collatina, 355, tel. 22 58 41. Ferrari: lungotevere Michelangelo, 8, tel. 38 25 23. Fiat: via della Magliana, 375, tel. 526 06 41. Ford: (Sede) viale Pasteur, 8/10, tel. 54471; via Sarateano, 20, tel. 812 48 08; viale Marconi, 313, tel. 556 56 66; via Renato Simoni, 20, tel. 43 21 50; via Accademia degli Agiati, 47, tel. 542 06 41; via degli Ammiragli, 101, tel. 637 74 73. General Motors: piazzale dell'Industria, 40, tel. 54651; via San Melchiade Papa, 24 angolo via Battistini, tel. 628 55 68; via Salaria, 729, tel. 81 60 01. Innocenti: via Fregene, 11, tel. 755 19 17; via De Viti de Marco, 50, tel. 327 54 93; via Manfredi, 6/a, tel. 80 34 07. Lancia-Autobianchi: via Salaria, 665, tel. 801 83 41. Mercedes-Benz: via Salaria 713/717, tel. 816 23 32; via Flaminia, 1096, tel. 691 35 41. Peugeot-Talbot: via Salaria, 741, tel. 810 88 41; via Flaminia, 1096, tel. 691 35 41; viale Tirreno, 205, tel. 810 29 49; via Tiburtina, 634, tel. 43 57 10; via Clelia Garofolini, 6, tel. 531 34 97; Circonvallazioni Appia, 39/a-45/b, tel. 794 15 51; via della Magliana, 224, tel. 527 42 41; via Ottavilla, 9, tel. 589 13 57; via Collatina, 69, tel. 258 59 75. Renault: viale Marconi, 79, tel. 589 54 41; via della Magliana, 309, tel. 528 00 41; via Seneca, 51, tel. 34 12 04; via Appia Nuova, 803, tel. 79 39 21; piazza dell'Emporio, 24, tel. 575 00 97. Volkswagen-Porsche-Audi: viale degli Ammiragli, 85 e 103, tel. 637 60 30. Volvo: viale dei Parioli, 31, tel. 87 44 95; via Appia Nuova, 1257 bis, tel. 799 76 65.



Roma, un escaparate del pasado a ritmo de hoy
Mil y un rincones testigos de más de veinte siglos a sus espaldas

dad y antigüedad, donde lo sagrado y lo profano se confunden en el museo permanente que se abre en sus calles. No hay ni un solo rincón de la Ciudad Eterna donde no se encuentre una fuente, un pequeño fresco, una acogedora «piazza» o un patio volcado sobre sus estrechas aceras.

En Roma hay que acostumbrarse primero al increíble, y a veces exasperante, tráfico de sus habitantes. El romano pasa, con una facilidad asombrosa, de la más simple apatía a la actividad más desordenada y provocadora. No se exagera cuando se dibujan romanos vociferantes con poses que rozan el esperpento.

Con esa atmósfera no queda más remedio que organizarse..., con el permiso de los romanos. Porque la improvisación está a la orden del día. Y la mejor forma de intentar abarcar —tarea prácticamente imposible— todo lo que es y representa Roma, es comenzando con lo que la ha marcado de una forma más indeleble: los restos del imperio.

La lista sería interminable. Los Fo-

ros de Augusto, de César; el conglomerado del Foro Romano, los arcos de Tito, de Constantino, las termas de Trajano. Al fondo, sin duda, la mayor muestra de la sabiduría de los arquitectos romanos: el majestuoso Coliseo, plagado de celdas, jaulas y corredores, cuyos mármoles fueron desapareciendo poco a poco por la codicia de Papas y príncipes, que no encontraban otra forma de poner su «guinda» particular a sus horteras palacios. Las termas de Caracalla y los museos Capitolinos, en la plaza de Campidoglio, son, junto a las numerosas catacumbas cristianas que bordean la Via Appia Antica, el muestrario sin fin de una época dorada.

Si la época de los Césares supone el esfuerzo por concentrar y dominar el imperio, la Roma del Renacimiento se abre como una explosión de luz y vitalidad. Fray Angélico, Rafael, Botticelli..., echan un pulso a golpe de pincel. Miguel Ángel, el loco de Buonarrotti, se encierra con los Papas en el futuro Vaticano. Bernini vendría después a rematar su obra. La eclosión artística alcanza cotas inimaginables. Sus mues-

ROMA



tras están ahí: la Piazza Navona, la Fontana di Trevi, la Plaza de España y sus escalinatas, Santa Maria la Mayor, San Pietro in Vincoli, donde se admira —no, es el éxtasis— el Moisés de Miguel Ángel.

Pero la muestra, única para esa época, es la basílica de San Pedro, en el Vaticano: su gran esplanada, las columnatas de Bernini, la cúpula de Miguel Ángel, ascensión no apta para cardíacos, la fachada de Maderno. En el interior, los museos vaticanos: mil salas y pasillos con lo mejor. Y por encima de todo, la Capilla Sixtina, una obra que compendia y resume el temor de Dios, el oscurantismo de la época y la técnica del primer y único Buonarrotti.

Quedan en Roma muchas cosas más, como callejar por el Trastevere buscando esos niños romanos que, por mimados y cuidados, parecen no existir en esta ciudad; refrescarse en las mil y una fuentes que desde cualquier esquina rezuman sobre el paseante; saborear la comida romana, simple pero atrayente; retozar en alguna de las villas (Borghese, Doria Pamphili), o subir hasta la colina de Pincio para contemplar el bullicio constante de la Piazza del Popolo.

También queda la posibilidad de asomarse a la vibrante Piazza Venezia si se tiene el buen sentido de no detenerse a mirar el mausoleo conocido como Altare della Patria, la mayor bofetada al buen gusto que en esta ciudad se pueden encontrar. Y es que, con estas cosas, parece que todo el escenario está así montado para dar la razón al gordito héroe Obelix cuando repite, insistente y machaconamente, que «estos romanos están majaretas».

Block del Paparrutas

Roma mesa abierta

EN Roma se pueden degustar todas las cocinas de Italia, pero Roma tiene su propia cocina. No vayáis al romano con platos sofisticados, complicados y difíciles. Lo suyo es la sana simplicidad, el sabor de lo familiar, de lo nutritivo y de lo sabroso.

En casi todos los restaurantes y trattorias de Roma uno puede componer un menú de cocina característicamente romana y, por de pronto, lo más probable es que, aunque solicite platos de otras cocinas italianas, lo que coma tenga como condimento básico el que es único para toda la cocina en Roma: el *strutto*, es decir, la manteca de cerdo.

Pero entremos en cualquiera de esas simpáticas y bulliciosas trattorias romanas con la intención de componernos un menú castizamente romano.

Vengamos primero con le *paste sciutte*: dos sugerencias, la *pasta e broccoli* y los *spaghetti alla matriciana*. La pasta e broccoli (pasta y broquil) es más bien una menestra que una pasta de carne de cerdo fresca, el broquil cocido y pasta de sopa o macarrón corto. Es uno de esos platos clavados en la memoria palatal del romano-romano. Lo habrá comido en su casa miles de veces y no se cansa de repetir. Hay que añadir que el broquil es una de las hortalizas básicas de la cocina de Roma y se sirve de muchas maneras, como antipasto, cocido y aliñado con aceite de oliva o salteado en la sartén, como guarnición de carnes a la plancha.

Los *spaghettis a la matriciana* o amatriciana figuran también entre lo supercastizo de Roma. Van con un buen sofrito de cebolla y tocino cortado en daditos a lo que se añade pulpa de tomate. Se aderezan y sirven con el queso romano por excelencia, el *pecorino* rallado, naturalmente.

Luego, si queremos proseguir en esta línea de pureza tradicional, ha-

bria que pedir la *trippa alla romana*, los callos a la romana, preparación excepcionalmente succulenta.

Van cocidas con cebolla y zanahoria y se aderezan finalmente con pecorino o parmesano rallado en el que se ha mezclado menta fresca picada.

En caso de que no gusten los callos (hay gente que tiene ese defecto), los *rognoni con i funghi de maiale* son un guiso que también satisface las mayores exigencias de purismo romano.

O si no, cualquier preparación cárnica en la que intervenga como complemento la alcachofa. Los *scarciofi* son como una especie de droga para los romanos, que los preparan de mil maneras siempre ajustadas y exquisitas.

O también numerosos platos tanto de carne como de bacalao anunciados en la carta con la mención a *L'agro-dolce*, que es una salsa a base de vino blanco, tomate, ciruelas secas, pasas, piñones, corteza de limón y algo de azúcar. El *bacallà a l'agro-dolce* es muy romano y exquisito.

Para volver a las alcachofas, hay otro plato de pescado característicamente romano y frecuente, que es las *Seppie con scarciofi* es decir, sepias o calamar con alcachofas, en guiso muy rico. Para los quesos, decididamente el pecorino o los ovolline, y entre los postres, siempre muy caseros en Roma, hay que inclinarse por los *gnocchi tenere di latte*, por la *ricotta frita o condita*, o en budino o por los *bocconotti* con la *ricotta*.

En cuanto al vino, el que generalmente se sirve en jarra en las trattorias, tanto blanco como tinto, es *castelli romani*, de 11 a 12 grados, algo neutro pero agradable y bien elaborado y, sobre todo, muy bien de precio.

Con este vino y con los platos mencionados, una comida en una trattoria oscila entre las 15 y las 20.000 liras (de 1.500 a 2.000 pesetas) y nadie se queja.



Xavier Domingo

RESTAURANTE ESPECTACULO

GALA ESPECIAL

RESTAURANTE



DEL 18 AL 20 DE OCTUBRE

CHIQUETETE

Pombo

Comedor

Abierto mediodía y noche

y sus atracciones internacionales

RESERVAS Tlfs. 273 78 04-05. Entrada por Menéndez Pelayo frente c/lbiza



ZAFIRO

MONTAR UN ENCENDIDO ELECTRONICO

En los últimos años los avances en el automóvil han ido dirigidos en gran parte a la introducción de la electrónica en todos los sistemas. El primer elemento en el que la electrónica ha sido introducida es el encendido. Gracias a esto se han suprimido algunas de las partes mecánicas de los encendidos convencionales, tal y como los platinos, con lo cual no es necesario realizar algunas de las revisiones periódicas que se hacen con los encendidos convencionales.

Las ventajas del encendido electrónico son muchas, pero las más evidentes son: gran ahorro en revisiones y puestas a punto, mejor rendimiento sobre todo a altas revoluciones y mejora del arranque en frío.



1 El encendido electrónico tiene dos componentes: el distribuidor y la bobina con el integrador electrónico. También es necesaria una lámpara estroboscópica para calar en su punto el distribuidor. Por último, tres llaves fijas.

La instalación es sumamente sencilla, aunque es necesario hacerse con una pistola estroboscópica para poner a punto el encendido una vez instalado. El resto de las herramientas se limitan a unas cuantas llaves fijas del ocho, del diez y del trece. Es conveniente que después de haber montado el encendido electrónico realice una puesta a punto, con cambio de bujías incluido.

Los encendidos electrónicos son caros, por lo que cuando decida comprarlo consulte en su concesionario qué modelo es el diseñado específicamente para su coche.

En un taller le podrán montar el encendido electrónico por unas 5.000 pesetas, incluida la puesta a punto.

Victor Piccione



2 Desconecte el cable que va desde el distribuidor a la bobina y proceda a aflojar el tornillo que fija el distribuidor en su posición. Quite el tornillo y la pieza curvada que presiona sobre el eje del distribuidor.



3 Antes de seguir desmontando el encendido convencional tendrá que quitar los cables de alta tensión que van a las bujías y a la bobina. Antes de quitarlos, marque en cada uno el número del cilindro al que corresponden.



4 Ahora ya puede sacar el distribuidor, para ello basta con tirar de él hacia arriba. Antes de sacarlo tendrá que haber dejado el motor parado en una posición tal que el contacto interior esté accionando el cilindro número uno.



5 Afloje los dos tornillos que fijan la bobina en su lugar y extráigala. Quite el cable de alta tensión y desmonte los dos terminales, marcando cuál va al depósito y cuál va al negativo, así como el que va al cuentarrevoluciones.



6 Tome la tapa del distribuidor del encendido electrónico. Identifique cuál de los cuatro contactos del interior corresponde al cilindro número uno. Marque en la parte exterior el lugar correspondiente a dicho cilindro.



7 Ponga la tapa en el distribuidor y encájela en su sitio. Marque en la base del distribuidor el lugar donde se corresponde la marca anteriormente hecha en la tapa. Quite la tapa y dirija el contacto hacia la marca.



8 Ahora, con el nuevo distribuidor colocado de esta forma, puede acoplar toda la pieza en el alojamiento, procurando no variar su posición, porque de esta forma quedará aproximadamente a punto.



9 Instale la nueva bobina en el mismo alojamiento de la convencional y conecte los cables tal y como viene indicado en las instrucciones del encendido. Para el cuentarrevoluciones tendrá que intercalar un condensador.



10 Con la lámpara estroboscópica ponga el coche a punto. Para ello gire ligeramente el distribuidor hasta que la marca aparezca perfectamente centrada en su lugar. Entonces apriete el tornillo que fija el distribuidor.

Mercado

PRECIOS

LAS VENTAS DE TURISMOS EN EUROPA

	1980	1981	1982	1983
Alemania	2.426.187	2.330.335	2.155.536	2.426.774
Austria	227.548	198.659	201.155	256.676
Bélgica/Lux. ...	399.240	350.730	344.690	338.933
Dinamarca	73.774	71.891	85.407	116.238
España	504.051	435.133	456.799	476.083
Francia	1.873.202	1.834.826	2.056.490	2.017.617
Gran Bretaña ..	1.513.761	1.484.622	1.555.027	1.791.699
Irlanda	93.563	105.106	72.424	59.132
Italia	1.717.432	1.739.282	1.688.414	1.582.170
Noruega	95.550	104.670	115.573	109.672
Países Bajos ...	450.076	386.783	403.103	456.354
Portugal	58.357	79.194	85.194	92.294
Suecia	192.588	188.522	218.428	217.123
Suiza	279.764	291.066	290.890	273.886
Canadá	948.967	804.050	713.101	841.939
USA	8.760.937	8.443.919	7.754.342	8.924.186
Japón	2.854.185	2.866.694	3.038.274	3.135.619

Fuente: Cámara de Comercio francesa.

OFERTAS DE LA SEMANA

Seat Ronda System Porsche más baratos

TALBOT continúa con la oferta prorrogada de los mil litros de gas-oil gratis a la compra de un Talbot Horizon Diesel.

En Barcelona, varios concesionarios Seat, entre ellos Centralisa, de la calle de General Mitre, 2, ofrecen el singular plan de financiación Seat con tan sólo un 15 por 100 de entrada. Pero donde se encuentra lo inte-



resante de la operación es en la recogida del vehículo de ocasión, en donde se le puede abonar al interesado la diferencia entre la tasación de su coche y la entrada del nuevo Seat (esta cantidad puede ser abonada en metálico).

La oferta, en principio, es válida para todos los Seat, los Ronda GLX System Porsche y los Panda.

Cómo elabora los precios totales y costo por kilómetro MOTOR16

PARA la elaboración del precio total de los automóviles nuevos, MOTOR16 parte en todos los casos del precio franco fábrica o frontera. A este precio franco fábrica se le añaden los Impuestos Generales por Tráfico de

Empresas, Impuestos de Lujo, Tasas de Matriculación, Transporte 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.

Cuéntenos su caso

UNA COSA O LA OTRA

Soy propietario de un Seat 132/1800 Restyling sobre el que quiero formular algunas preguntas. ¿Cómo podría reducir el consumo? En la actualidad, en carretera a una marcha tranquila, pero rápida, supera los 12 litros. Desearía también cambiar los neumáticos.

Respuesta.—El Seat 132, si no mucho más pesado que el 131/1600 —pues apenas hay 40 kilos de diferencia entre uno y otro—, tiene una superficie frontal y un volumen considerablemente mayores, lo que se traduce en una resistencia aerodinámica mayor y, por tanto, a fin de cuentas, un consumo potencial más elevado. Los 12 litros que nos menciona son, no obstante, algo excesivos; a una marcha moderada en torno a las 4.000 rpm no debería pasarse de los 10 litros. De no ser así revise por este orden bujías, puesta a punto del encendido y carburación (incluyendo el cambio del cartucho del filtro de aire si fuera necesario). Si su coche es anterior a octubre de 1978 le corresponden neumáticos 185/70 SR-13, mientras que si es posterior a esta fecha debería llevarlos de la medida 175/70 SR-14. No es aconsejable monte medidas diferentes a éstas si lo que le preocupa es el consumo. Debe elegir entre mejorar las prestaciones y disminuir el consumo, las dos cosas

a la vez no puede ser. Por otra parte, el motor de su coche, con sus 105 CV a 6.000 rpm, está ya bastante exprimido y no deja margen para mucho más si no es metiéndose en demasiadas complicaciones, por lo que no le recomendamos tocarlo.

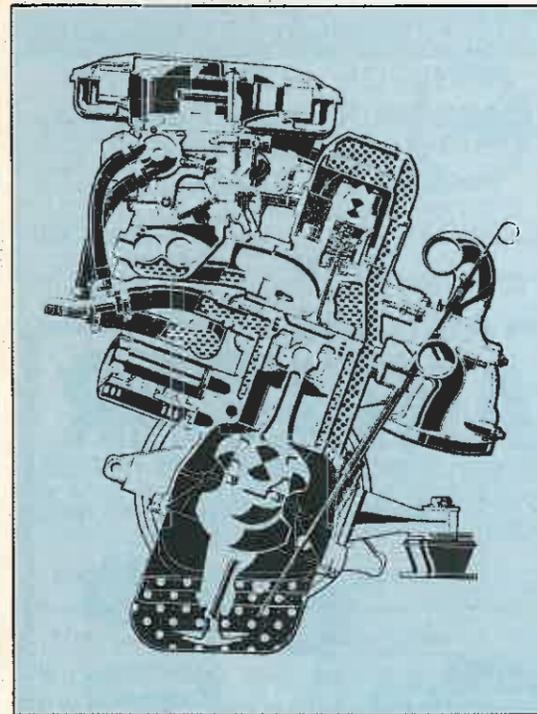
CAPACIDADES DE MALETERO

En el número 41 de su revista se dice que la capacidad del maletero de un Renault 9 GTC es de 446 litros y el de un Corsa TR de 390 litros. Según los catálogos de ambos modelos, el Opel tiene 430 litros y el Renault 402,5 litros. Parece claro que o se ha deslizado un error o los catálogos son muy inexactos. Me gustaría que me aclarasen esta información.

Por otro lado, me gustaría me informasen sobre el significado de las siglas OHC cuando hacen referencia a la distribución de un motor.

Julio López
Madrid

Respuesta.—Existen distintos sistemas para hacer las mediciones de los



maleteros. Los más frecuentes son, o utilizando unas pelotas pequeñas hasta llenar el cofre o haciéndolo con unos cubos de medidas standar. Las

levas en cabeza). Se trata de un sistema de distribución, más moderno, en el que el árbol de levas se sitúa en la culata, frente al tradicional árbol de

diferencias no son muy grandes, pero evidentemente las pelotas aprovechan mejor los recodos que los cubos y, por tanto, los valores son distintos. Las marcas no especifican la técnica empleada, de ahí que no coincidan muchas veces los datos dados por ellas con los que sacamos en MOTOR16.

En el caso concreto que usted nos plantea, en el Opel Corsa 1.2 TR es correcta la medida de 390 litros que pone en la revista, pero, efectivamente, hay un error de imprenta en el del Renault 9 GTC; nosotros dábamos 446 decímetros cúbicos cuando en realidad la medida que sacamos fue de 360 decímetros cúbicos.

En cuanto al significado de las siglas OHC, en inglés quiere decir *Over Head Camshaft* (árbol de levas en cabeza). Se trata de un sistema de distribución, más moderno, en el que el árbol de levas se sitúa en la culata, frente al tradicional árbol de

levas lateral de la gran mayoría de los motores menos actuales.

REVISTAS AMERICANAS DEL MOTOR

Soy lector de varias publicaciones europeas sobre el motor y estoy interesado en conocer alguna norteamericana, para lo cual les pido me aconsejen sobre la de mayor calidad.

Manuel López
Salamanca

Respuesta.—Existen más de una docena de publicaciones sobre el motor en Estados Unidos. Casi todas ellas de ámbito federal, pero también algunas de difusión más reducida, de excelente calidad. Entre las más conocidas le recomendamos:

Car & Driver: 2002 Hogback Road. Ann Arbor, Michigan 48104. USA.

Motor Trend: 8490 Sunset Blvd. California 90069. USA.

De todos modos, cualquiera de ellas puede encontrarlas en un buen quiosco de prensa en España.



En la actualidad monta unos 185/70, ¿por cuáles debería cambiar? Desearía también saber las posibilidades de mejorar sus prestaciones, sin que por ello el consumo se resienta.

Rafael
Santiago de la Espada (Jaén)

185/70 SR-13, mientras que si es posterior a esta fecha debería llevarlos de la medida 175/70 SR-14. No es aconsejable monte medidas diferentes a éstas si lo que le preocupa es el consumo. Debe elegir entre mejorar las prestaciones y disminuir el consumo, las dos cosas

CRITICA DE TIENDAS

Arevalillo Hermanos, S. A. C/. Alameda, 9. Madrid

CRISTALES PARA TODOS

UNA de las más antiguas y prestigiosas empresas dedicadas al acristalamiento de automóviles se fundó al final de la guerra, y desde entonces, ininterrumpidamente, ha funcionado creciendo poco a poco. En la actualidad, siete talleres componen Arevalillo Hermanos, Sociedad Anónima, teniendo las oficinas centrales en Madrid, C/. Alameda, 9, con teléfono 468 21 01; con talleres con solera, como el antiguo Lunauto, C/. Duque de Sesto, 5; con una superficie aproximada de 400 m², no da abasto para atender a los clientes que todos los días llegan a sus puertas, teniendo éstos que solicitar turno para entrar. Las reparaciones se realizan normalmente en el acto, con una pulcritud admirable, pudiendo solucionar provisionalmente cualquier problema de cristalería,

sustituyendo el vidrio roto por láminas de plástico si fuera necesario o fabricando parabrisas templados o

laminados por encargo del cliente. Complementan estos servicios con la colocación de láminas ahumadas

o espejo en los cristales, así como la instalación de techos practicables, filtraciones de aguas, cambios de gomas, etcétera. En Martín de Vargas, 42, de Madrid, se encuentra otro de los talleres, dedicado más especialmente al coche nacional; los camiones y autocares son también atendidos en las naves del polígono industrial de Fuenlabrada.

En Zaragoza, y bajo el nombre de Aragonesas del Parabrisas, disponen de unas completas instalaciones con 1.400 m² de superficie, y ubicadas en un sitio estratégico para el transporte en la carretera de Logroño, kilómetro 7.300, polígono Europa.

Puntuaciones: Talleres, 9; stok, 8; empleados, 8; entregas, 8.



Velograma

Circuito de Estoril

RECORRIDO

1: Ciudad portuguesa situada a 6,5 kilómetros de este circuito. 2: Piloto que ostenta el récord de la vuelta desde 1977, con un tiempo de un minuto y treinta y cuatro segundos, en las pruebas celebradas en este GP de Estoril. 3: Advertencia, consejo. 4: Piloto que actualmente ostenta la mejor puntuación para adjudicarse el Campeonato de Europa de Fórmula 3. 5: Doblar o tor-

cer encorvando. 6: Puerto de Grecia y gran centro comercial e industrial. 7: Nombre femenino muy común en España. 8: Famosa marca de neumáticos, que recientemente ha decidido usar el equipo Brabham. 9: Ciudad italiana a orillas del Adriático. 10: El campeón mundial de Fórmula 1 en 1980.

AYUDA «COLOR»

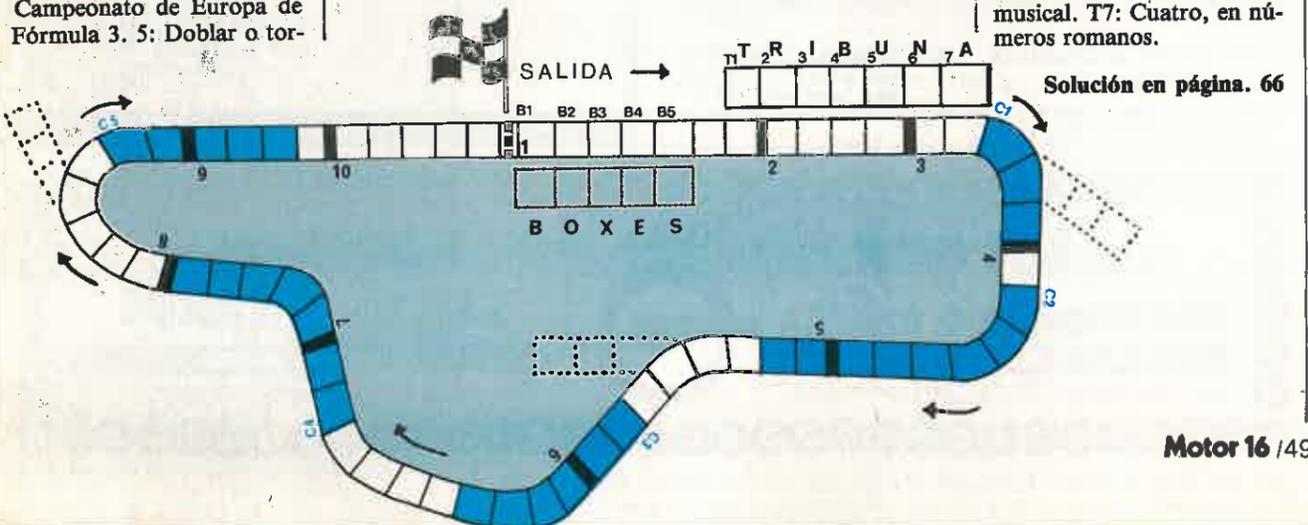
B1: Elemento compositivo que denota igualdad. B2: Nombre de familia con que se distinguen las personas. B3: Cajón cuadrilongo, por lo común de madera, en forma de tronco de pirámide invertido que sirve para amasar el pan y para otros usos. B4: Perteneciente o relativo al cabello. B5: Chupar el jugo de una cosa.

AYUDA «BOXES»

B1: Repetido, canto del cuclillo. B2: Contracción. B3: Nota musical. B4: Consonante. B5: Voz de mando.

AYUDA «TRIBUNAS»

T1: Campeón. T2: Marchad. T3: Se dirige a un lugar. T4: Artículo. T5: Interjección con que se expresan muchos sentimientos, especialmente dolor. T6: Nota musical. T7: Cuatro, en números romanos.



MOTORLANDIA, S. A.

EXPOSICIONES:
Paseo de la Castellana, 268. Teléfono 733 96 98.
Plaza República Dominicana, 6. Teléfono 457 65 65

SERVICIO Y RECAMBIOS: José Vasconcelos, 2. Teléfonos 733 73 97 y 733 75 98. MADRID 28046

INICIACION ESPECIAL

PEUGEOT TALENT

El Bello y la Bestia

NISSAN PATROL
El Rayo Japonés

NISSAN CHERRY
CONCESSIONARIO MADRID Y PROVINCIA

Iberauto

■ Sta M^a de la Cabeza, 45
Tels 230 86 85 MADRID

■ Galileo, 80-84
Tels 445 93 83 MADRID

■ Carretera de Barcelona,
Km 31,600 Tels 889 33 11
ALCALA DE HENARES

■ Avd de los Carabanchales, 2
Tels 619 79 94 ALCORCON

■ MERCA MADRID
Tels 785 27 14
ZONA COMERCIAL

NISSAN MOTOR IBERICA

Los Japoneses

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.

Audi VW

DURANTE ESTE MES SU VEHICULO NUEVO SEAT-AUDI-VW CON UN RADIO-CASSETTE TOTALMENTE INSTALADO

AVENIDA DE OPORTO, 91 MADRID TEL. 472 31 96
EUGENIA DE MONTIJO, 100 TEL. 208 69 67

POR motivos de salud se vende BMW 730 automático, cuidado por chófer, 30.000 kms. Tapizado en cuero, limpia faros, techo corredizo, asientos, asientos traseros eléctricos, aire acondicionado, cambio automático, etc. Información Tel. 274 89 98, de lunes a viernes de 10,30 a 14 h., y 15 a 17 h. Srta. Dori.

VENDO Renault Fuego, semi-nuevo, pocos kilómetros. Tel. 411 41 35.

VENDO Panda 45. Muy cuidado, con extras, B-EX. 360.000. Núñez. Tel. (93) 237 37 01. Horas oficina.

FORD Transit, interesante para autocaravan. M-BJ. Tel. (91) 463 53 58.

FIAT 128, muy cuidado y revisado, M-DC. Tel. (91) 463 53 58.

SEAT 127, impecable. Repasado del todo. Excelente estado. Tel. (91) 463 53 58.

VENDO o cambio. Fiat 3200. Bertone. Con 65.000 km., aire, elevallunas, estéreo y más extras. O cambio por coche antiguo tipo Mercedes Pagoda 280 SL o parecido. Tel. (91) 265 44 58.



BMW K-100-RT
VIAJAR EN PRIMERA

EL modelo K-100-RT, presentado recientemente en nuestro país, completa la serie K, formada por la RS y la K-100 básica. Como todos los productos con el sello BMW, la RT es sinónimo de calidad, y sobretodo se distingue por la consabida fiabilidad mecánica. A excepción del carenado, el motor y la parte ciclística son idénticas a la versión K-100. Sin embargo, en la RT se han corregido los pequeños defectos de que adolecían las primeras unidades, y también la mecánica se ha perfeccionado en algunos detalles, de modo que se la puede considerar una moto totalmente lograda.

El carenado, de grandes dimensiones, es el fruto de múltiples estudios realizados en el túnel del viento, y a pesar de su tamaño ofrece buenas dotes aerodinámicas, y el conductor se encuentra totalmente protegido detrás de él.

La RT está destinada al gran turismo relajado, o bien para emprender largos viajes donde la fiabilidad mecánica

y el confort de marcha juegan un papel de primera importancia. El nivel de acabado es el mismo de todos los modelos BMW, donde la solidez junto con la calidad de todos los componentes sitúan la RT en un lugar de primer orden frente a sus competidoras.

Los aficionados al «American Style», que buscan en una moto la comodidad conjugada con la ausencia de problemas mecánicos, pueden encontrar en la BMW K-100-RT un producto exclusivo capaz de satisfacer todas sus exigencias, y además poder disfrutar de la manejabilidad característica de toda la serie K.

MECANICA

★★★★

La RT está equipada con el ya conocido motor de cuatro cilindros que rompió con la tradición bicilíndrica, que duró sesenta años. Como es de esperar, también este pluricilíndrico se-

guirá los mismos pasos de su antecesor, el boxer, y con la aportación de continuas mejoras demostrará su validez mecánica durante las próximas décadas.

Según datos del fabricante, el motor de la RT desarrolla 90 caballos de potencia a 8.000 revoluciones por minuto, y el par máximo, que es de 8,7 mkg., se produce a 6.000 revoluciones por minuto. Como se puede comprobar por estos datos, la elasticidad es la mejor característica del motor. No cabe duda que el sistema de inyección electrónica que alimenta la culata contribuye de forma decisiva en esta característica. El diseño del propulsor no encierra nada revolucionario; sin embargo, hay que reconocer a BMW el mérito de haber sabido realizar un motor de cuatro cilindros en línea con doble árbol de levas en cabeza, que por su colocación horizontal se diferencia de todos los demás. La resistencia mecánica es total en cualquier circunstancia de uso; durante la visita a la fábrica de Berlín, lugar donde se construyen estas

Para los amigos del Club 16
vino Rioja "Sagasta 81"
por solo 400 ptas.

"SAGASTA 1981", es un vino de crianza de las bodegas Olarra de Logroño. Un vino exclusivo, con etiquetas numeradas, para los amigos del Club 16. Beneficiarse de esta magnífica oportunidad que el Club 16 le ofrece de adquirir este gran vino, a tan magnífico precio.



Oferta válida sólo para el territorio nacional.
ENVIE ESTE CUPON A CLUB16, Hnos. García Noblejas, 41. Madrid 17.

Envíeme
cajas de 6 botellas de Rioja Sagasta 1981, al precio de 2.400 ptas/caja.

Nombre _____

Dirección _____ Tel. _____

Localidad _____ D. Postal _____

Adjunto talón a nombre de INREVISA por un total de _____ ptas.
Giro Postal _____

Como suscriptor n.º _____ de _____ he aplicado un
descuento del 10% (total: 2.160 ptas/caja) al importe de mi pedido.

Suplemento para Canarias 100 ptas.

Las cajas serán transportadas por aitena, s. a.

CONSUMO



Bajo en su cilindrada

Litros/100 km.

CIUDAD	
En primera, segunda y tercera ...	7,1
CARRETERA	
En conducción tranquila	5,5
En conducción rápida	7,7
AUTOPISTA	
A 180-211 km/h.	10,0

motos, pudimos comprobar el alto nivel tecnológico empleado en la fabricación, y el severo control de calidad a que se someten todos los componentes.

El sistema de inyección Le-Jetronic, especialmente diseñado por Bosch, se alimenta con una bomba de gasolina a presión continua, situada en el depósito del carburante. El encendido es también electrónico y, además de asegurar un perfecto funcionamiento en todos los regímenes, dispone de un limitador que actúa cortando el suministro de corriente, una vez que el motor intenta sobrepasar las 9.000 revoluciones por minuto. Como en los demás modelos K, el cambio es rápido y preciso. Los desarrollos son los apropiados para una moto de gran turismo, con la quinta marcha algo más larga. El embrague, formado por un disco en seco, gira en sentido contrario al cigüeñal, con el fin de reducir las fuerzas centrífugas. Tanto su manejo como las reacciones en funcionamiento son de lo más progresivo y agradable.

La parte ciclística se compone por el chasis multitubular anclado al conjunto motor-cambio-transmisión, por cinco puntos, tres en el lado derecho y dos en el izquierdo.

La suspensión posterior, tipo mono-lever, está basada en un solo amortiguador regulable en tres posiciones, y colocado en el lado derecho. La hor-



Todas las mejoras introducidas en la versión RT están encaminadas al mismo fin, optimizar las condiciones rúteras de la moto, para realizar viajes largos con el mayor confort.



quilla delantera tiene barras de 41 milímetros de sección, con un recorrido útil de 185 milímetros.

El sistema de frenos está formado de tres discos perforados y de sección fina. Todos tienen 285 milímetros de diámetro y están equipados con pinzas Brembo.

COMPORTAMIENTO



La K-100-RT es sinónimo de grandes viajes emprendidos con pasajero y a tope de equipaje. En estas circunstancias,

conducir por una autopista manteniendo una velocidad siempre por encima de los 165 kilómetros por hora es un verdadero placer, y ella se comporta con brillantez.

La puesta en marcha es inmediata, incluso en las mañanas invernales, donde se necesita usar el mando del aire durante unos segundos. Posteriormente, debido a la refrigeración líquida del motor es imprescindible un proceso de calentamiento algo más largo de lo habitual, que se compensa con la fiabilidad de funcionamiento durante la marcha. La RT es una moto indicada para personas altas o de mediana estatura. Una vez arrancado, el conductor se en-



Precio en la calle: 1.468.966 ptas.

Importador: BMW Ibérica, P.º de la Castellana, 149, Madrid.
Garantía: Un año.
Plazo de entrega: inmediato.
Talleres oficiales: 55 en España.
Fecha de presentación: Octubre de 1984 en España.

VIRTUDES

- Buena estabilidad.
- Consumo bajo.
- Mecánica robusta.
- Frenos eficaces.
- Buena aerodinámica.

DEFECTOS

- Vibraciones en general.
- Falta de aislamiento térmico entre el motor y el depósito del combustible.
- Suspensión delantera demasiado blanda.

el más mínimo bache. En tramos de curvas enlazadas, la RT mantiene su elevado nivel de estabilidad, aunque la postura del conductor y el volumen del carenado hacen incómodo su manejo.

Los frenos, en cualquier circunstancia, son potentes sin casi nunca llegar a bloquear las ruedas. En frenadas muy apuradas se echa en falta una horquilla que cediese más lentamente y con una recuperación no tan rápida. Sin embargo, sobre suelo bacheado conducir la RT es como estar sentado en un colchón de plumas. El único inconveniente son las vibraciones presentes en todos los regímenes, y particularmente desagradable a 4.000 r.p.m.

ACABADO



La RT es la mejor equipada de la serie K. El carenado dispone en su interior de dos compartimentos útiles para guardar cosas de uso continuo, mientras para los largos viajes, o para guardar el casco, está equipada con dos carteras laterales de gran capacidad. El panel de mandos es idéntico a los demás modelos, y al igual que el manillar y los reposapiés, está montado sobre silent-block de goma. Para subir la moto al caballete se dispone de una palanca con la empuñadura recubierta de goma, colocada en el lado izquierdo de vehículo.

Quitando el asiento se tiene acceso a la bolsa de herramientas, cuyo contenido es completo y sus componentes son de buena calidad. El faro halógeno, ubicado en el carenado, proporciona un alumbrado digno de una moto como ésta, y los mandos eléctricos, que han sido estudiados en la Universidad de Aquisgrán, son fáciles de manejar y estéticamente están muy logrados. Por el momento, la RT es disponible en dos colores: burdeos o gris oscuro. Ambos muy sobrios, y el acabado de la pintura es el habitual de BMW.

VALOR/PRECIO



El precio de la K-100-RT se justifica por varias razones. Las más importantes son la resistencia mecánica y la fiabilidad de su comportamiento; a esto hay que añadir un bajo consumo de carburante y tener en cuenta que a la hora de una reparación la accesibilidad mecánica no puede ser mejor.

En este momento su precio es de 1.468.966 pesetas, con el impuesto de lujo y la matriculación incluida.

La línea estética está en acorde con el estilo americano que se ha pretendido, aunque a los europeos gustan las motos menos aparatosas. Sin embargo, parece ser que es cierta aquella frase que sobre gustos no hay nada escrito.

Texto: Gligi Corbetta

FICHA TECNICA



BMW K-100-RT

MOTOR Cuatro cilindros en línea horizontales. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Dos válvulas por cada cilindro. Doble árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera: 67 x 70. Cilindrada total: 987 c.c. Relación de compresión: 10,2:1. Par máximo: 8,7 mkg. a 6.000 rpm. Potencia máxima: 90 CV a 8.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica LE-JETRONIC, con bomba eléctrica para el carburante. Encendido: Electrónico Bosch VZ-51-L.

TRANSMISION Primaria por piñones helicoidales. Secundaria por cardán. Embrague monodisco en seco. Caja de cambio de 5 velocidades.

BASTIDOR Estructura entrearmada multitubular abierta en la parte inferior, y el motor anclado con 5 puntos. Suspensiones: Suspensión delantera horquilla telescópica con barras de 41 mm. de diámetro. Suspensión posterior mono-lever hidroneumática. Frenos: 3 discos de 285 mm. de diámetro, con limitador de frenada en la rueda posterior.

DIMENSIONES Longitud total: 2.220 mm. Distancia entre ejes: 1.516 mm. Altura máxima: 1.460 mm. Anchura máxima: 916 mm. Capacidad del depósito: 22 litros. Peso: En seco, 229 kg.

cuenta perfectamente acoplado a la forma del asiento y las piernas se encuentran protegidas por la forma interior del carenado. El manillar, algo grande, permite mantenerse en posición recta incluso a velocidad elevada, gracias a la protección del carenado. Este último mantiene la estabilidad de la moto a cualquier velocidad, sin gravar peso sobre la horquilla, y el conductor se encuentra libre del choque contra el aire, incluso al sobrepasar los 200 kilómetros por hora. En este caso, o mejor dicho, a partir de los 170 kilómetros hora, la moto tiende a culebrar, debido a las dos carteras laterales que alteran por completo la aerodinámica. Una vez quitadas, el comportamiento en autopista es fiable hasta los 211 kilómetros por hora, velocidad máxima registrada durante la prueba. En curvas rápidas, la RT mantiene sus dotes de buena estabilidad, tanto con el pasajero como sin él. La progresividad del motor permite entrar en los virajes rápidos acelerando suavemente, teniendo siempre la sensación de tener la potencia necesaria siempre disponible para recuperar con brío después de la salida. En carretera de curvas amplias, la RT permite mantener medias sorprendentes sin hacer apenas uso del cambio de marcha o de una conducción semideportiva. A partir de las 6.000 revoluciones por minuto, hasta las 9.000, el motor acelera con progresividad sin

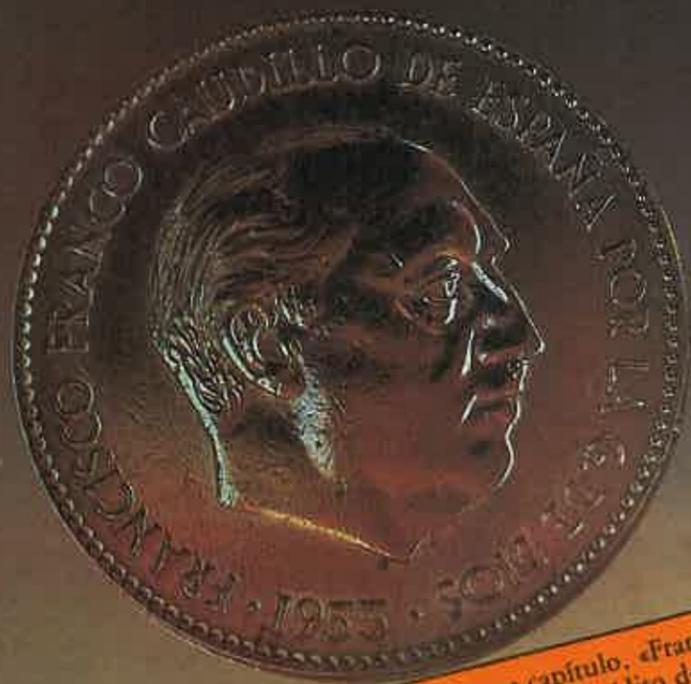


Diario 16

SEMANAL

DOMINGO 30 DE SEPTIEMBRE DE 1984.

NUMERO 158



En el tercer capítulo, «Franco y la masonería»
Un documento inédito de los primeros años

LA HISTORIA DEL FRANQUISMO EN COLECCIONABLES

¡FRANCO, FRANCO, FRANCO!

LAS DOS CARAS DE CUARENTA AÑOS DE PODER ABSOLUTO



Diario 16

Núm. 158 Número 2.611
45 pesetas
Miércoles 7 de Septiembre 1984
Madrid y Palma, S. A.



Con la prematura muerte, a los cincuenta y nueve años, de Truman Capote, desaparece uno de los más grandes innovadores de la narrativa del siglo XX. Como testimonio de su vida turbulenta y controvertida, Diario 16 publica hoy una selección de sus obras más importantes.

¡FRANCO! ¡FRANCO! ¡FRANCO!

Franco. Los pros y los contras del hombre que murió en su cama después de 40 años de poder absoluto. Reviva objetivamente las dos caras de una época que usted y sus hijos deben conocer.

FRANCO, SU REGIMEN Y LA OPOSICION.

**Cada domingo,
la Historia del Franquismo con el semanal de Diario 16.**

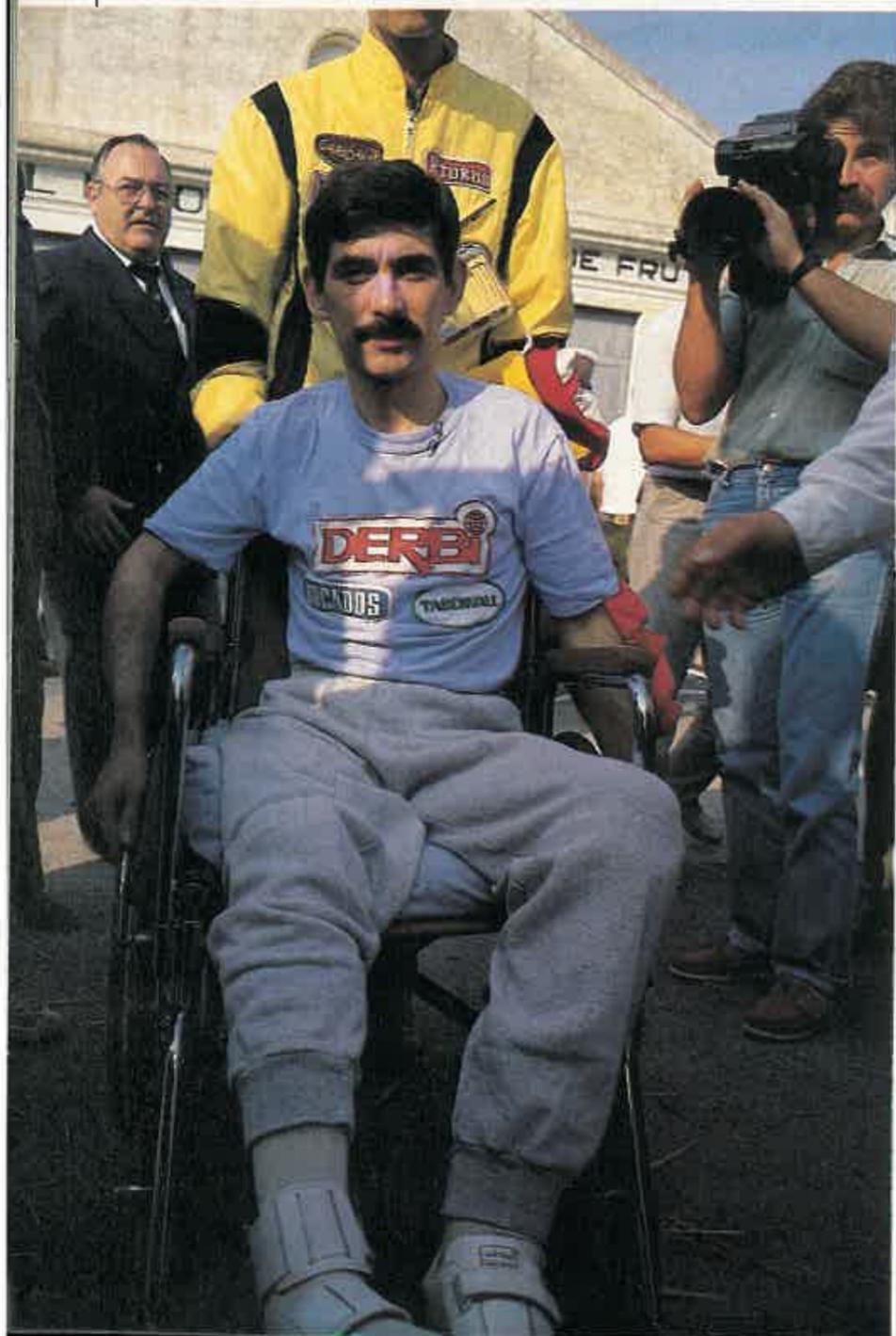
Aquellos 40 años de España.



Diario 16

Colaboran: Manuel Tuñón de Lara, Stanley Payne, Javier Tusell, Angel Viñas, Raul Preston, Rafael Abella, Fernando Díaz Plaja, Ramón Tamames...

HOMENAJE A TORMO EN CULLERA PERDIERON TODOS



En el circuito de Cullera, Ricardo Tormo recibió emocionado el homenaje de su afición, que acudió en bloque a tributarle su reconocimiento. Los que no acudieron fueron los pilotos punteros de la categoría de 250 c.c. super, Cardús, Pons, Boronat, Garriga, García Gil y otros, hecho que se hizo pasar como un desaire a Ricardo, pero en realidad constituía su protesta porque la celebración de esta carrera había supuesto la anulación del Superprestigio de Calafat. Esta competición debía haber sido la carrera de velocidad más importante de las disputadas en España tras el Campeonato del Mundo, corrido en el Jarama, y tenían confirmada su asistencia mediante contrato pilotos como Sarron, recién coronado campeón del Mundo; su antecesor, Lavado, y hombres de la valía de Herweh, Eckl o Carter, que han animado este año las carreras del mundial del cuarto de litro.

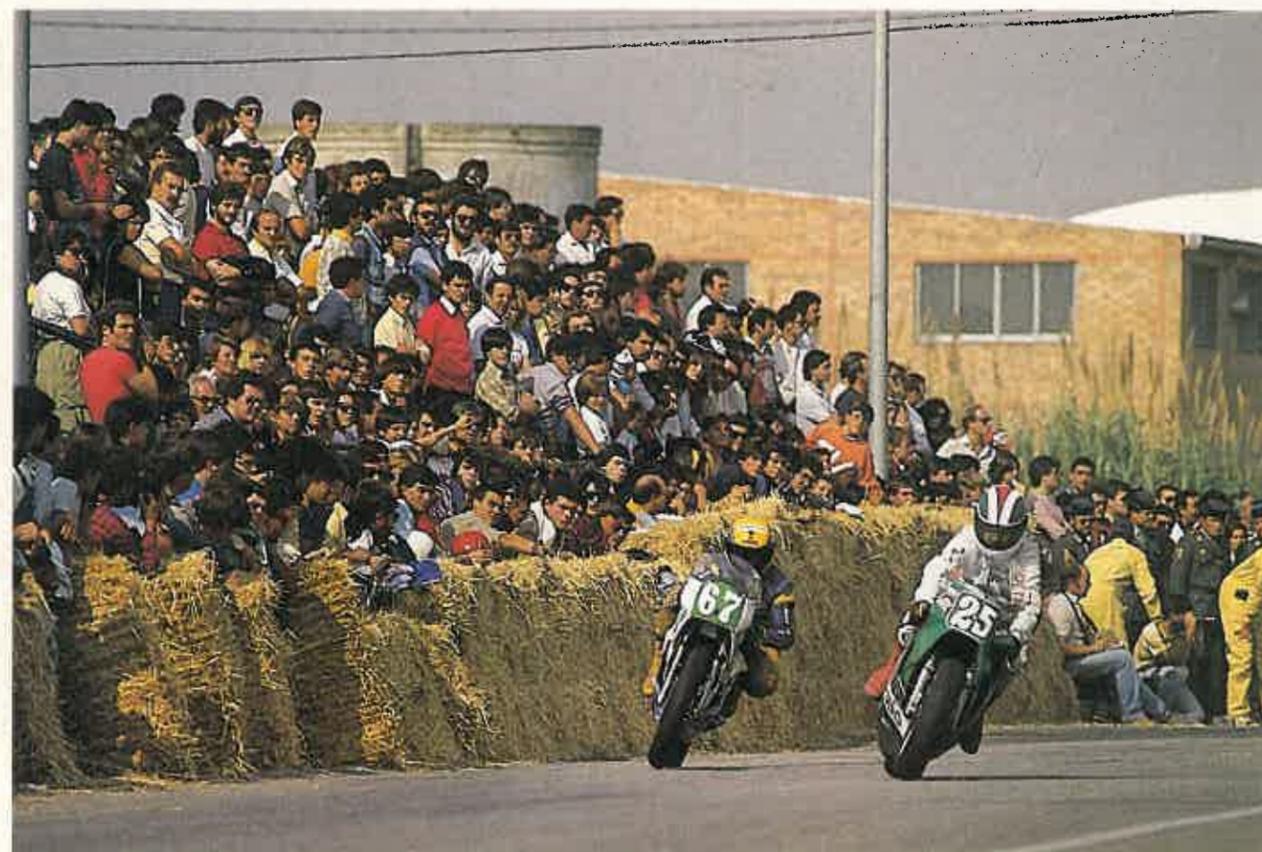
La carrera de Calafat la organizaba la peña Motorista Barcelona. Tras haber pedido su carrera en julio, a última hora se vieron sorprendidos al ver denegado el permiso por coincidencia de fechas con la de Cullera, cuya demanda y presentación de reglamentos fueron en ambos casos posteriores a aquélla.

Coincidencia de fechas

Lo que resulta evidente es que de las dos carreras, la que podía ser trasladada de fecha sin problemas importantes era la de Cullera, ya que los pilotos españoles del campeonato nacional no tienen una agenda tan cargada, como es el caso de los internacionales de la talla de los citados anteriormente, y para los cuales una variación de fecha significaba el no poder hacer el desplazamiento. No hay duda de que Ricardo Tormo merece un homenaje, pero tampoco variaría una semana... y, al fin y al cabo, no se ve lo lógico que resulta el hacérselo con una carrera en un circuito urbano, a alguien que precisamente sufre en su carne la falta de trazados permanentes.

Hay que decir, en honor a la verdad, que el trazado de Cullera estaba magníficamente protegido, con una profusión de balas de paja inaudita, y que la organización funcionó todo lo bien que cabe esperar en unas condiciones como son las de una carrera en un trazado eventual.

En el aspecto puramente deportivo digamos que corrieron los seniors y los supers. Los primeros, en 125 y 250 c.c., y los segundos, en 80 y 250 c.c. La carrera de 125 senior tuvo como vencedor a Manuel Fernández, que se impuso a Pedro Otón y Daniel Martínez. En el cuarto de litro de los seniors se asistió a una bonita carrera, ya que durante toda la prueba rodaron juntos en cabeza Luis Albero, mecánico de Cardús en el mundial, y Juan Ramón Bolart.



Homenaje a Ricardo Tormo en un circuito urbano

Precisamente, el grave accidente del piloto valenciano fue por no disponer de un circuito permanente

La llegada prometía emoción, ya que en la última vuelta, Bolart adelantó al líder, aunque éste se recuperaría a tiempo de recibir el banderazo como vencedor. Lerma completaba el podio y tras él se clasificaban Cánovas y Palacios.

También resultaría emocionante la carrera de 80 c.c. super, ya que Aspar, a los mandos de la Derbi que ha llevado en el mundial, tenía como rivales a los holandeses Hans Spaan y Theo Timmer, mundialistas ellos también. La carrera fue un mano a mano entre los tres, aunque, como de costumbre, el piloto de Alcira había arrancado mal y los tuvo que cazar. En ello invertiría tres vueltas, y, a partir de ahí, comenzó una bonita lucha que más bien que ir muy en serio parecía de cara a la galería.

Aspar se imponía ante su público, y, después de la carrera, reconocía: «Esperaba que en carrera me pondrían en más aprietos, pero no he tenido dificultad en cogerlos y, como he visto que rodábamos en tiempos más lentos que ayer, he preferido no arriesgar.» Indudablemente, el triunfo de Aspar fue apoteósico y colmaba a un público al que no parecía importarle mucho las ausencias de figuras en 250 c.c., en cuya carrera salían bastantes pilotos de senior. Todo parecía indicar que iba a repetirse el duelo entre Albero y Bolart, pero no fue así, ya que esta vez, al gru-



El equipo Derbi no podía faltar a la cita
Aspar se impuso ante su público en 80 c.c.

po de cabeza, se unieron Herreros y Pardo. Herreros se pondría en cabeza con Albero, Pardo y Bolart pegados a él. Sin embargo, la emoción duraría poco, ya que, entre caídas y fallos mecánicos, este pelotón quedaba diezmando, y así, Bolart era vencedor por delante de unos distanciados Huete, Cano y Del Olmo.

Es una pena que una carrera como

ésta, que es de las que hacen afición sin duda alguna, se haya visto empañada por sucesos como los comentados, y lo peor de todo es que en el trasfondo esté una federación que tiene los días contados, pero que parece quiere marcharse «matando». Y, a la postre, los perjudicados, siempre los mismos: pilotos y público.

Texto y fotos: J. L. Aznar

ZARAGOZA RALLYE DE TIERRA

PEQUEÑO SERVIA, GRAN TRIUNFO

EL hermano menor de Salvador Serviá, José María, se acaba de apuntar su primer gran éxito en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra, al vencer en la quinta prueba, celebrada en las proximidades de Zaragoza. El abandono de Zanini hace que este campeonato aún no se haya decidido, con bastantes posibilidades para el piloto del Talbot Samba, pero con un incisivo Isidro Oliveras, que le sigue muy de cerca.

Sobre los terrenos de prácticas militares de San Gregorio, esta manga del Campeonato ha sido notablemente más dura de lo esperado. Con un trazado rápido, pero selectivo, la mayoría de los protagonistas han padecido múltiples problemas, como da idea el que sólo 12 de los 37 participantes (todo un récord de inscripción) lograron finalizar la prueba.

Desde los primeros compases, la lucha se centraba entre Antonio Zanini, sobre su Samba, y Guillermo Barreras, sobre el Renault 5 Turbo. El piloto catalán aventajaba en diecisiete segundos a su rival, hasta que tuvo que abandonar a tres tramos del final. Oficialmente, la causa del abandono ha sido una avería en la caja de cambios; pero lo cierto es que el coche no necesitó remolque para regresar a Zaragoza y algunos espectadores afirmaron que Zanini se había equivocado de camino y optó por abandonar antes que volver a quedar por detrás de Guillermo. De ser cierta esta decisión del catalán, le habría salido el tiro por la culata, porque Guillermo abandonaría en ese mismo tramo, al incendiarse su R-5.

Por entonces ya habían abandonado Couret (por accidente), Capdevila (con problemas en la suspensión de su

BMW) y Linacisoro, tras un grave accidente contra otro participante, que resultó herido de consideración.

La cabeza la heredó José María Serviá, con más de un minuto de ventaja sobre Isidro Oliveras. Pich, sobre su habitual Porsche 911, tuvo la oportunidad de luchar por la primera posición, pero su deportiva conducta, deteniéndose para prestar ayuda a Barreras, con el coche incendiado, le hizo perder toda opción al triunfo. Ricardo Muñoz se batía desesperadamente con un Visa que nunca funcionó más que en tres cilindros, e incluso con medio motor fuera de uso, acabando finalmente por abandonar en el último tramo, con la caja de cambios rota.

Ente los Nissan y en un terreno que no les favorecía especialmente, Lacasa rodaba regularmente entre las diez primeras posiciones, con Juvanteny retra-



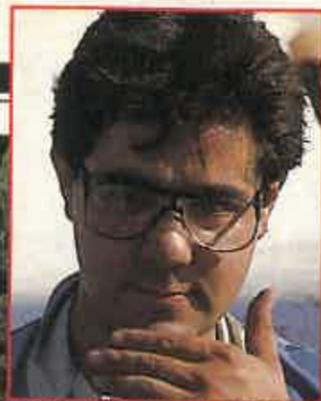
Guillermo Barreras no pudo aprovechar la retirada de Zanini, al incendiarse su coche. El superdeportivo Ramón Pich se paró para ayudar a apagarlo.

Clasificaciones

1. Serviá-Corominas (Seat 124 Proto), 1 h. 16 m. 31 seg;
2. Oliveras-Bofill (Talbot Lotus), 1-17-50;
3. Pich-Blanco (Porsche 911 SC), 1-19-08;
4. Rius-Ortiz (Seat 124), 1-20-00.
5. Peli-Vázquez (Talbot Lotus), 1-20-31.

Clasificación provisional del Campeonato

1. Antonio Zanini (121 puntos);
2. Isidro Oliveras (98);
3. José María Serviá (77);
4. Mariano Lacasa (63);
5. Ramón Pich (62).



José María Serviá ganó el Rallye de Zaragoza. Conduciendo desde el asiento trasero, impulsó su Seat al rallye de Oliveras.



sado tras un vuelco y con Miguel Prieto que tuvo que abandonar.

Es importante destacar que la victoria de Serviá se produce sobre un vehículo un tanto particular. Se trata del veteranísimo Seat 124 que fuera de Terri Serra y, posteriormente, de Hansi Babler. Con una culata Abarth de 16 válvulas, llama poderosamente la atención, porque conductor y copiloto van sentados en los asientos posteriores, a fin de mejorar la distribución de pesos y aumentando, por tanto, la tracción en el eje trasero. Naturalmente, el cuadro de instrumentos, los pedales y el volante se han adaptado a esta disposición tan peculiar.

La victoria de Serviá le permite alzarse hasta la tercera posición en el Campeonato, con algunas posibilidades de triunfo final o de arrebatarle la segunda posición a Oliveras.



Esta vez Zanini abandonó. El rallye se celebró en terreno militar.

A TODO GAS

● En vista de que el Automóvil Club de Mónaco insiste en que los derechos de televisión de su Gran Premio son suyos y no de la FISA, que tiene registrados como suyos los de todas las pruebas del Campeonato del Mundo, el Gran Premio de Mónaco ha sido eliminado del calendario de Fórmula 1 para 1985. La autoridad deportiva confía en un arreglo y por tal causa ha dejado libre la fecha del 19 de mayo, que tradicionalmente se disputa la carrera.

● El Rallye Costa Brava ha perdido su coeficiente 4 en el Campeonato de Europa, que pasa ahora a pertenecer al Rallye Cataluña. Sigue con 3 el RACE y tendrán 2 el Príncipe de Asturias y El Corte Inglés de Canarias.

● El Parlamento de Cataluña ha aprobado la construcción de un circuito permanente. Esta decisión da viabilidad al proyecto del Real Automóvil Club de Cataluña, que tiene unos terrenos para tal fin en Gerona.

● No habrá Fórmula Ford 1600 en España, al menos en 1985. El precio de los coches resultaba demasiado caro para poder tener la seguridad de que habría una participación mínima de veinticinco coches.

● Juan Carlos Oñoro ha sido apartado del equipo oficial de Opel en España. A partir del Rallye de Cataluña ocupará su puesto Carlos Sainz.

● Beni Fernández ganó el Rallye San Froilán, en Lugo, puntuable para la Copa de España. Tras el abandono de Piñeiro, que partió un buje de su Porsche, Beni no tuvo problemas para imponer el suyo al Opel Ascona 400 de Carlos Alonso Lamberti.

No tuvieron demasiada suerte los primeros clasificados de la Copa. De la Casa hizo un trompo en el primer tramo, perdiendo cuarenta segundos que le fueron muy difíciles de recuperar. Cabanes se las tuvo que ver con el grupo de pilotos locales, que por su conocimiento de las carreteras le pusieron muy difíciles las cosas. En cuanto a Melchor Dávila, tuvo problemas de motor que le retrasaron a los últimos puestos. De todos ellos, De la Casa sería al final el mejor, terminando cuarto. Cabanes colocó su



Opel en el sexto lugar, entre el R-5 Alpine de Montero y el R-5 Copa Turbo de Mariñas. Muy bien la organización de la escudería Miño.

● En la sexta edición del Camel Trophy, que se celebrará durante el próximo mes de abril, recorrerá mil millas a través de la jungla de Borneo —hoy Kilimán—, la tercera isla mayor del mundo, en el sudeste asiático. La selección de los hombres que representarán al equipo español se realizará el próximo mes de enero, a lo largo del camino de Santiago.

● Se ha presentado un nuevo monoplaça de Fórmula Nacional: el Roan, que debe debutar en competición el próximo fin de semana, en la prueba del Jarama. Los pilotos de esta categoría, así como los de las restantes competiciones nacionales, deberán recoger sus documentaciones en el circuito, según informaciones del RACE.



FERNANDO REY

"AÑORO EL TRAFICO DE LOS 50"

ES nuestro primer actor cinematográfico internacional y uno de los favoritos de Luis Buñuel, Fernando Rey, que filmó con los directores más importantes del mundo, incluido Orson Welles en «Campanadas de medianoche», actualmente rueda en Almería una comedia sobre el Western americano, dirigido por Hugh Wilson, el mismo director de «Loca Academia de Policía». El popular actor cuyo vehículo más cotidiano es el avión, añora el tráfico y la forma de conducir de hace años.

«Mi primer coche fue un Opel, aunque no recuerdo el modelo. Creo que era un seis cilindros de segunda mano, con el que me gitanearon, porque a medio camino de la agencia hacia mi casa, cuando había hecho menos de un

reventón. Rápidamente dije: seguro que es mi goma de repuesto. Y efectivamente, era tan malo el recauchutado que había reventado.»

Aquel coche le acompañó por malas y buenas carreteras y le ayudó a disfrutar del placer de conducir un automóvil.

«En cambio ahora odio los coches y los uso de manera utilitaria. Ya no quiero hacer viajes largos. Recuerdo que después del topolino me compré un Seat que utilizaba mucho para ir Madrid-París ida y vuelta. También me iba en él al Festival de Cannes y era un verdadero programa. Ahora en cambio cada vez que tengo que conducir, me pongo tenso y no me gusta nada.»

Actualmente, Fernando Rey tiene un Volvo 343, el pequeño, que utiliza pa-

Una de las exigencias que presenta Fernando Rey a la hora de comprar un coche es seguridad y protección.

«Yo no exploto mucho las máquinas, ya que suelo cambiar de coche a los 22.000 kilómetros, más o menos. Por eso prefiero una carrocería fuerte, que pueda resistir el máximo posible.»

No le interesan demasiado los avances técnicos, ya que para él conducir era un placer que ahora no se puede desarrollar como le gustaría.

«Recuerdo un viaje a Sanlúcar de Barrameda, cuando el tráfico no era como ahora. Mientras conducías, lento y seguro, podía contemplar el paisaje y, aunque fuera un viaje de trabajo, el viaje en automóvil podía resultar un paseo. Hoy eso es imposible. La gente va a toda velocidad, pero eso no es lo



ALEX POND

kilómetro, se le rompió el piñón de ataque. Me metieron un camelo, fue un engaño.»

Pero aquel Opel le duró poco tiempo, ya que consiguió deshacerse de él y se compró un topolino.

«Con éste hice muchos viajes. Me servía para ir a los rodajes, porque en aquel entonces no te llevaba la producción como ahora. Me lo compré en los años cincuenta cuando conducir era un placer del que se podía disfrutar y por poco prudente que fueras, nunca podías tener un accidente fatal.»

Con aquel topolino, compañero de viajes de trabajo, le pasaron algunas cosas «chuscas».

Recuerdo que la rueda de repuesto la llevaba por fuera en la parte trasera y un día de demasiado sol, yo estaba comprando en un comercio y se oyó un

ra grandes trayectos, aunque en la ciudad suele usar el Golf de Volkswagen de su mujer y su hijo.

«En el coche no llevo ni radio, porque me la robaron y no la repuse. Pero creo que la tensión que produce el conducir en la actualidad también se produce en los aviones. Antes, cuando el avión de hélices era la última modernidad, era mucho más placentero viajar en avión. Se podía ir a la cabina y había tiempo para charlar con el piloto y que te explicara cosas, rutas y aparatos. En cambio ahora, el piloto no tiene tiempo para atenderte y la cabina llena de botones y clavijas es mucho menos atractiva.»

A Fernando Rey ya no le gusta viajar en coche y prefiere el avión. «También me gusta viajar mucho en tren, menos en España.»

malo, sino la enorme cantidad de coches que transitan por la carretera. Para no hablar de la ciudad donde conducir se ha convertido en un verdadero infierno. No sólo los atascos te alteran los nervios, sino que no consigues sitio para aparcar, te encuentras con el coche abollado o sin un foco y miles de cosas cotidianas que te producen verdadero stress. Realmente compadezco a la gente que tiene que trabajar con el coche.»

A pesar de su desagrado, Fernando Rey no ha dejado nunca de tener coche y siempre ha buscado confort y seguridad. «Siempre he sido muy prudente al conducir, pero en los tiempos que corren tienes que confiar en que los demás también lo sean, porque ya no depende de ti.»

Inés Prat

Realiza: Pilar Parra

Caprichos



1 Confortable chandal Citroen para hacer deporte, resistente y de tacto agradable. El pantalón es recto e indeformable. Su precio es de 6.370 pesetas.

2 Polos de tenis que pueden utilizarse para vestir. De colores vivos e inalterables, son de gran calidad. Pueden adquirirse por 1.460 pesetas.

3 Pantalón corto de tenis. Lleva incluido un cinturón elástico en tejido tipo gabardina. Cuesta 1.630 pesetas.

4 Este reloj Casio, superdeportivo, tiene cronógrafo, lleva calendario y alarmas. Sumergible hasta 200 metros, la batería dura hasta siete años. Cuesta 9.370 pesetas.

5 Bolsa práctica para las prendas deportivas. Se puede encontrar en varios colores. Su precio es de 2.480 pesetas.

6 Mesa plegable con cuatro sillas en material de gran resistencia y funcionalidad. Su precio es de 4.690 pesetas.

Nota: Todo el material expuesto en esta página puede adquirirse en la calle Doctor Esquerdo, 62, o en cualquier concesionario de la red comercial Citroen.



BALLESTA



Agenda personal

Montaña y motos

La Subida Internacional a los Montes de Málaga se celebrará el día 21 de octubre. Los entrenamientos comenzarán a las diez de la mañana. También el día 21 tendrá lugar la prueba correspondiente al Campeonato de España de Enduro que organiza el Moto Club Ripoll de Girona.



LAS CARRERAS DEL JARAMA, EN CASA

La jornada de carreras del domingo día 21, en el circuito del Jarama, incluye como plato fuerte la última prueba del Campeonato de Europa de Fórmula 3, que será retransmitida por televisión dentro del programa «Tiempo y marca».

También los espectadores españoles podrán ver a las 17,50 horas, por la Primera Cadena, la salida del Gran Premio de Portugal de Fórmula 1, en el que se decide el Campeonato del

Mundo de pilotos. La llegada será transmitida en diferido.

También ciclismo en televisión

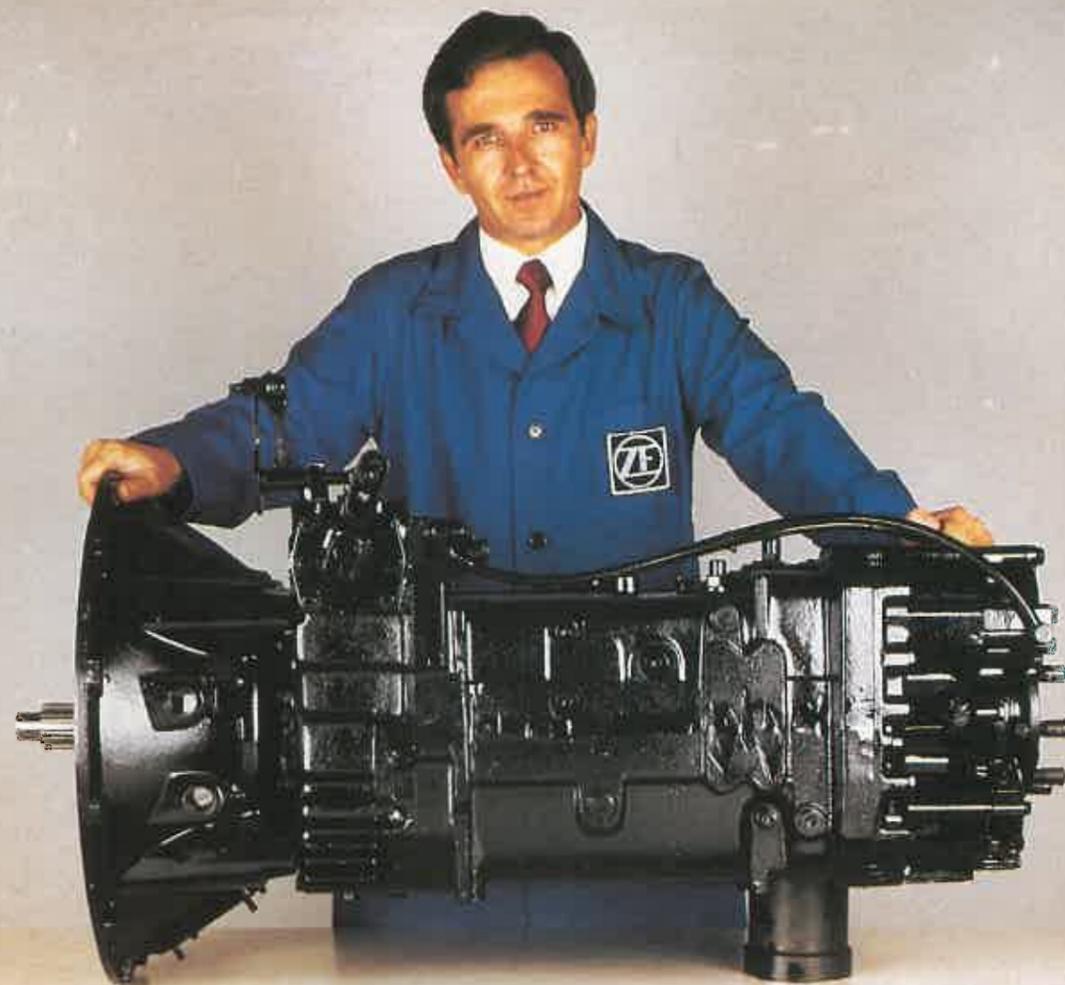
El domingo día 21, a las 12,50 de la mañana, comenzará la Escalada al castillo de Montjuich, una de las pruebas ciclistas más importantes del calendario español. Televisión Española retransmitirá por la Segunda Cadena, en directo, la carrera en línea, y de dos a tres de la tarde, dentro del programa «Tiempo y marca», se conectará para ofrecer la contra reloj.

Coches en la radio

Radio Denia SER acaba de poner en antena un programa dedicado al mundo del motor. «A fondo», como se denomina este espacio, se emite los jueves de 8,45 a 9 de la noche.

Solución al velograma

1.: CASCAIS. 2.: DALY. 3.: AVISO. 4.: CAPELLI. 5.: DOBLEGAR. 6.: TESALONICA. 7.: CAPITALAR. 8.: PIRELLI. 9.: BARI. 10.: JONES.



Cada pieza ZF tiene asistencia garantizada por ZF España.

ZF-ESPAÑA, S. A.
Avda. Fuentemar, 9
Coslada (Madrid)
MADRID
Tels. 91/671 54 50 - 54 - 58

TRANSMISEVILLA, S. L.
Polígono Industrial Aeropuerto
Parcela 9 y 11. Nave 47 y 48
41007 SEVILLA
Tels. (954) 43 49 53 - 35 43 11
Telex: 72346

AUTO-MECANICA NORTE, S. A.
C/ Fray Ceferino, 29
33001 OVIEDO
Tel. (985) 29 34 84

COMERCIAL AUTO-SUR, S. A.
C/ Archiduque Carlos, 46
46014 VALENCIA
Tel. (96) 378 20 00

SOBREPERA, S. A.
Pº Pujadas, 29
08018 BARCELONA
Tels. (93) 300 35 00 / 90

Todas ellas. Porque el servicio ZF no termina en la instalación de sus productos en fábrica. Continúa dando la asistencia necesaria para un mayor rendimiento de todos los vehículos que confían en ZF.

Para cubrir toda la geografía nacional, ZF dispone de 5 delegaciones puestas a su servicio donde, además de repuestos originales, usted encontrará profesionales cualificados y especializados en la atención de camiones, autobuses, autocares, turismos y maquinaria de obras públicas que lleven productos ZF (cajas de cambios, servo direcciones, bombas de servo dirección, diferenciales altoblocantes, etc.).

Si los más prestigiosos fabricantes de vehículos industriales y turismos confían en la tecnología ZF,

usted también debe confiar en su servicio de asistencia. Recuerde que nadie mejor que nosotros conoce nuestros productos. Es muy difícil que usted tenga problemas con alguna pieza original ZF; pero si esto ocurriera, no dude en acercarse al servicio ZF más cercano. Le serviremos al instante y con profesionalidad. Desde hoy circule con la seguridad ZF y con la seguridad de una asistencia técnica a la altura de sus necesidades.



ZF-ECOSPLIT



Cajas de cambios, direcciones, ejes: nuestra especialidad.

TE RETAMOS A CONDUCIR POR AQUI.



1.000 MILLAS POR LA JUNGLA DE BORNEO.

Camel Trophy '85

La aventura te cita de nuevo. Una llamada a tu espíritu de equipo e instinto de supervivencia; Borneo y las profundidades de su jungla. La isla misteriosa que sólo sus aborígenes se atreven a recorrer.

Oscuridad, tierras pantanosas, la más cerrada de las vegetaciones... Borneo es el "infierno verde" más grande del mundo y buscamos protagonistas especiales para realizar esta aventura.

Verdaderos fuera de serie que representen a España en el Camel Trophy '85.

Te buscamos a ti, si cumples estos requisitos:

- Nacionalidad española.
- 2 semanas libres en Abril de 1985.
- Carnet de conducir internacional, sin restricciones.



- Experiencia en conducción todo terreno.
- Pasaporte.
- Conocimientos de mecánica.
- Buen nivel de inglés.
- Espíritu de aventura.
- Disposición para formar equipo con personas desconocidas.
- Condiciones de salud adecuadas para soportar cambios bruscos de climatología.

Camel corre con todos los gastos.

Para participar:

Contesta las preguntas que incluimos y envía este cupón antes del 30-XI-84 a Camel Trophy '85, Apdo. de Correos 116 Madrid, junto con una carta personal de experiencias y fotografía reciente.

1. Para una aventura de este tipo, ¿qué equipo consideras imprescindible?
2. De noche, en la oscuridad, ¿con qué medios te orientarías?
3. Si en la jungla pierdes las llaves del vehículo, ¿cómo lo pondrías en marcha?
4. ¿Cómo potabilizar agua en un momento dado?
5. Caso de abrirse la dirección de tu vehículo, ¿cómo harías una reparación de emergencia?

Nombre y apellidos

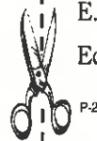
Dirección

Ciudad D.P.

Provincia

E. C. Profesión

Edad Peso Altura



P-2

PRUEBA DEL NUEVO SEAT IBIZA 1.5

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

20 de octubre de 1984

Núm. 52 • 165 ptas.

AVION

Más caro

Compensa en viajes muy largos

Horarios rigurosos

Servicios escasos y deficientes

Accesos complicados y demoras inútiles



COCHE

Más barato

Mejor hasta los quinientos kilómetros

Carece de horario

Libre elección de servicios

Viajes de puerta a puerta y más amenidad



VOLAR NO ES RENTABLE MAS VALE IR EN COCHE



RENAULT-25

CX

ROVER

LOS TURBO DIESEL MAS VENDIDOS

ZARAGOZA TAMBIEN APLAUDIO A SERVIA