

BMW 316: SIN PROBLEMAS TRAS 15.000 Kms.

SEMANAL

Motor 16

DATELO

10 de noviembre de 1984

Núm. 55 • 165 ptas.

CAMBIE A UN IMPORTADO

PRUEBA COMPARATIVA:
ALFA 33
LANCIA DELTA
NISSAN CHERRY
MG MAESTRO

NUEVOS MODELOS

AUDI V-8
NISSAN VANETTE
HONDA CIVIC

UN COCHE PARA ROMPER LA BARRERA DEL SONIDO



Venga al sabor de Marlboro.

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



Pobre Niki

NIKI Lauda ha estado un par de horas en España —parece que va a estar un par de horas en todas partes— y lo más brillante que ha manifestado en tan breve periodo de tiempo es que, gracias a lucir sobre sus viejas heridas la gorrilla de una central lechera, disfruta de leche gratis durante todo el año.

El viaje de Lauda debe ser un premio que le permita, a base de estar un par de horas aquí y un par de horas allá, subir y bajar de un avión privado, que es lo que realmente le gusta y lo que ya le arruinó una vez, obligándole a volver a los circuitos.

Tan breve e historizada estancia recuerda así al de esas estúpidas, pero bellísimas, misses que tratan de promocionarse tras ganar un título, y no crean que voy a cometer la torpeza de insinuar que la diferencia entre Niki y la miss está en la belleza, que Lauda hace gala de un bello espíritu al lucir sin complejos las secuelas de su terrible accidente; la diferencia está en que las misses suelen responder a los periodistas con mayor rigor.

Pobre Niki. Qué triste imagen la de un piloto sin su coche; qué poco queda cuando desciende la velocidad y se apaga el motor. Es tan poquita cosa que, pese a las prisas, apenas puede saborear las mieles del triunfo ya que, ¡oh paradoja de la velocidad!, el título de campeón del mundo de Fórmula 1 sólo dura cinco

meses, hasta que empieza la nueva temporada y alguien desbanca al campeón. ¿Quién se acuerda ya de Piquet, de Rosberg o de Jones?

Mientras Lauda se pasea triunfante, pero a la vez con un cohete en el trasero —dos horas aquí, dos horas allá—, los técnicos de Ferrari, BMW o Renault trabajan día y noche tratando de mejorar ese tornillo, esa tuerca que permita desposeer a Niki de su título. A la vez, los pilotos más jóvenes afilan sus cuchillos, dispuestos a jugarse el todo por el todo con tal de destronar al viejo «león».

La gloria que proporciona la Fórmula 1 es tan rápida, tan breve, que uno piensa en un enorme bluff, y la visión de un Niki desnudo de su coche y su velocidad le corrobora en la idea de que no son ni héroes ni genios quienes la alcanzan. La cretinez de tener la leche asegurada me recuerda al cuento de la lechera, con la particularidad de que romper un bólide resulta bastante peor que romper un cántaro.

En el fondo tal vez gravite una sombra de duda sobre toda la Fórmula 1 y su compleja parafernalia, cada vez más cara, más historizada y, probablemente, más inútil para el desarrollo de nuevos productos, y menos deportiva. Pero eso es ya otro tema, que lo triste, hoy, es la patética figura del campeón de la prisa.

Tomás Cavanna



SUMARIO

6 ACTUALIDAD	El túnel del Cadí acerca Europa	52	Precios de coches nuevos
8 LO ULTIMO	Honda Civic: Un candidato	54	Precios de coches usados
11	Un japonés para siete	55	Precios motos
13	Audi Porsche: Se prueba	56	CUENTENOS SU CASO
16 FRENTE A FRENTE	Alfa 33, Lancia Delta, Maestro y Nissan Cherry	57	VELOGRAMA
38 GENTE SOBRE RUEDAS	Paco Tombas: El mago de la lima	58	ANUNCIOS POR PALABRAS
41 ESCRITOR INVITADO	Alvaro Pombo	63	MOTOS
43 VIAJES	Barcelona, ciudad europea	66	DEPORTE
47 XAVIER DOMINGO	Periquitos y blaugranas	71	MI PRIMER AMOR
48 OCIO	Filatelia con motor	73	CAPRICHOS
51 MERCADO	Oferta de la semana	74	AGENDA PERSONAL

Pág. 26

Sobre el césped de la soleada Pebble Beach, en el Estado de California, se reunieron, en la mayor concentración de fueros de serie, los coches más caros y prestigiosos del mundo.



Pág. 30

Primera prueba-maratón y despiece de un coche de importación, el BMW 316. Después de 15.000 kilómetros, el 316 ha demostrado que la calidad de BMW es algo más que un mito.



... Y PASA LO QUE PASA

¿Un desarme rápido?

La base final de las negociaciones para el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea deparará más de una sorpresa. Mientras que el ministro de Industria, Carlos Solchaga, ha conseguido aplacar la impaciencia del Gobierno británico, que maneja en Bruselas sobre el tema aseguran que ese desarme será más rápido y progresivo que lo que demandan las autoridades españolas. Así se asegura que el periodo transitorio sería de seis años, con una rebaja arancelaria el primer año del 40 por 100, dos ejercicios más con un 20 por 100, y el último sólo un 10. Si a los usuarios la noticia les reconforta, más de una industria se ha echado a temblar.

MAS de 20.000 pesetas de multa tendrá que pagar quien circule en camello por las modernas autopistas del Emirato de Sharyah. Esta es la nueva norma que acaba de hacerse pública en este pequeño Estado árabe, tras la proliferación de accidentes de tráfico causados por la invasión de animales en las modernas vías de comunicación. El propietario de una vaca será multado con 10.000 pesetas, y el de una cabra, cuando estos animales *circulen* por la autopista, con 7.000 pesetas al cam-



MAS CABALLOS PARA EL R-18

EL hueco existente entre el R-18 GTS y el Turbo, de casi 45 caballos, queda ahora eliminado con la aparición de la nueva versión GTX, con el motor 2 litros de los R-25 GTS, que desarrolla 104 caballos de potencia. El nuevo motor va acompañado también por toda una serie de retoques de carrocería que lo diferencian de sus hermanos.

Los Opel del 85

Opel presenta su gama 1985. La principal novedad en ella es el nuevo modelo Kadett, del que ya hemos hablado. El Ascona tiene una serie de retoques de detalle y un equipamiento más completo. Además aparece la versión GT, con el motor 1,8 de inyección, que se ofrece en versión de dos puertas. El Manta tiene nuevos reglajes de suspensión y un amortiguador hidráulico de vibraciones de motor. En el modelo Rekord aparece la versión turbodiesel, con 86 caballos de potencia y 170 kilómetros por hora de velocidad punta. Finalmente, en los Senator y Monza, se puede ahora obtener un nuevo cambio automático de cuatro marchas, en el que la cuarta relación es económica.



GALLEGO & REY

Motor 16

INFORMACIÓN 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 Maslo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información), Angel Carchenilla (Arte y Fotografía), Sergio Piccione (Producción). Redacción: Enriqueta Antolin, María Jesús Benet, 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 Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tinto (Italia), Carlos Berbel (Gran Bretaña), Francisco Ibáñez (Suiza), Lia Levit (Argemina), Charles G. Proche (Long Beach, California). Diseño: Olegario Torralba, Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyoi, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Martling, María Isabel Valcárcel. Secretarías de Dirección: Mariana Ohliger. Secretarías de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas), Gigi Corbetta (Motos), Xavier Domingo (Gastroonomía), Simonnetta Garth (Pruebas), Jaime Hernández (Pruebas), José Luis Leirado (Ilustraciones), Enrique Llorca (Ilustraciones), Andrés Mas (Pruebas), Enrique Ortega (Ilustraciones), Pilar Parra (Caprichos), Víctor Piccione (Pruebas), Caridad Plaza («Mi primer amor»), Carmen Rico-Godoy (Humor), José Luis de la Viña (Náutica).

Director 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 Rue. 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 nyrc e. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 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.



Seat: VW, más cerca

El Gobierno socialista parece decidido a dar una solución al tema Seat, que pasa, como es sabido, por la participación en la empresa española, primero minoritaria y luego total, de la firma germana Volkswagen. De momento, VW está destinando el pago de los royalties a capitalizar su futura participación, con lo que además evita las posibles protestas de los sectores sociales de la R.F.A. que no quieren salidas de capitales de su país. Al mismo tiempo, el presidente de Fiat, Giovanni Agnelli, en su reciente visita a Barcelona se ha mostrado interesado por recuperar parte de la red de concesionarios montada antaño, e incluso no ha disimulado su apetencia por las instalaciones de Seat en el Prat.



PALACIN PASA DE ACCIDENTES

SESENTA y cinco personas perdieron la vida en los cincuenta y dos accidentes graves de tráfico ocurridos en las carreteras españolas en el pasado puente. Entre las víctimas figuran también 31 heridos graves. Mientras tanto, la Dirección General de Tráfico, que ahora cumple su veinticinco aniversario, anunciaba a bombo y platillo que en el pasado 25 de octubre —curiosamente el primer cumpleaños de MOTOR16— se registró

«el hecho insólito» de que no hubiera un solo muerto en accidente de tráfico.

Seguramente para celebrarlo, el titular de la DGT, Martín Palacín, participó el sábado en un rallye de coches antiguos, movilizándolo a numerosas tropas de la Guardia Civil para su escolta y utilizando un helicóptero de Tráfico que filmó, sin perder un cuadro, sus aventuras a bordo de un viejo Mercedes.

CIEN OCTANOS

● Siete nuevas grúas municipales están prestando servicio en Barcelona. Retiran sólo los coches que más entorpecen el tráfico, los depositan en un aparcamiento público y obtienen una foto como prueba del delito. Aparte la multa, el servicio cuesta 3.920 pesetas.

● Enhorabuena a nuestro colaborador Xavier Domingo, a quien le ha sido atribuido el Premio Nacional de Literatura Gastronómica, otorgado por la Secretaría de Estado para el Turismo, por su recién editado libro «De la olla al mole».

● Blaupunkt acaba de presentar su gama 84/85 en aparatos de sonido para automóvil, que incluyen los últimos adelantos en microelectrónica y técnica digital.

● Donald E. Petersen, responsable de los recientes cambios realizados en Ford Motor, sustituirá al actual presidente de esa multinacional, Philip Caldwell, cuando éste se jubile el próximo 1 de febrero.

● Motor Ibérica ha renovado en septiembre el contrato con el grupo canadiense Massey-Ferguson, que le permite fabricar y distribuir en España su maquinaria agrícola, los tractores MF y los motores diesel Perkins.

● Un grupo de industriales chinos de la ciudad de Tientsin ha adquirido por 16 millones de marcos la pequeña fábrica de motocicletas alemanas Zundapp, que había presentado expediente de crisis el pasado verano.

Taxis contra «cacos»

Tres taxis madrileños circulan con un dispositivo antiatraco, de carácter experimental, que consiste en dos señales luminosas que proyectan de forma intermitente las siglas internacionales de socorro SOS. Los dispositivos van sujetos a los parachoques, y su conductor sólo tiene que apretar un disimulado botón para ponerlo en marcha, siempre y cuando el taxista sospeche de las intenciones del pasajero. En los últimos tres años, y sólo en Madrid, cuatro taxistas resultaron muertos y otros setenta heridos a manos de delincuentes.

EL TUNEL DEL CADÍ ACERCA EUROPA

CADA VEZ MENOS PIRINEOS

DESPUES de tres años de obras y muchos más de estudios y proyectos, la pasada semana quedaba abierto el túnel del Cadí, la infraestructura más importante realizada en Cataluña desde que se agotaron los planes de autopistas. El túnel facilita el acceso a las comarcas catalanas del norte y el Principado de Andorra desde el litoral, y perfila un nuevo eje Barcelona-París.

Son viejos los intentos de sacar de su aislamiento a la comarca de la Cerdanya, tradicionalmente bloqueada por el desapego de muchos políticos y una red de comunicaciones prácticamente inexistente. Desde el siglo pasado, en que un tímido proyecto de ferrocarril a través de la sierra pasó sin pena ni gloria, la necesidad de comunicación entre el Berguedá y la Cerdanya por el camino más corto ha sido repetido machaconamente hasta conseguirse completar la nunca acabada C-1411, conocida como «de Esparraguera a Bellver», con el túnel, que potencia además la comarca del Bagés y acerca la alta montaña catalana al Mediterráneo.

Hasta el año 1973 no aparecería en el diario oficial la luz verde a la concesión para la construcción de la obra, que de hecho no comenzaría hasta ha-

ce tres años y después de muchas vicisitudes. Las obras del ramal norte de acceso al túnel comenzaron el primero de octubre de 1981 y cinco días más tarde se iniciaban las del ramal sur.

Ha sido precisa una inversión global de 14.000 millones de pesetas (10.000 millones en obra y 4.000 millones en cargas financieras) para cubrir los 23 kilómetros totales del proyecto. Los accesos discurren a lo largo de 18 kilómetros, con tres viaductos en el lado sur: el de Baga, con 126 metros de longitud; el de Bac de Divi, de 357 metros, y el de Greixa, con 242 metros.

El túnel en sí, abierto bajo el coll de Jou, cuenta con una longitud de 5.000,3 metros y la pendiente, prácticamente inexistente, oscila entre 0,50 y 1,49 por 100. El andén entre bordillos tiene una anchura de nueve metros y la calzada cuenta con dos carriles de 3,50 metros cada uno, y una mediana de dos metros. La boca sur, situada en Guardiola de Berguedá, está a 1.176 metros de altura, y la norte, en Urús (Gerona), a 1.236 metros.

El túnel dispone asimismo de sofisticados sistemas de ventilación e iluminación, así como de control y vigilancia mediante circuito cerrado de televisión, y sistemas de seguridad. En los



accesos por la zona norte cuenta con un área de servicio (gasolinera, restaurante y un edificio comercial), un área de mantenimiento y el control del peaje. Peaje que, como en todas estas obras de iniciativa privada, ha levantado, antes incluso de la inauguración, más de una polémica. Para los directivos de la empresa concesionaria, las 410 pesetas que tienen que abonar los turistas permiten ahorrar media hora en el viaje desde Barcelona y dos litros de gasolina por coche.

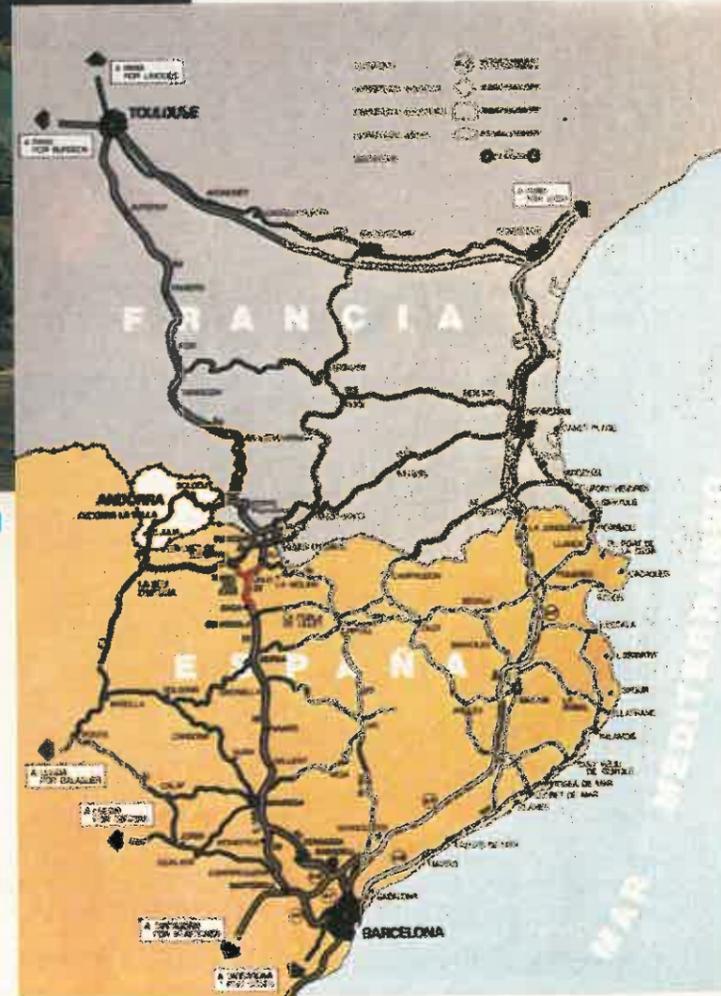
La explotación de esta obra ha sido adjudicada hasta el año 2019 a la empresa concesionaria Túnel del Cadí, Cesa, en la que participan junto a empresas privadas y Cajas de Ahorro catalanas, las Diputaciones de Barcelona y Gerona y la mismísima Generalitat.

Y su idea es conseguir que la concesionaria comience a registrar excedentes de explotación en 1991. Para ello piensan en un uso diario medio de la concesión de 5.000 vehículos, para iniciar el periodo de saturación en 1995 con 10.440 vehículos de intensidad media diaria, estando el nivel máximo de esa saturación en 13.500 vehículos. Cifras que convierten en rentable la explotación. El cálculo de los 5.000 vehículos actuales se ha realizado en base a la utilización de los itinerarios alternativos, es decir, la C-1313 de acceso a Seo de Urgel y Andorra, y la N-152 de acceso a Puigcerdá por Tosas, que superan diariamente los 14.000 vehículos.

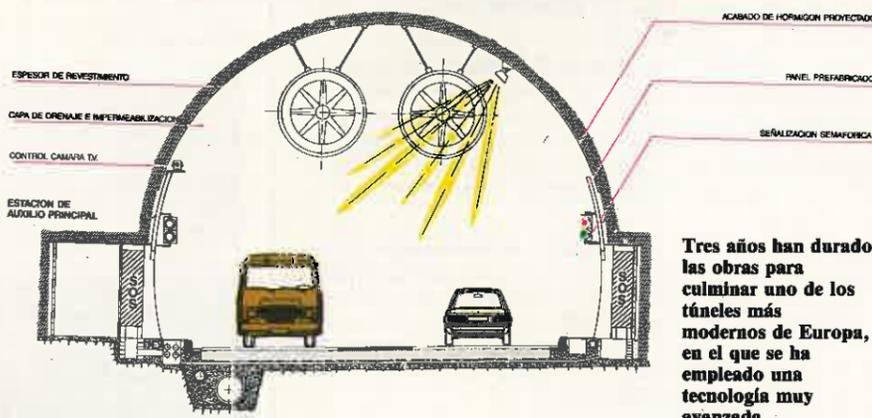
Pero el túnel del Cadí no muere aquí, por decirlo de alguna forma. Su proyección internacional, como paso de

comunicación directa con Toulouse, se verá beneficiada con otros proyectos. Por un lado, la Generalitat catalana invertirá 4.000 millones para acondicionar la zona de Esparraguera, en la boca sur del túnel, mientras que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo prepara 2.000 millones para obras similares en Seo de Urgel, en la boca norte.

Por otra parte, los vecinos franceses han desempolvado el viejo proyecto —tanto como el del Cadí— de construir un túnel en Puymorens, en la N-20, que, enlazando con el ahora inaugurado, abriría un nuevo eje Barcelona-París por carretera. Los estudios de Puymorens datan de antiguo, pero al no existir una correspondencia viaria al otro lado de la frontera, los galos no habían tomado ninguna decisión. El proyecto del Gobierno francés para Puymorens prevé la entrada en servicio en 1990 de un túnel de 4.800 metros (doscientos menos que el del Cadí) con una sección de ocho metros para dos carriles, valorado todo en 350 millones de francos franceses (unos 6.300 millones de pesetas). Los Pirineos, está visto, poco a poco van cayendo.



Las obras de la sierra del Cadí facilitan el acceso a las comarcas catalanas del norte y abren un nuevo eje Barcelona-París. Los franceses quieren hacer lo mismo en su territorio.



Tres años han durado las obras para culminar uno de los túneles más modernos de Europa, en el que se ha empleado una tecnología muy avanzada.

MERCEDES 190/190 E



D-Benton & Bowles

El verdadero turismo es un gran deporte.

Un auténtico deportivo con cuatro puertas. Un verdadero turismo compacto con avances técnicos que ni siquiera poseen muchos automóviles de alta competición.

Las cuatro puertas son para dar acceso al confortable interior de una aerodinámica carrocería llena de carácter, con asientos que se adaptan al cuerpo de cada pasajero como el guante a la mano, rodeados de la especial célula de seguridad Mercedes-Benz, tan sólida como el acero alemán con el que está construida y con un equipo interior diseñado para servir al conductor, no para distraerle.

Las características técnicas y prestaciones del Mercedes 190/190 E le sorprenderán en un automóvil de 2 litros: sistema anti-dive del eje delantero y

dirección de desmultiplicación variable, pinzas de freno flotantes en ruedas delanteras, corte de la alimentación de combustible en marcha por empuje (5,8 l. a 90 Km/h. con cambio de 5 vel.), motor de 122 CV Din y velocidad punta que roza los 200 Km/h., capaz de acelerar de 0 a 100 Km/h. en sólo 10,5 segundos (190 E) y, además, el revolucionario eje trasero articulado, con cinco brazos de control por cada rueda, sistema exclusivo Mercedes-Benz.

Todo esto demuestra hasta qué punto la evolución técnica Mercedes-Benz pone los más avanzados recursos industriales al servicio de las buenas ideas, para convertirlas en realidades que Vd. puede utilizar plenamente. Y en beneficio propio.

Además, una máquina tan seria

como un Mercedes merece un serio Servicio Oficial. La Red Mercedes-Benz en España cuenta con más de 300 puntos de Asistencia Técnica atendidos por auténticos especialistas.

Compruébalo: pida una prueba a su concesionario Mercedes y písele fuerte a este coche. No lo va a romper, ni él a Vd. Mercedes 190/190 E Turismo Deportivo.



Mercedes-Benz

Su buena estrella en todos los caminos.

MERCEDES-BENZ ESPAÑA, S. A., Ortega y Gasset, 22-24. Madrid. Tel. 431 94 00.

Y toda su red de concesionarios, con más de 300 puntos de venta y servicio.

Lo último

UN CANDIDATO

UNO de los candidatos japoneses al coche del año en Europa va a ser el Honda Civic en su nueva gama. Introducida durante el presente año, ofrece cuatro tipos diferentes de carrocería, de los que sólo tres se ofrecen en Europa, puesto que la tipo berlina tres volúmenes de cuatro puertas es utilizada por Austin-Rover en virtud de los acuerdos entre la marca británica y la japonesa, con el nombre de Rover 213/216.

La oferta de la gama se basa principalmente en la carrocería Civic S, la berlina de dos volúmenes y dos puertas. Sus ventas representan aproximadamente el 50 por 100 del total. Del resto, el 35 por 100 se lo lleva el Coupé CRX y el 15 por 100 que queda, el Shuttle.

Aunque los tres pertenezcan a la misma familia, la utilización de elementos comunes no es todo lo amplia que podría imaginarse. Se reduce a mecánicas, elementos de suspensión y poco más. Ni siquiera las plataformas son iguales. El coupé tiene una muy corta distancia de ejes (2,20 metros), el Civic S tiene una distancia intermedia (2,38 metros) y el Shuttle, la mayor de todas (2,45 metros).

Los tres coches emplean el motor 1,5 litros con árbol de levas en cabeza. El Civic S y el Shuttle, alimentados con carburadores, que

desarrollan 85 caballos y el coupé, alimentado por inyección, con lo que la potencia sube a los 105 caballos. Las cajas de cambio son de cinco marchas; la del Civic S y la del Shuttle, con dos relaciones de cuarta y quinta superlargas.

Este último tiene unas

prestaciones excepcionales. El coche hace los 190 kilómetros por hora en punta y acelera de parado a 100 kilómetros por hora en 8,9 segundos. Su suspensión tira un poco a dura, pero la estabilidad es excepcional, tanto en curva como en línea recta, pese a lo corto de



su batalla. Los otros dos son algo más lentos. El Civic S hace 160 kilómetros por hora en punta y el Shuttle se queda en los 145.

El coupé es sólo dos plazas, aunque tiene un miniasiento trasero que podría ser utilizado por un par de niños.

El Civic S tiene una habitabilidad suficiente para cuatro personas adultas. La accesibilidad a las plazas traseras es mediocre y el maletero —aunque en caso de que los ocupantes del asiento trasero sean niños, éste se puede adelantar un poco— es excesivamente pequeño. En cambio, el Shuttle tiene una excelente habitabilidad y un maletero a la altura de las circunstancias. Es uno de los coches con una mejor relación tamaño-habitabilidad.

Para este modelo, Honda tiene preparada una evolución importante. En primer lugar, el motor 85 caballos de carburadores dejará su lugar al motor 105 caballos de inyección. Posteriormente recibirá una transmisión de ruedas motrices. El Civic S también será dotado del motor de inyección. Y el coupé, para mantener su diferencia de potencia, recibirá un motor 1,6 litros con doble árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro, también con inyección, cuya potencia será de 122 caballos.



Faros Halógenos Valeo KINBY

Para que su coche gane la seguridad necesaria en la conducción nocturna, usted debe ganar en visibilidad. Cambie sus faros convencionales por halógenos Kinby.

Por su alta tecnología, los faros halógenos Kinby facilitan la conducción nocturna, proporcionando el doble de luz. Faros halógenos Kinby, garantizados por VALEO, el líder mundial en iluminación del automóvil.

Instalelos; y cuando le pregunten:



... y la familia?
Segura.
Gracias.



Valeo

Lo último

UN
JAPONES
PARA
SIETE



NISSAN lanzará al mercado español a comienzos del año próximo el modelo Vanette, con el que el usuario español tendrá la posibilidad de acceder a un tipo de vehículo —el «van» americano— que se sitúa a medio camino entre una berlina y un furgón. La oferta en ese segmento se ha ampliado mucho en los últimos tiempos en el mercado europeo.

Equipa un motor de 1.477 centímetros cúbicos, con 73 caballos de potencia, que pasa a las ruedas a través de una caja de cambios de cuatro marchas. La tracción es trasera. Los frenos son de disco delante y de tambor

atrás. Y la dirección, de tornillo. La longitud total es de 3,98 metros, prácticamente la misma que la de un Seat Ronda, un Renault 9, un Talbot Horizon, etcétera.

Su interior está lujosamente presentado y su capacidad es de siete plazas con espacio para maletas y bolsas de viaje.

No terminan ahí las novedades de Nissan-Motor Ibérica que ofrece ahora el motor 2 litros de cuatro cilindros diesel, con 60 caballos de potencia en el nuevo furgón Ebro Trade 2.0, cuya capacidad de carga varía de los 1.080 a los 1.400 kilos, según versiones.

La Vanette tiene capacidad para siete personas. Abajo, el nuevo motor Nissan de cuatro cilindros y dos litros, destinado al furgón Trade 2.0; reemplaza a los de origen Perkins.





LA FORMA DEL EXITO.

Sierra. La silueta creada por el viento. Un coche aerodinámico y sofisticado, con un alto nivel de equipamiento. Terminaciones Laser, GL y Ghia en versiones familiar y berlina y el deportivo XR4i. Con un equipo de serie muy completo y una serie de opciones que permiten personalizar su coche:

- Cambio automático de 4 velocidades.
- Aire acondicionado de fábrica.
- Computadora de a bordo.
- Techo solar.
- Dirección asistida.

Vea el Sierra en cualquiera de los 400 puntos de Venta y Servicio Ford.

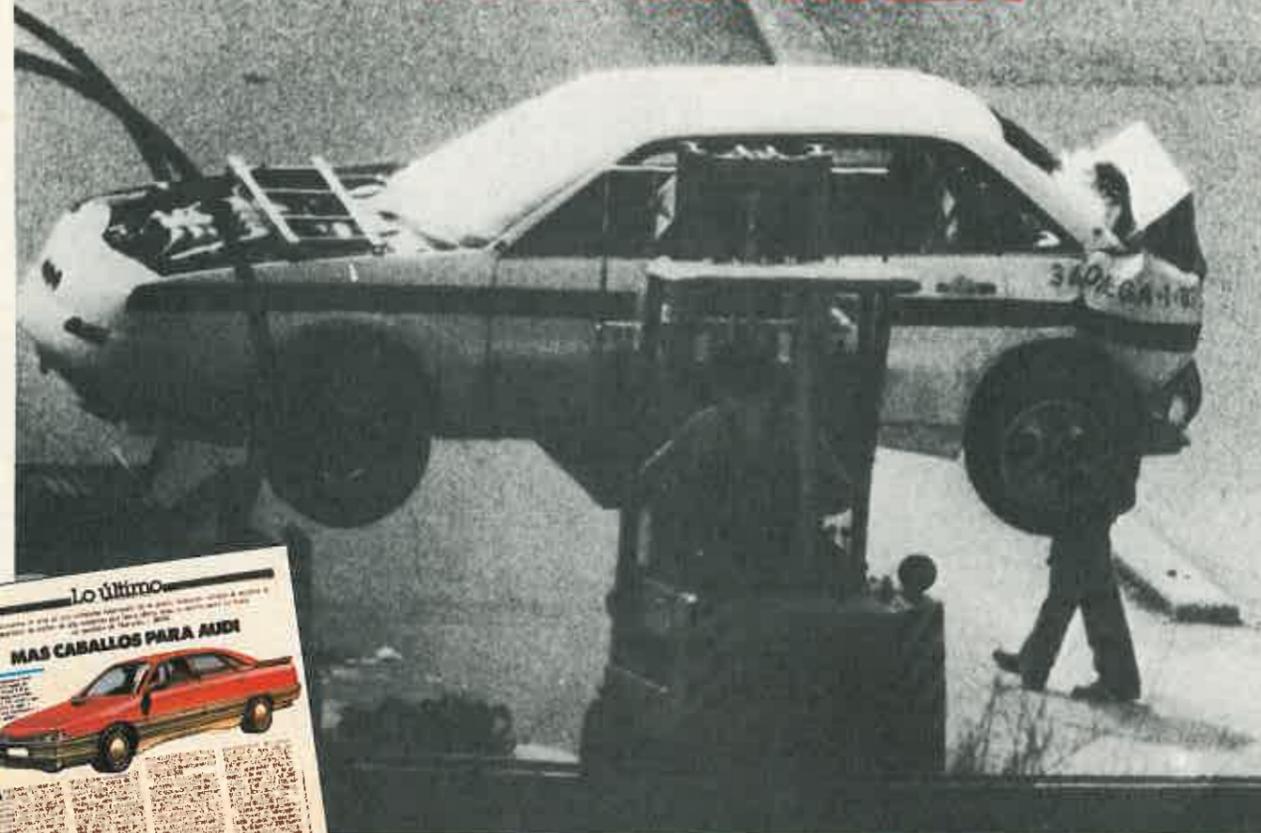
EL IMPORTADO MAS VENDIDO.

SIERRA 

Diseño y Calidad

Recuerde: Ford Credit. Pague su Ford con dinero de Ford. Garantía de 12 meses y 6 años contra la perforación por corrosión.

AUDI-PORSCHE: SE PRUEBA



En el número 26 del día 21 de abril, MOTOR16 anunciaba ya la preparación de un modelo Audi con motor Porsche, uno de cuyos prototipos puede verse en la foto con el delatador V-8 en el vano motor

SIGUE a buen ritmo el trabajo de puesta a punto del Audi 300 V-8, cuya existencia MOTOR16 había desvelado hace meses. En la foto-espía aparecen los restos de uno de los

prototipos después de haber pasado el *crash-test*. La desaparición del capot permite ver los colectores de admisión del motor V-8 Porsche, el mismo que emplea el 928. Con este mo-

tor, Audi dispondrá de una berlina con tracción a las cuatro ruedas y 310 caballos de potencia. Su lanzamiento al mercado debería producirse en el Salón de Francfort de 1985.

EL ULTRALIGERO DE FERVE

FERVE es una industria tarraconense especializada desde hace años en la fabricación de componentes y comprobadores para la electricidad y la electrónica del automóvil. La gama de comprobadores de batería destinada al usuario, susceptible también de ser utilizada por cualquier taller especializado, se culmina ahora con un microcomprobador, el Fervetest F-85. Pesa sólo 65 gramos y es algo más grande que un encendedor. Pero lo más espectacular son sus prestaciones,

pues permite verificar instantáneamente la carga de la batería, el estado del alternador y el regulador del circuito eléctrico. Para ello, basta conectar los dos terminales a los polos de la batería, lo que permite efectuar una lectura rápida sobre la escala de seis diodos LED. El aparato es absolutamente electrónico, lo que garantiza plena fiabilidad y duración sin mantenimiento alguno. Las únicas precauciones que deben observarse son de mantenimiento y limpieza periódica.



SEAT IBIZA. LA PASION POR LA TECNOLOGIA.

El Seat Ibiza le hará sentir pasión por la tecnología. Pasión por ese refinamiento técnico que ha sido capaz de desarrollar un motor como el Seat System Porsche. De alto rendimiento y bajo consumo. Potente, ligero, fiable, seguro y silencioso.

Pasión por la tecnología, que Seat, en colaboración con los mejores especialistas del mundo, ha sabido utilizar para armonizar las exigencias de economía y diseño con la línea más bella.

Pasión por la tecnología que ha sido capaz de obtener un aprovechamiento integral del espacio. Para ofrecer, en un reducido volumen, la mayor amplitud interior de su categoría. Para proporcionarle a usted el máximo grado de confort.

Venga a los concesionarios de la Red Seat y descubra el Seat Ibiza.

Descubrirá la pasión por la tecnología.

	POTENCIA	VELOCIDAD	CONSUMO	GASOLINA
MOTOR 1.5	85 CV	175 Kms/h.	4,8	96 NO
MOTOR 1.2	63 CV	155 Kms/h.	4,9	90 NO
DIESEL 1.7	55 CV	150 Kms/h.	5,2	Gas-Oil

SEAT IBIZA

Desde 625.000 ptas. FF.

1 año de garantía total
6 años de garantía anticorrosión
Más de 1.000 puntos de asistencia técnica



Red Seat.
La garantía más fuerte.



FRENTE A FRENTE

ALFA 33 Q.V., LANCIA DELTA GT,
MAESTRO MG, NISSAN CHERRY

LOS CUATRO FURIOSOS



LA primavera pasada ofrecíamos a nuestros lectores una prueba comparativa entre dos modelos deportivos de cierta distinción: el MG Maestro y el Lancia Delta GT. Recientemente, ha aparecido en el mercado otro modelo directamente competidor de ambos, el Alfa Romeo 33 *Quadrifoglio Verde*. A este terceto le hemos añadido un cuarto modelo que reúne características muy similares, el Nissan Cherry GTi, distribuido por Motor Ibérica.

La denominación *Quadrifoglio Verde* se aplica en Alfa Romeo a aquellos automóviles de carácter deportivo, en contraposición con *Quadrifoglio Oro*, que se usa para los de mayor nivel de equipamiento. Las siglas *GT* del Lancia, *GTi* del Nissan y *MG* del Maestro dejan, pues, muy claro el público al que se dirigen: joven y con un cierto carácter deportivo. No se trata de coches típicos de sport, de los que ya cada día se fabrican menos, sino de versiones más rabiosas de modelos que inicial-

mente se han concebido como berlinas de tipo familiar. Todos ellos rondan el millón setecientos mil pesetas.

Si en la confrontación Lancia-Maestro dábamos como vencedor al coche italiano, la incorporación de dos nuevos modelos no nos hace variar gran cosa esta apreciación. El Lancia nos sigue pareciendo el más coherente de estos cuatro: al menos, en el balance final, sólo se inclina frente al Alfa en un único apartado, la sonoridad, que no es precisamente un aspecto negativo

cuando consideramos el público al que va destinado. Entre el Alfa y el Maestro ya es más difícil la elección. El italiano se ajusta más a su definición de deportivo, mientras que el británico, con un excelente comportamiento, ofrece un equipamiento muy original y vanguardista. Claramente, el Nissan se queda rezagado. Tiene menos potencia que sus rivales, lo que se nota en las prestaciones, y su carrocería, de dos únicas puertas, le penalizan en el confort y habitabilidad.

FRENTE A FRENTE

Precio en la calle:
1.744.787 ptas.

Fecha de presentación: Octubre de 1984.
Fabricante/Importador: Alfa Romeo Española, S. A.
Garantía: 1 año.
Número de talleres: 55.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Motor muy elástico.
- Escalonamiento de la caja de cambios.
- Prestaciones brillantes.

DEFECTOS

- Precio elevado.
- Estabilidad mejorable.
- Dirección pesada.



Precio en la calle:
1.691.056 ptas.

Fecha de presentación: Octubre de 1979.
Fabricante/Importador: Fiat Hispania.
Garantía: 1 año sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 70.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Comportamiento
- Frenos muy eficaces.
- Dirección precisa.

DEFECTOS

- Accesibilidad
- Cambio duro.
- Asientos poco envolventes.



**INTERIORES:
DE TODO, COMO
EN BOTICA**

De los cuatro modelos considerados, dos (Lancia y Alfa) son de carrocería italiana; el Nissan es mixto italo-japonés, aunque en el diseño de los interiores han sido los nipones los que han asumido mayor responsabilidad. Y, por último, el Maestro ha sido concebido en la pérfida Albión, dicho sea con todos los respetos. Es curioso señalar que, pese a ser cuatro los modelos considerados, ninguno es ni francés ni alemán, cuando los vehículos de esta procedencia acaparan más del 80 por 100 de todos los coches de importación vendidos en España.

Aunque su aspecto exterior es bastante diferente, las carrocerías guardan mucha similitud en cuanto a dimensiones y soluciones prácticas: portón posterior y maletero integrado. El único que sólo tiene dos puertas laterales es el Nissan de Motor Ibérica

Pues bien, estos pequeños matices se notan en los modelos concretos enjuiciados. En el Alfa y Lancia, el diseño italiano, con tendencia a la brillantez

pero poca utilidad, se hace patente; el japonés, en un prodigio de sobriedad bastante aburrida, y el británico es un alarde de parafernalia electrónica.

FRENOS

El Delta, con diferencia

DISTANCIA DE FRENADO
(en metros):

	Alfa 33 QV	Lancia Delta	MG Maestro	Nissan Cherry
A 60 km/h.	15,3	12,6	14,8	17,6
A 100 km/h.	41,7	33,3	38,5	44,9
A 120 km/h.	58,0	50,3	55,0	58,0

FRENTE A FRENTE

Precio en la calle:
1.613.664 ptas.

Fecha de presentación: Marzo de 1983.
Fabricante/Importador: Austin Rover España, S. A.
Garantía: Un año.
Número de talleres: 46.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Comportamiento eficaz.
- Asientos envolventes.
- Velocidad máxima

DEFECTOS

- Consumo en ciudad exagerado.
- Motor poco potente.
- Acabado mejorable.



Precio en la calle:
1.592.348 ptas.

Fecha de presentación: Mayo 1984.
Fabricante/Importador: Motor Ibérica, S. A.
Garantía: 1 año sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 155.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Motor muy elástico.
- Buena terminación.
- Consumos razonables.

DEFECTOS

- Estabilidad mejorable.
- Suspensión poco confortable.
- Escasa habitabilidad.



Es, a nuestro criterio, el Alfa el que ha logrado un puesto de conducción más apropiado, con todos los elementos cerca de las manos. Los asientos son envolventes, cómodos, fáciles de reglar y situados a una altura que nos facilita la conducción. En cambio, la visión hacia atrás es un punto débil del modelo. También como defecto destacamos la presencia de los relojes de presión de aceite y voltímetro en un lugar prácticamente imposible de consultar por el conductor.

El Lancia es el más diáfano de todos. El puesto de conducción es agradable, pero no nos ha gustado el grosor del volante, excesivamente fino y desagradable de empuñar. Los pedales no están bien situados para maniobras como el *punta-tacón*, que una buena parte de los conductores deportivos practican.

En el Nissan Cherry sus conductores

se sientan en una posición extremadamente baja, por lo que la visibilidad se reduce notablemente; tiene, sin embargo, a su favor la posibilidad de reglaje de altura del volante, y los asientos son muy envolventes. El equipamiento es bastante completo y destaca la calidad del acabado, pero todo el diseño es muy impersonal. Se ha querido disimular esta falta de carácter con una tapicería de colores negro y verde intenso, que anima en parte los interiores.

Queda, por último, el MG Maestro. En esta versión deportiva se ha recurrido a un espectacular cuadro de instrumentos con información analógica, que no es fácil de interpretar, al menos en estos primeros ensayos. Es plausible que Austin Rover haya sido de las marcas pioneras en esta evolución, que parece absolutamente lógica, pero a la que aún la mayoría de conductores no

se ha habituado. Incorpora también un sistema de avisadores *parlantes*, en idioma inglés. Todos estos *gadgets* harán que algunos de los posibles compradores se inclinen por este modelo, por lo que tiene de epatante y original.

Al margen de este aspecto electrónico, se nota que en el Maestro se ha cuidado el diseño de interiores, comenzando por la original combinación de colores y la elección de materiales.

En resumen, aunque se trata de evoluciones elitistas de modelos de gran difusión, se nota que, con la excepción del Maestro, en el apartado de diseño se han limitado a mejorar la instrumentación o añadir algunos elementos, pero no se ha podido o querido imprimir un nuevo carácter más acorde con el gusto de los posibles clientes o con el espíritu que anima a sus denominaciones.

EQUIPAMIENTO



Ventaja Italiana

	Alfa 33 QV	Lancia Delta	MG Maestro	Nissan Cherry
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI	SI
Termómetro agua	SI	SI	SI	SI
Manómetro presión aceite	SI	SI	NO	NO
Voltímetro/Amperímetro	SI	SI	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI	SI
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI	SI
Testigo freno de mano	SI	SI	SI	SI
Testigo estérter	SI	—	SI	SI
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI
Faros halógenos	SI	SI	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	SI	SI	SI	SI
Luneta térmica	SI	SI	SI	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI	SI	SI	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Espejo de cortesía	SI	SI	SI	SI
Elevallas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/NO	SI/NO	SI/NO	NO/—
Cerraduras centralizadas	SI	SI	SI	NO
Respaldo posterior divisible	SI	SI	SI	NO
Luz orientable (lector de mapas)	NO	NO	NO	NO
Tapón de gasolina con llave	SI	SI	NO	SI



SONORIDAD



Se perdonan los excesos

	Alfa 33 QV	Lancia Delta	MG Maestro	Nissan Cherry
Al ralentí	57,4	51,6	54,1	58,6
A 60 km/h.	65,6	56,0	60,6	65,2
A 90 km/h.	66,5	66,5	65,4	68,0
A 120 km/h.	72,1	72,9	70,2	72,0
A 140 km/h.	74,8	79,0	77,2	76,3

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

AL VOLANTE: DONDE MENOS SE ESPERA...

Los conceptos normales de estabilidad y agarre se vuelven mucho más exigentes en vehículos concebidos para una utilización deportiva. Por esta razón la crítica ha de volverse más exigente. Como conjunto, cualquiera de los referidos automóviles tienen un comportamiento digno, pero hay matices. Así, el Alfa tiene un eje trasero rígido, siempre perpendicular al suelo que, calzado con neumáticos más anchos del lote, se muestra descompensa-

Ninguno de los cuatro automóviles analizados oculta su procedencia: coches de carácter más tranquilo. Los cuadros de instrumentos apenas denotan, pues, el espíritu deportivo. En el Maestro es totalmente digital y añade un sistema de avisadores con voz, en idioma inglés

do con el eje delantero, obligando a unas trayectorias un tanto forzadas. Se agarra espléndidamente, pero transmite cierta sensación de inseguridad, incrementada por un balanceo excesivo de la carrocería.

Como ya decíamos en su día, el Lancia es magnífico en este aspecto, superando al Maestro, que se ve ligeramente penalizado por unos neumáticos poco apropiados y por una dirección excesivamente lenta. Y en cuanto al Cherry, es el coche que más se va de morro y en el que de poco sirve el balancearlo ligeramente antes de las curvas cerradas.

En cuanto a la dirección, hemos mencionado que en el Maestro es demasiado lenta; en los demás, nada que reprochar, excepto la excesiva dureza a coche parado del Alfa, motivada también por la generosa anchura de sus neumáticos. De frenos, extraordinarios los del Lancia, sin que Alfa y Maestro se queden muy descolgados. El Nissan ya alarga las frenadas cuando se solicitan con intensidad, pero en ningún caso llegan a acusar fatiga excesiva.

Serán las prestaciones puras las que más se analicen en estos coches de espíritu deportivo. Si nos fijamos únicamente en la velocidad punta, es el coche británico quien se lleva la palma. Sin embargo, el Maestro es el de aceleraciones más mediocres y el de recuperaciones más lentas. El Alfa es el más armónico de todos ellos, con una velocidad próxima a los 180 kilómetros por hora reales y unas cifras de aceleración muy brillantes. El Lancia es todavía mejor en aceleración, pero se queda un poco justo en velocidad punta, porque un deportivo debería al menos intentar llegar a los 180, quedándose a diez kilómetros por hora del Maestro. Obviamente, el Nissan se descuelga del resto de sus rivales; pero es que sus diez caballos de potencia de menos se notan.

No son los consumos los datos a los que mayor interés van a prestar los compradores, aunque tampoco son datos a desdeñar. Hay un modelo que tiene un inconveniente en este aspecto: el Maestro, que ofrece un consumo en ciudad muy por encima de lo que sería lógico. Casi dieciséis litros a los 100 kilómetros (con el agravante de que el ordenador de a bordo nos lo va recordando) son excesivos. Ya en carretera y autopista, las diferencias respecto a sus rivales no son tan grandes, aunque sigue siendo el coche más gastón de todos. El mejor es, una vez más, el Lancia, al que un conductor medio, si lo desea, puede obtener los consumos de un coche de carácter más tranquilo. El Nissan y el Alfa se limitan a cumplir su papel con honestidad, pero sin nada de que presumir. Es curioso señalar que ninguno de estos cuatro modelos recurre a la inyección, y cada uno de ellos ofrece, para la alimentación, soluciones diferentes: desde los dos carburadores dobles del Alfa hasta el único carburador de doble cuerpo del Lancia.

FRENTE A FRENTE



Un generoso portón posterior caracteriza a los cuatro coches. El del Maestro y el del Alfa son los que ofrecen un maletero más capaz. Sólo el Nissan Cherry tiene el asiento posterior corrido, sin posibilidad de abatir parcialmente, con lo que se amplían notablemente las capacidades del maletero

CONSUMO



El Maestro, suspendido

	Alfa 33 QV	Lancia Delta	MG Maestro	Nissan Cherry
Litros/100 km.				
CIUDAD				
A 26,5 km/h.	12,6	11,4	15,9	13,3
CARRETERA				
A 90 km/h. de cruceo	6,9	6,7	7,0	6,3
En conducción rápida	11,6	10,9	13,0	11,7
AUTOPISTA				
A 120 km/h. de cruceo	8,0	8,8	8,6	7,0
A fondo	13,2	11,0	11,6	9,3
AUTONOMIA MEDIA				
Consumo medio pond.	10,4	9,7	12,5	10,6
Recorrido (kilómetros)	435	360	380	518



FRENTE A FRENTE

FICHA TECNICA



	ALFA 33 QV	LANCIA DELTA	MG MAESTRO	NISSAN CHERRY
MOTOR				
Disposición	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal	Delant. transversal	Delant. longitudinal
N.º de cilindros	4 opuestos 2/2	4 opuestos 2/2	4 en línea	4 opuestos 2/2
Cilindrada	1.490 (84x67,2)	1.490 (84x67,2)	1.598 (76,2x87,6)	1.490 (84x67,2)
Distribución	Arbol en cabeza	Arbol en cabeza	Arbol en cabeza	Arbol en cabeza
Alimentación	4 carburadores	2 carburadores dobles	2 carburadores dobles	2 carburadores dobles
Compresión/Combustible	9,5 : 1/98 octanos	9,5 : 1/98 octanos	9,7 : 1/96 octanos	9,5 : 1/96 octanos
Potencia máx./régimen	105/6.000	105/6.000	103/6.000	95/5.800
Par máx./régimen	13,6/4.000	13,6/4.000	13,8/4.000	13,3/4.000
TRANSMISION				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
N.º de marchas	5	5	5	5
Velocidad a 1.000 rpm en 4.ª	24,2 km./h.	23,9 km./h.	25,7 km./h.	26,3 km./h.
Velocidad a 1.000 rpm en 5.ª	30,8 km./h.	29,0 km./h.	31,9 km./h.	32,7 km./h.
DIRECCION/FRENOS				
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,4	3,5	4,25	3,25
Diámetro de giro	10,4	10,5	10,3	10,8
Frenos delanteros	Disco	Disco	Disco	Disco
Frenos traseros	Tambor	Disco	Tambor	Tambor
SUSPENSION				
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Rígido puente De Watt	Independiente	Eje semir-rígido	Independiente
Ruedas	5 1/2x14	5 1/2x14	5 1/2x14	5 1/2x13
Neumáticos	185/60 VR 14	165/65 SR 14	175/65 SR 14	175/70 SR 13
PESO Y CAPACIDADES				
Peso en orden de marcha	890 kg.	975 kg.	965 kg.	850 kg.
Capacidad de combustible	50 l.	40 l.	54 l.	50 l.

FRENTE A FRENTE



Los cuatro modelos, junto a la pista del Jarama. Aunque la verdad es que el circuito no es su elemento natural

BALANCE FINAL



El Lancia sale ganando

	Alfa 33 QV	Lancia Delta	MG Maestro	Nissan Cherry
Velocidad máxima	2.º	3.º	1.º	4.º
Aceleraciones	2.º	1.º	4.º	3.º
Recuperaciones	2.º	1.º	3.º	3.º
Consumo	2.º	1.º	4.º	2.º
Transmisión	2.º	1.º	4.º	3.º
Caja de cambio	2.º	4.º	2.º	1.º
Frenos	3.º	1.º	2.º	4.º
Dirección	2.º	2.º	4.º	1.º
Comportamiento	4.º	1.º	1.º	3.º
Aptitudes urbanas	4.º	1.º	2.º	3.º
Autonomía	2.º	4.º	3.º	1.º
Habitabilidad	3.º	2.º	1.º	4.º
Confort	2.º	3.º	1.º	4.º
Sonoridad	1.º	4.º	1.º	3.º
Equipamiento	2.º	2.º	1.º	4.º

PRESTACIONES



El más rápido, menos brillante

	Alfa 33 QV	Lancia Delta	MG Maestro	Nissan Cherry
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.).	178,7	174,1	185,7	168,2
ACELERACION (seg.)				
400 m. salida parada	17,6	17,3	18,9	18,0
1.000 m. salida parada	32,5	31,3	34,2	33,1
De 0 a 100 km/h.	11,0	9,3	13,0	11,3
RECUPERACION (seg.)				
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	19,2	18,9	21,3	20,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,2	20,8	23,9	23,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	34,8	33,6	37,9	35,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	39,5	38,1	43,0	43,7
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,7	9,5	11,8	12,5
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	16,7	12,7	17,3	16,8

CONCLUSION:

LANCIA, INCLUSO POR PRECIO

Si ya en la prueba entre el Lancia y el Maestro nos habíamos inclinado por el italiano, la incorporación del Alfa y el Cherry a este grupo no ha cambiado gran cosa la conclusión final.

En cuanto a precios, el más barato es el Cherry, pero también es verdad que es el único que ofrece una carroce-

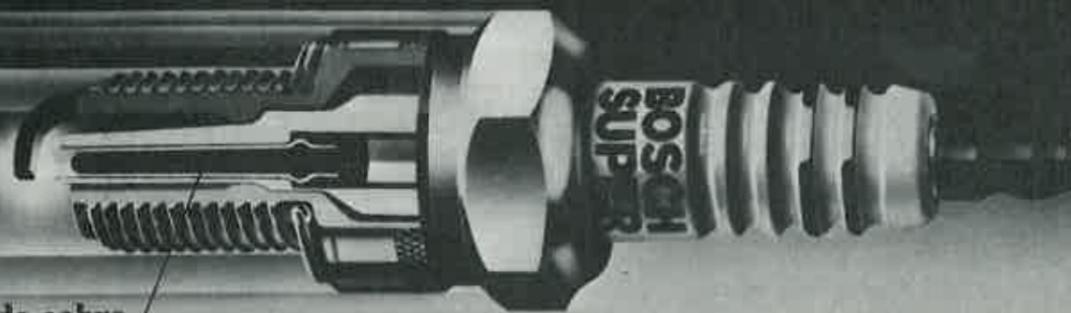
ría de sólo dos puertas y el motor de menor potencia. El Quadrifoglio Verde es 50.000 pesetas más caro que el Lancia y 130.000 pesetas más caro que el Maestro, lo que no deja de ser sorprendente, porque entre uno y otro la elección se presenta difícil. El coche italiano ofrece, por encima de todo, un nombre de prestigio y unas prestaciones superiores (aunque no una velocidad punta mayor). Pero a favor del coche británico hay que anotar una carrocería mejor resuelta (por habitabilidad, confort, comportamiento y equipamiento).

Lo que es importante señalar es que la oferta de automóviles deportivos, con aspecto exterior atractivo y prestaciones a nivel, es ya bastante numerosa en nuestro país. Que los precios no son exagerados y que este escalón intermedio entre las berlinas de los 200 kilómetros por hora y las pequeñas bombas rodantes, a menudo muy poco cómodas, va cada día teniendo mayor aceptación en nuestro mercado y en Europa.

J. M. Cernuda
Fotos: Alfonso J. Nieto

SUPER BUJIA BOSCH

Potencia.



Núcleo de cobre

Bosch ha desarrollado una bujía pensada para sacar todo el rendimiento del motor. Para conseguir la máxima potencia. Una bujía capaz de alcanzar en menos tiempo la temperatura óptima.

Una bujía con núcleo de cobre en el electrodo central, que contribuye a dar más fuerza y mayor poder de aceleración. Es la Super Bujía Bosch. Exijala, es pura potencia.



BOSCH
Así de seguro.

Nueva Citroën C-15

SE LO CARGA TODO



Gasolina y Diesel

Se acabaron las furgonetas lentas.
Se acabaron las furgonetas incómodas.
Se acabaron las furgonetas gastosas.
Se acabaron las furgonetas estrechas.

Ha llegado la Citroën C-15.
Una nueva generación de furgonetas
donde caben todas las ventajas.
Un nuevo concepto de furgoneta que
se carga todos los inconvenientes.

A partir de ahora no existen motivos
para cargar con el pasado.
Citroën acaba de inaugurar
el futuro.

	GASOLINA	DIESEL
VOLUMEN	2,672 m ³	2,672 m ³
CARGA UTIL	570 Kg.	570 Kg.
0-100 Km/h.	21" 9	20" 1
VELOCIDAD MAX.	126	133
A 90 Km/h.	6,6 L/100 Km.	5,3 L/100 Km.
MEDIA	8,0 L/100 Km.	6,3 L/100 Km.

CITROËN 
Cada día más.

LOS coches más caros y prestigiosos del mundo estaban sobre el césped de Pebble Beach aquella mañana de agosto, tan elegantes como el primer día. Había reliquias con más de ochenta años a sus espaldas, deportivos ganadores de mil batallas, berlinas de monarcas y coupés de grandes estrellas

ESPLENDOR EN LA HIERBA



de Hollywood. Los reyes de la fiesta fueron los Rolls-Royce.

El modelo de color rojo era un Phantom I carrozado por Brewster, diseñador especialista en coupés para *play-boys*; en 1931 el chasis y el motor de este fantasma valían ya 12.000 dólares de aquella época. El otro Rolls, un Phantom III Sedan de Ville carrozado por Franay, era casi un jovencito, ya que su fecha de nacimiento se remontaba tan sólo a 1936. Fue el primer modelo en cuyo diseño no participó Henry Royce e iba propulsado por un motor de doce cilindros en V, que no respondió nunca a la tradición Rolls por culpa de los malos aceites lubricantes de aquella época; ahora funciona con la precisión de un reloj.

La industria americana estuvo representada por dos estrellas de excepción: un Packard Le Baron de 1934 y un Duesenberg J de 1929. El Packard descubrió, no sin cierto rubor, sus be-



Jackie Stewart junto con el conde Frederic Chandon, los dos jueces principales. El Rolls-Royce de los *play-boys*, un Phantom I carrozado por Brewster. Junto a estas líneas, un coche muy curioso: el George Wingar.



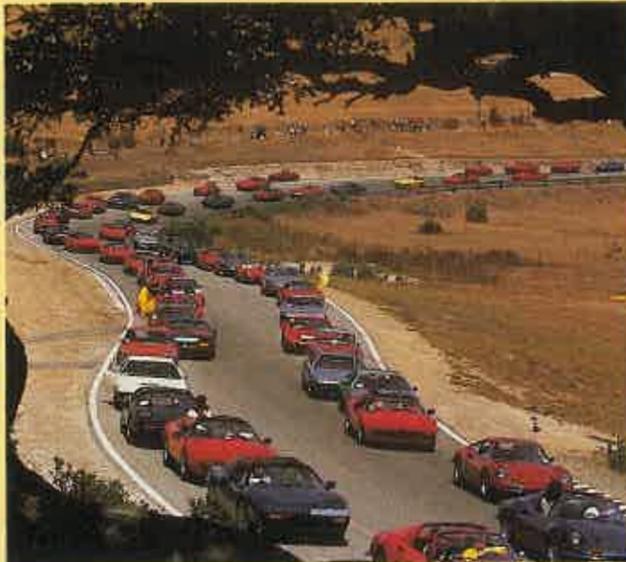
El Mitchell americano lanzado en 1913 tuvo un título publicitario relevante: ser el primer coche francés de fabricación americana. Diseñado por René Petard, fue pionero del arranque eléctrico.



El Bugatti 35, el «ganador», fue la obra maestra del genial constructor italo-francés. Ligero, potente y manejable, el Bugatti 35 tenía todas las virtudes para ganar carreras... Abajo, el Rolls Royce Phantom III Sedan de Ville: doce cilindros en V, que dieron problemas por culpa de los malos aceites lubricantes.



Más de mil quinientos millones de pesetas ruedan por la pista; la parada de los Ferrari hizo suspirar a todos los amantes de la marca italiana. A la derecha, puesto de mando de un Ferrari 166 MM; para sentirse ganador de Le Mans.



Los coches americanos de más prestigio: a la derecha, un Packard Le Baron de 1934 que sedujo a los jueces con su mecánica señorial. Abajo, a la derecha, un Duesenberg J de 1929. A su volante podríamos imaginarnos al Gran Gatsby. 265 caballos de potencia impulsaban al Duesenberg por encima de los 185 kilómetros por hora.



Los Talbot-Lago tuvieron un carrocerero de excepción, Figoni y Falaschi. A la izquierda aparece un modelo 150 SS de 1937. El modelo negro es de 1938.



Las intimidades mecánicas: motor de ocho cilindros en línea, frenos hidráulicos, suspensión delantera independiente, etcétera. El ruido de sus tubos de escape reflejó las miradas concupiscentes del jurado en pleno. El Duesenberg trajo



a la mente recuerdos del Gran Gatsby y del actor Clark Gable, dueño en sus tiempos de un coche como éste; dos toneladas de acero y cromo, capaces de volar a 185 kilómetros por hora empujadas por los 265 caballos.

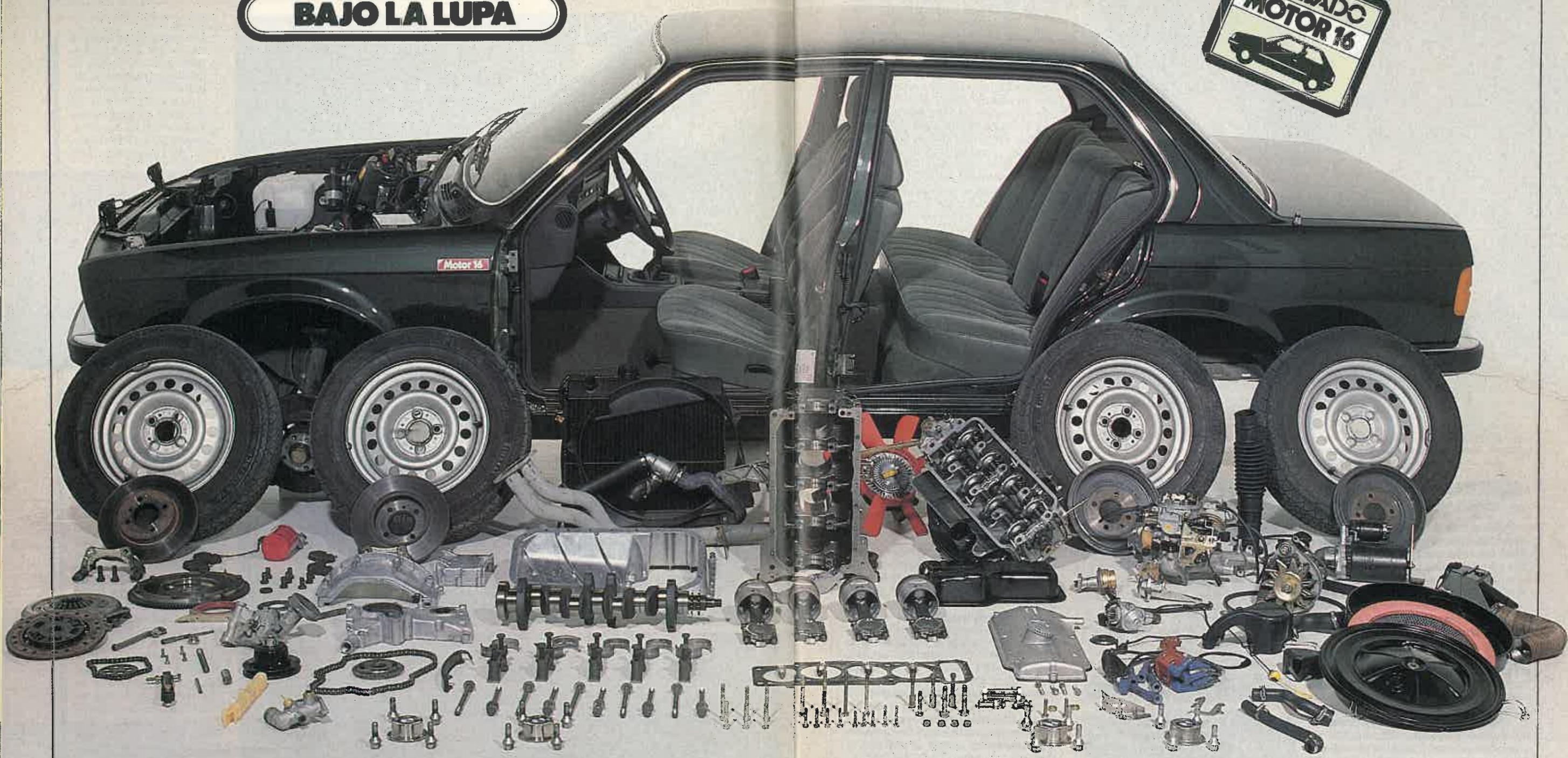
Los Ferraris cautivaron a los amantes del coche italiano: rojo sangre, caballo negro, volante de madera y ruedas de radios fueron los signos del modelo 166 MM de 1949; una belleza latina con motor de dos litros y doce cilindros en V, ganadora en Le Mans.

Los franceses tuvieron dos paladines: Bugatti y Talbot-Lago. El Bugatti 35 no tuvo rivales en las carreras a lo largo de casi una década. El ganador nació en 1926 y aún hoy sorprende por sus soluciones de vanguardia. Los Talbot-Lago, carrozados por Figoni-Falaschi, jugaron a las gotas de agua y tanto en 1935 como ahora levantaron gritos de admiración por sus formas de vanguardia. Seis cilindros en línea, tres carburadores y más de 140 caballos fueron las credenciales de un suspiro capaz de volar a casi 190 kilómetros por hora.

Angel Marco



BAJO LA LUPA



EL BMW 316 A LOS 15.000 KMS.

POR vez primera, el equipo de pruebas de fiabilidad de MOTOR16 se ha enfrentado a un vehículo de importación. El obstáculo por excelencia es el del precio, como es tradición en una gran mayoría de coches procedentes del mercado europeo y como es usual en vehículos de esta marca alemana. Los resultados de esta prueba de calidad, adelantando ya algunas de nuestras conclusiones, es que existe una relación

muy directa entre el precio de adquisición y el nivel de calidad ofrecido. La inversión es cuantiosa, pero el usuario recibe a cambio un coche bien diseñado, en cuya construcción se han utilizado los mejores materiales.

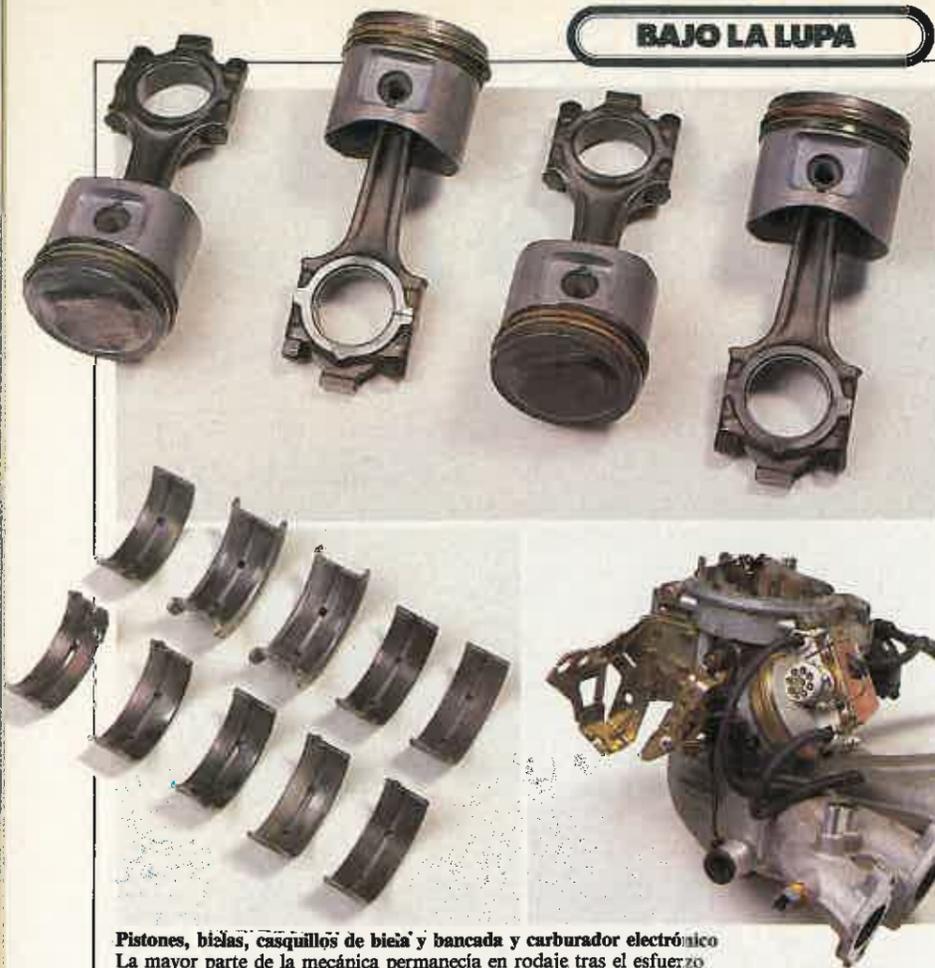
El equipo de pruebas de MOTOR16 ha utilizado todo su potencial para explorar las posibilidades del 316: conductores de diverso tipo, un taller con las instalaciones necesarias y todo tipo de terrenos, para someter al BMW a un

año de vida simulada. Después de algo más de dos meses de rodaje apresurado, el coche alemán, nuevo escalón económico de su gama desde la desaparición del 315, fue desmontado por completo por nuestro mecánico. Los resultados fueron determinantes: la carrocería y el interior estaban como nuevos, mientras que la infraestructura mecánica sólo había sufrido desgastes en un par de apartados, como son el embrague y los frenos. En estos úl-

timos, el problema se solucionaba con sólo el cambio de pastillas y forros, pareciéndonos conveniente la utilización de compuestos diferentes para las pastillas y los forros. Los que monta de serie el 316 no convencieron demasiado en su comportamiento una vez superado, aproximadamente, un tercio de la prueba.

Los elementos esenciales se encontraban aún en rodaje, demostrando que la calidad BMW es algo más que un mito.

BAJO LA LUPA



Pistones, bielas, casquillos de biela y bancada y carburador electrónico. La mayor parte de la mecánica permanecía en rodaje tras el esfuerzo.

ANÁLISIS

Por vez primera nuestro taller se enfrentaba a un vehículo de importación. Esto imponía al comienzo del trabajo ciertos prejuicios, pero muy pronto se comprobó que la calidad mecánica del BMW —perfeccionable, como cualquiera— no está hecha a base de complicaciones de diseño y necesidad de herramientas raras, sino simplemente de calidad. Accesibilidad y facilidad de operación sobre la mecánica, estaban bien resueltas, en palabras de nuestro mecánico, de modo que el trabajo de desmontaje, revisión y montaje, se redujo al mínimo.

El motor, primer motivo de análisis, se mostró excelente. Después del esfuerzo continuado, muchos de sus elementos aparecían en pleno rodaje, con desgastes que apenas habían terminado de asentar unas piezas en otras; tal era el caso de los elementos de fricción de las bielas, la cadena de distribución o el árbol de levas y sus accesorios. Medida la presión de compresión, se apreció que los cuatro cilindros se encontraban en idénticas y perfectas condiciones, con 11 bar de presión en cada uno de ellos. Pese a que las bujías estaban algo deterioradas, con una separación exagerada de electrodos, la combustión era perfecta, como demuestra el escaso 2 por 100 de contenido de CO en los gases de escape. De ello era tam-

bién responsable el equilibrado funcionamiento del carburador Solex Pierburg 1B2, de control electrónico.

Después de la primera revisión con cambio de aceite se sustituyó el lubricante original por uno de tipo semisintético —por consejo del punto de servicio de Lérida—, cuya duración se estima en más del doble de la de uno del tipo convencional. No hubo pérdidas de lubricante ni consumo fuera de lo normal. El motor, en resumen, estaba en perfecto estado después del esfuerzo, y se puede contar con que su longevidad estaba asegurada.

En la transmisión estaban todos los inconvenientes del BMW 316. La caja de cambios se encontraba en buenas condiciones de funcionamiento, pero el embrague estaba muy castigado. Su vulnerabilidad no obedece a un uso indebido, sino a materiales inadecuados o a deficiente dimensionado. El disco de fricción presentaba un espesor útil de 9 milímetros, lo que representa que se había consumido, al cabo de sólo 15.000 kilómetros, un 95 por 100 de vida. Había embrague, por tanto, para muy pocos kilómetros más, siempre que no se quisiera rebasar los límites mínimos impuestos por el fabricante.

Los frenos se encontraban en perfectas condiciones de funcionamiento, aunque a la hora de la verdad su eficacia dejara que desear por causa de las pastillas. Pero el líquido —con un punto de ebullición de 180 grados— cumple con todas las exigencias desde el punto de vista técnico, los discos y tambores conservaban su integridad —sólo habían perdido un 2 por 100 de espesor original, y su superficie no estaba rayada— y las pastillas y forros tenían vida por delante. Concretamente, las pastillas delanteras habían utilizado sólo un 15 por 100 de vida útil en este maratón kilométrico.

En 15.000 kilómetros de pleno uso, por todo tipo de carreteras y firmes, las cotas de suspensión y dirección no cambiaron un solo grado, y las especificaciones técnicas del coche ya castigado eran las mismas que cuando salió de fábrica. La buena construcción de los elementos de soporte de rueda, por su solidez, parecen preparados para resistir una vida de no menos de 200.000 kilómetros.

Los neumáticos de serie, unos Pirelli P5 de medida 175/70 R14, resistieron bien el esfuerzo. No mostraban desgastes anormales, parecían preparados para afrontar muchos kilómetros más y sólo habían perdido un diminuto espesor de goma. Las ruedas delanteras estaban en perfectas condiciones, mientras que las traseras, sometidas a mayores sollicitaciones, habían perdido ya más de un 40 por 100 de su espesor útil. La tracción trasera y el comportamiento deportivo son la causa de esta desigualdad de desgaste entre los trenes delantero y trasero.

FICHA TÉCNICA



BMW 316

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.767 c.c. (89 x 71 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Carburador Pierburg con mando electrónico. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 90 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 14,3 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,7 km/h.; 2.ª, 16,0 km/h.; 3.ª, 24,8 km/h.; 4.ª, 32,8 km/h.; 5.ª, 40,5 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCIÓN Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 10,5 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y atrás.

RUEDAS Llantas: De acero, de 5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 175/70 R 14.

PESO En orden de marcha: 990 kg.



Angel Robledo se enfrentó con un coche de importación. El motor de cuatro cilindros BMW le pareció de excelente construcción. La calidad del diseño y la idoneidad de los materiales eran notables y la resistencia del motor quedó de manifiesto.

BAJO LA LUPA



COMPORTAMIENTO

El motor del BMW tiene dos personalidades muy diferentes: por debajo de las 2.500-2.700 revoluciones por minuto no tiene ninguna energía y responde con mucha pereza, pero en cuanto se supera la cota de las 3.000 revoluciones por minuto cambia su actitud y pone de manifiesto todo el brío de sus 90 caballos de potencia. Es necesario acostumbrarse al carácter peculiar del cuatro cilindros BMW, pacífico o violento —Doctor Jekyll o Mister Hyde—, en función del número de revoluciones al que gira la mecánica en ese momento.

La caja de cambio convence por precisión y suavidad de manejo, pero el estilo de toda la transmisión, centrado en la búsqueda de la economía, no recoge tantos elogios, porque deja en un plano muy secundario los capítulos de aceleraciones y recuperaciones, algo inconcebible en un BMW. Gracias a esta transmisión, el 316 logra excelentes resultados en consumos, pero no tiene ninguna espectacularidad en el momento de salir de un semáforo ni, lo que es más importante, en el instante de adelantarse con rapidez a cualquier turismo o camión que vaya a 90 ó 100 kilómetros por hora; la lentitud de reacciones en cuarta o quinta es impropia de un coche concebido con mentalidad deportiva, lo que obliga a reducir hasta

GASTOS

Lo que cuesta en 15.000 kilómetros

	Ptas.
Gasolina (1.298,7 litros)	120.779
Tres lavados carrocería	1.200
Aceite (4 litros lub. s.t.)	3.870
Total	125.849

SONORIDAD

Silencio en el motor

Al ralentí	48,9
A 60 km/h.	64,3
A 90 km/h.	68,2
A 120 km/h.	70,8
A 140 km/h.	74,8
A tope	80,7

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

tercera si se quiere finalizar la operación en el menor tiempo posible.

El comportamiento del 316 no admite reproches a la hora de circular por carreteras de buen piso; el BMW se maneja con sencillez y no muestra manías especiales a la hora de entrar en las curvas, no tiende a irse de morro aun cuando se conduzca bastante deprisa. Por el contrario, sí muestra bastante facilidad para salir de las curvas con un leve coleteo, movimiento que se hace más y más amplio a medida que aumenta la velocidad de paso.

Los baches y, sobre todo, las zanjales transversales, que tanto abundan en las carreteras de segundo orden, son el enemigo natural del BMW; la suspensión trasera de este coche tiene bastante alergia a tales trampas y demuestra su disconformidad con unos botes que descolocan la parte trasera con cierta violencia.

La dirección del BMW merece una buena nota en el aspecto de suavidad de manejo, siempre y cuando el coche esté en movimiento, aunque se muestra algo pesada en maniobras de aparcamiento. Las únicas críticas al mecanismo llegan por culpa del excesivo número de vueltas necesario para llevar las ruedas de un extremo a otro, ya que cuatro vueltas es un valor aceptable para un turismo familiar, pero no para un coche con pretensiones deportivas. Tampoco es convincente la falta de energía para retornar al punto central,



En Barcelona, para un viaje contra el reloj. Nuestro escenario de trabajo es toda la geografía española

por lo que siempre hace falta una pequeña ayuda por parte del conductor.

Los frenos del 316 son buenos y durante la primera parte de los 15.000 kilómetros sorprendieron por su eficacia; después entraron en crisis y la capacidad de retención comenzó a flojear más de lo debido, defecto que se hacía notable al superar velocidades de 110 ó 120 kilómetros por hora.

Las opiniones del equipo de pruebas

Los 15.000 kilómetros realizados con el BMW 316 se han cubierto en dos meses, agosto y septiembre.

Los conductores de esta prueba presentan una buena parte de los posibles clientes del 316.

Simonetta Garih se ha encontrado muy a gusto en el 316, «uno de los coches más cómodos que he conducido a lo largo de mi vida. Los asientos, en principio, pueden parecer algo duros, pero tal dureza se agradece en viajes largos, ya que no cansan en absoluto. La buena forma del respaldo evita que se hundan los riñones».

Nuestra ama de casa, joven pero con mucha experiencia en coches, ha resumido así: «Los más destacable es, sin duda, el silencio de marcha. El motor es apenas perceptible y sólo la transmisión produce un leve zumbido; la mecánica, por su parte, sin ser brillante, da un rendimiento suficiente para ir tranquila.»

A Simonetta también le ha gustado

el interior del 316, lo que explica así: «El equipo es demasiado sobrio, pero no se encuentran grandes lagunas; los acabados, por su parte, son bastante buenos.»

Enrique Blanco tiene esa sabiduría especial que sólo se consigue tras muchos años de probar coches; su jubilación le ha dado alas para cubrir largas distancias por todo tipo de carreteras, misión a la que ahora mismo se dedica con el ánimo del conductor más joven. Enrique ha sido el conductor que ha cubierto la mayor parte de esos 15.000 kilómetros, y por tal motivo su juicio es el de mayor validez.

En la opinión de Enrique Blanco, el BMW tiene algunos defectos en terminación de los elementos plásticos, «defectillos de poca monta, que también se aprecian en el posicionamiento de las manivelas elevadoras y en las manivelas interiores que accionan las cerraduras de puerta».

«El coche es agradable de conducir por la buena situación de todos los mandos y por la suavidad que demuestran la dirección, los pedales o la palanca de cambio; el BMW está también muy insonorizado, lo que hace muy fáciles los viajes, incluso los más largos.»

«Su comportamiento es bueno, pero hay que tener en cuenta su tendencia a zaguear, más notable si se conduce deprisa por zona de curvas.»

«Los elementos electrónicos del 316 son muy prácticos y destaca en especial el indicador de periodos de servicio, que señala cuándo debe procederse a

las revisiones y cambios de aceite.»

Andrés Mas, con sus veintiséis años, es el más joven de los tres probadores que se han turnado a los mandos del BMW. Andrés ha hecho frente a la parte más complicada de la prueba, pues fue a él a quien correspondió cruzar la geografía española de lado a lado, justo cuando el ciclón «Hortensia» barría todo el país.

«Suavidad de marcha, mecánica silenciosa y cambio preciso son los tres elementos más destacables del 316, un coche muy homogéneo al que sólo le pediría un genio algo más fuerte.»

«El manejo de la caja es un regalo, sobre todo por suavidad y precisión, pero no me ha convencido el estilo demasiado ahorrador del conjunto, un estilo que resta mucha fuerza a las respuestas, tanto en cuarta como en quinta.»

«El comportamiento del BMW te anima a conducir en plan deportivo, pero hay que estar siempre muy atento al estado del piso, porque los baches descolocan la parte trasera.»

INCIDENCIAS

Muy pocas fueron las incidencias registradas a lo largo de nuestro recorrido con el BMW 316. Pese a la tradicional dureza de la prueba y al uso inten-

FRENOS



De primera clase

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,2
A 100 km/h.	33,5
A 120 km/h.	52,2

CONSUMO



Ventaja electrónica

Litros/100 km.

CIUDAD	
A 28,7 km/h. de media	10,8
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,3
En conducción rápida	11,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	7,8
A fondo	10,6
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	9,1
Recorrido (km.)	540

BAJO LA LUPA



Buenas prestaciones, consumos razonables y manejo suave. El embrague, el único elemento que se desgastó de verdad

sivo a cargo de varias manos distintas, el coche se comportó con mucha entereza y sus virtudes características resultaron siempre más notables que cualquier otra cosa. La solidez mecánica salió a relucir en todo momento y tampoco en materia de acabado se registraron anomalías.

Pese a su elevado nivel de perfección mecánica, el BMW 316 mostró algunos malos detalles a lo largo del recorrido.

Desde el primer momento, el coche mostró bastante pereza para arrancar en frío.

Pese a la automatización del carburador, cuya implantación electrónica le convierte en un pequeño sistema de inyección de combustible, el motor de arranque tenía que dar bastantes vueltas —con castigo adicional para la batería— antes de que el cuatro cilindros se pusiera en marcha. Una vez caliente, incluso, el régimen de marcha lenta o ralenti resultaba demasiado inestable: tan pronto era de 1.000 rpm justas, como de 1.200, con breves altibajos que no terminaban de dar una impresión de redondez al motor.

El ruido de la transmisión era notable, aunque este zumbido permanente debe ser considerado casi como carácter común a todos los coches de la marca. Cuando el motor está en marcha, la transmisión emite un sonido zumbante, que sólo disminuye de tono cuando se pisa el pedal del embrague. Estos niveles de ruido son constantes, tanto con la mecánica fría como ya caliente.

En nuestro caso, la transmisión dio algún que otro problema más, pues la dureza de selección en alguna marcha era notable. La marcha atrás rascaba con más frecuencia de la deseable y la segunda se fue endureciendo de forma progresiva. En las arrancadas, además, se apreciaba un retemblo espectacular en el embrague, que no podía evitarse por más cuidados que se dispensaran a la maniobra.

Cuando se habían superado los 12.000 kilómetros se empezó a apreciar que el motor hacía autoencendido al desconectar la llave de contacto, fenómeno siempre desagradable.

Los frenos dieron bastante trabajo a partir de los 5.000 primeros kilómetros, pues a su creciente ruido —chirrido en frenadas a alta velocidad— se sumaba una ineficacia que nos preocupó muy pronto. Los recorridos de frenada eran demasiado largos apenas se superaban los 100 kilómetros por hora, y en ocasiones, ante situaciones de emergencia, daba la impresión de que el coche no iba a detenerse nunca.

CONCLUSIONES

Por un precio módico, dentro del especial concepto de precio que entraña la compra de un coche de esta marca, los partidarios de BMW pueden adquirir el 316, que es lo más accesible de la serie 3, una vez desaparecido el elemental 315. Aunque la inversión es sufi-

cientemente cuantiosa como para medirla bien, hay algo que compensa en ella: por el dinero que se paga, se obtiene una excelente dosis de calidad. Más allá del mito y lo publicitario, el BMW 316 nos ha demostrado a lo largo de 15.000 kilómetros que está preparado para una vida superior a la media convencional.

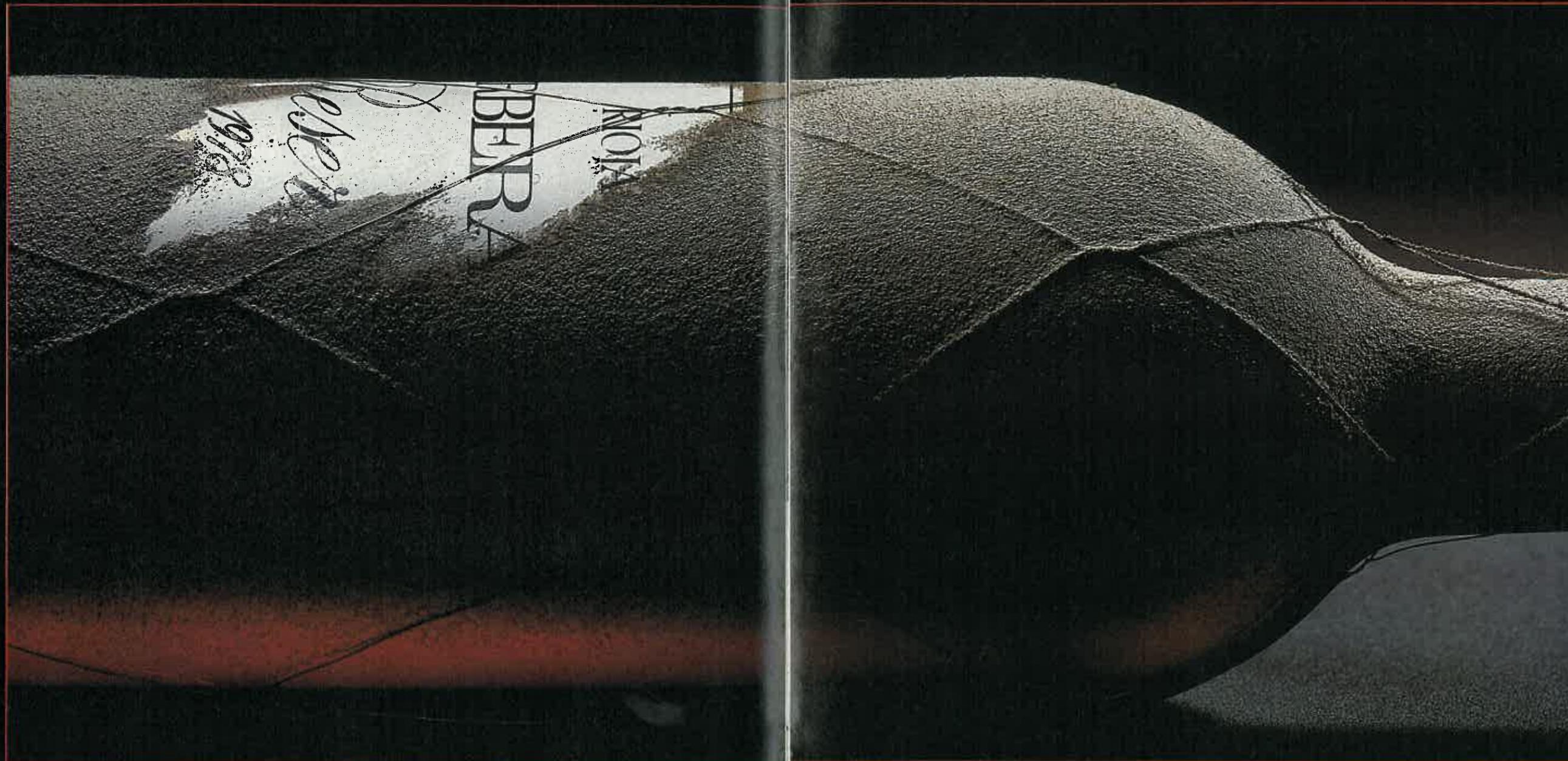
Nada cedió en el interior, y el acabado aparecía tan pulcro después del esfuerzo como el primer día. Asientos, accesorios interiores, guarnecidos y cerraduras estaban en perfecto estado. La mecánica, por su lado, tenía sólo un par de elementos dudosos: el embrague, muy desgastado, aconsejaba un cambio, aunque en opinión de nuestro mecánico, la calidad de los componentes era buena y el disco de fricción tenía por delante más vida de la que indican los valores de espesor que señala la fábrica como mínimo aconsejable.

Los frenos no funcionaban bien al final de la prueba, pero el examen de los mismos reveló que no había desgastes ni mal estado general, sino más bien pastillas y forros demasiado duros. Estas calidades, que no son las que se utilizan en la gama alta de la serie 3, combinadas con un uso intensivo y a veces violento, puede dar como resultado una progresiva pérdida de eficacia.

Por lo demás, este primer ejemplo de automóviles de importación merece nuestra más entusiasta valoración de calidad.

A. M. y J. S.

Reserva Berberana 1978.



Para que presumas de estrenar un Reserva.



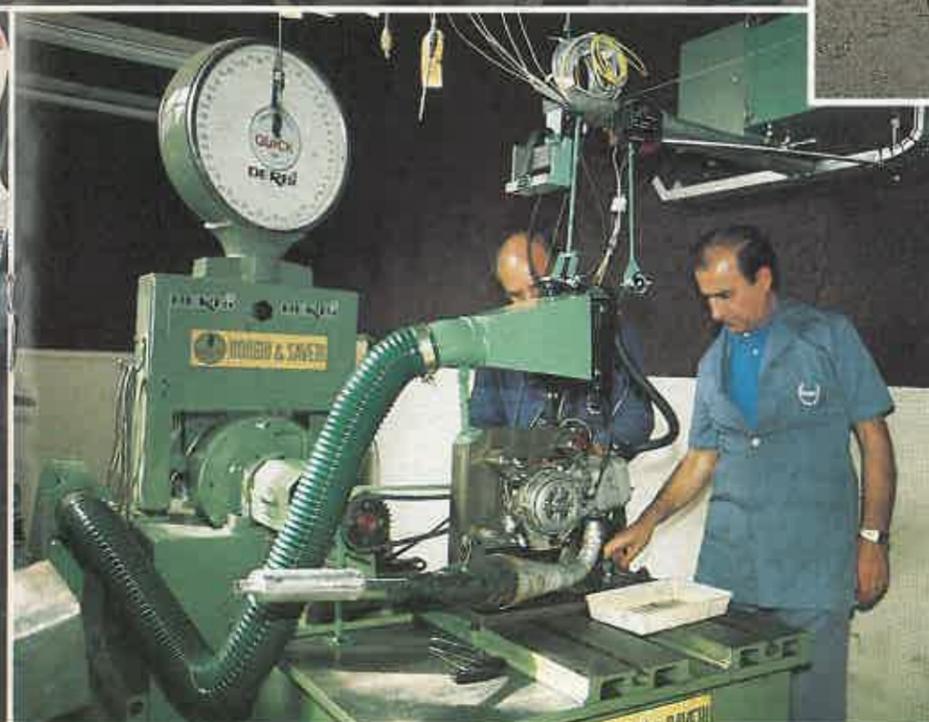
PACO TOMBAS EL MAGO DE LA LIMA

Es un virtuoso de la lima, lo que en el argot significa algo así como un mago de los motores. La prueba está en los cinco Campeonatos del Mundo de Velocidad que Derbi ha conseguido con Angel Nieto. Paco Tombas estaba detrás. Ahora, en el retorno de las «Balas Rojas» a los mundiales, los responsables de la marca española han vuelto a confiar en él.



Foto de familia, en la que sólo falta Tormo, el día de la victoria de Aspar en el Gran Premio de Holanda de este año. A la derecha, Tombas junto a una de las Derbi campeonas.

Del banco de pruebas a los circuitos: una constante búsqueda de caballos y su correspondiente doma en una de las fases más difíciles de todo motor de competición, la de la puesta a punto.



TOMBAS llegó a Derbi con el servicio militar recién cumplido, de eso hace más de treinta años. Pero antes que cura, Tombas había sido monaguillo, si bien entró como mecánico probador, sus primeros pasos en la casa los hizo como piloto. Sus habilidades con el manillar, con no ser despreciables, no debieron ser demasiado gloriosas, y así empezó intensificando su actividad con la lima. «Yo me daba cuenta de que se podía ir más deprisa —confiesa—, pero cortaba gas. Eso me decidió a dejar el pilotaje y centrarme en la mecánica.» Con el nacimiento del Departamento

de Competición a principios de los sesenta empezó la gran época Tombas. Entonces se desarrollaron los primeros motores de válvula rotativa que no tardaron en alinear en las carreras del Mundial: era el año 1962. Sin embargo, fue de la mano de un piloto francés, Jacques Rocca, como vino la primera victoria internacional importante, que marcó el despegue de Derbi fuera de nuestras fronteras. Estas primeras satisfacciones de la marca eran también las de nuestro hombre, que era el padre de los motores.

Otro hecho trascendental tenía lugar entonces en la marca de Martorellas. Y

es que un chaval zamorano que vivía en Madrid empezó a trabajar en la casa. No era más que un pinche de taller, pero su mirada traducía una fuerza y una determinación fuera de lo común. No es necesario decir que se trataba de Angel Nieto. «Cuando nosotros lo vimos correr en Zaragoza —recuerda— nos dimos cuenta de que tenía madera de campeón. Se veía en su empuje, en la rabia con que volvía a subirse en la moto tras una caída.» Cuando Nieto aterrizó por allí, pese a los buenos informes de Tombas, su primera arma fue una escoba para barrer el taller...

Los rivales con los que la Derbi se enfrentaba entonces eran las japonesas Suzuki y Honda con sus increíbles ingenios bicilíndricos de 14 velocidades para sus tazas de café, un café cortito de 50 centímetros cúbicos. Eran imbatibles, y tras ellos las Derbi no podían hacer nada más que acumular experiencia. «Nosotros hicimos pruebas con cambios de nueve velocidades —cuenta—, pero nuestra oportunidad vino con el cambio de reglamentos de

1968, que limitaba a un cilindro y seis velocidades las motos de cincuenta.» Los japoneses no quisieron volver atrás con la simplificación y tiraron la toalla.

Al año siguiente, en Yugoslavia, vino la primera gran satisfacción: el primer título de Nieto y Derbi. «Ese primer mundial es el que nos hizo más ilusión, por ser eso, el primero, pero cada carrera ganada es una alegría, porque el objetivo de un Departamento de Carreras es ganar, y siempre es la próxima victoria la que nos preocupa, no la última», filosofa gravemente.

En 1984 la ilusión vuelve a ser la que animaba al equipo hace quince años. «Es igual de competitivo que entonces, todos van a ganar y la competencia siempre existe, ya que en cada categoría están los mejores hombres con las mejores máquinas», dice al comentar la situación actual. Cuando se anunció que Derbi volvía al Mundial tras diez años de ausencia se le daba como favorita, pero la realidad, agravada con el accidente de Ricardo, es que sólo se ha obtenido una victoria. Pese a ello, nuestro hombre se muestra satisfecho: «Nuestro problema es de juventud, porque aunque en esos diez años no hayamos estado parados, la moto la hemos hecho en un tiempo récord. En enero no teníamos nada y ahora estamos delante —explica no sin mostrarse orgulloso de su trabajo y el de sus hombres—. Nadie ha obtenido resultados tan rápidamente», sentencia, y acto seguido pasa revista a los principales escollos encontrados esta temporada. La detonación es una de sus pesadillas y actualmente se trabaja





ALFA 33



33-105-186

SI NO TIENE UN AUTOMOVIL ASI, TOME MEDIDAS.



Nuevo Alfa 33 Quadrifoglio Verde. 105 CV de potencia. 186 Km/h. Medidas que establecen la auténtica talla de este automóvil.

Como prueba de su carácter deportivo, el nuevo Alfa 33 lleva un Quadrifoglio Verde, símbolo de Alfa Romeo en las competiciones, y que significa encontrarse ante un automóvil superior en prestaciones a cualquier otro de su serie. Las medidas del nuevo Alfa 33 Quadrifoglio Verde lo confirman:

33 LA LINEA. Diseñada por ordenador, proporciona al automóvil la excepcional aerodinámica, manejabilidad y comportamiento en curvas, que han hecho famosos a los Alfa Romeo.

105 LA POTENCIA. Divisa del nuevo 33 Quadrifoglio Verde. 105 caballos hechos por Alfa Romeo para desarrollar mayor potencia/litro que cualquier otro automóvil de su categoría.

186 LA VELOCIDAD. Línea y potencia se complementan en la obtención de unas prestaciones brillantes. Una estimulante velocidad límite para disfrutar con toda seguridad, pues el Alfa 33 Quadrifoglio Verde se adhiere como una ventosa al asfalto cuando rueda a altas velocidades.

Alfa 33 (85 CV): 1.328.000 Ptas. F.F. Alfa 33 (95 CV): 1.340.000 Ptas. F.F. Alfa 33 (105 CV): 1.370.000 Ptas. F.F.

6 AÑOS GARANTIA Contra la corrosión
1 AÑO DE GARANTIA TOTAL Sin límite de kilómetros

ALFA ROMEO ESPAÑOLA, S. A. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16,5. MADRID.

El Alfa 33 se comercializa también en su versión Quadrifoglio Oro, máxima categoría de la serie en cuanto a representación, equipamiento y confort.



Alfa Romeo
EL ARTE DE LA TECNOLOGIA



Gente sobre ruedas

Alvaro Pombo

El coche y la vida

UN personaje de una novela mía, «El parecido», dice que los coches son para ligar. Con los años, los narradores acabamos haciendo más caso a nuestros personajes que a las personas reales que, según dicen, representan. Creo, pues, que Josefa, que así se llamaba mi personaje, tenía razón: Los coches son para vivir. (Al fin y al cabo, ligar, dicen los entendidos que es vivir a tope.) En lo que sigue voy a recorrer brevemente la historia de mis relaciones con el coche, o coches, que tuve y que formaron parte de mi vida.

Siempre tuve coche; tuve incluso un tractor porque de niño viví muchos años en el campo. No insistiré, sin embargo, en el tractor, pese a que conducirlo por los caminos y barbechos de Tierra de Campos fue una de mis experiencias más apasionantes. Aprendí a conducir coches propiamente dichos en una furgoneta Morris, inglesa, con el volante a la derecha, lo cual ha-

A estos prehistóricos vehículos tengo que añadir un Dauphine gris, un Dos Caballos cuyas ventanillas delanteras caían bruscamente sobre los dedos al cerrar las puertas, como guillotinas. Y un Fiat plateado y un Alpine colorado y, antes de todo eso, un Studebaker color cereza. Y mucho antes de eso, casi en pañales, un Topolino y un gasógeno. Las fotografías de estos dos últimos automóviles son parte de una posguerra automovilística no del todo mala, aunque a juicio de Dios tal vez innecesaria. Y todos estos coches, fotográficos y reales eran fuertes, campestres, solares y dados por supuesto. Era muy divertido conducir. Entrar de culo en el garaje sin siquiera rozar las bicicletas. Ninguno de estos coches, ni siquiera el Alpine (que era un poquito fino) era mono. Hoy día, después de más de quince años sin sentarme al volante tengo la impresión de que los coches se han afeminado mucho. Me parece que han susti-

tuido su aspecto campestre por un halo de nocturnidad y que se han vuelto prolongaciones artificiosas de los noctámbulos de las ciudades. El coche, en cualquier caso, se ha vuelto incómodo de ver, agobiante. Uno agradece casi diariamente al señor alcalde (que es un peatón profesional) el que vaya liberando cada vez más Madrid, zona tras zona, de esa presencia remilgada y un poco superflua del coche ocioso. Y se preguntará el lector: ¿Pero no es el ocio parte de la vida? ¿No es lo ocioso y lo superfluo parte esencial del concepto de libertad? Quizá, sí. Pero yo recuerdo con moderada nostalgia los elementales y bravos coches de mi infancia.



Motores rápidos y ligeros
La clave de las «balas rojas»

para mejorarla. Esta es su ventaja sobre los demás. Si antes ganaba con diferencia, ahora lo hace por poco, espera al final y nunca les enseña a sus rivales su potencial como piloto o el de la moto. Siempre los deja con la duda», sentencia.

También hablamos de Ricardo: «Ya había demostrado que era uno de los mejores pilotos y que sabía poner a punto una moto. En nuestra vuelta a los circuitos no sólo teníamos que hacer una moto, había que ponerla a punto y hacerla competitiva. Para eso hacía falta un piloto rápido y con experiencia. Tormo era nuestro hombre y por eso lo escogimos.»

Ahora, sin embargo, Tombas ya debe estar pensando en la próxima carrera que una de sus «balas rojas» ganará, y por qué no, ya debe de rondarle por la cabeza la moto con la que en 1985 espera obtener el sexto Campeonato del Mundo de Derbi. Dos épocas se enlazarán, y en ambas él habrá sido el hombre clave.

Texto y fotos: J. L. Aznar

La Razón y la Pasión.

PEUGEOT 505

Nuevos Peugeot 505. La respuesta para los que quieren un coche de prestigio sin renunciar a las emociones fuertes.

Ahora, con poderosas innovaciones que permiten exportar el Peugeot 505 a toda Europa, con plena garantía de éxito.

Nueva inyección electrónica. Nueva suspensión. Versiones con cambio automático. Motores Gasolina, Diesel, Turbo e Inyección.

Un confort excepcional en un coche con nervio.

Con una simple mirada, todo bajo control.

Con un simple gesto, el paisaje se transforma, gracias a unas prestaciones brillantes. Hasta 160 CV. Hasta 205 Km/h.

Por diseño, robustez y tecnología, sólo algunos importados de élite pueden plantarle cara. Pero, a un alto precio.

PEUGEOT 505.
Comprarlo, es razonable.
Conducirlo, apasionante.



GAMA PEUGEOT 505

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	505 GL	505 GLD	505 GR	505 GRD*	505 GRDI	505 GI	505 GI** Automático	505 GDI	505 GDI** Automático	505 Turbo** Inyección
Cilindrada (cc.)	1.971	2.498	1.971	2.498	2.304	2.165	2.165	2.498	2.498	2.155
Potencia máxima DIN (CV)	100	76	100	76	80	130	130	95	95	160
Velocidad máxima (km/h)	168	150	168	150	160	185	180	170	162	205
De 0 a 100 km/h (seg.)	12,8	18,2	12,5	18,0	16,8	10,0	11,7	14,0	17,0	8,6
Consumo a 90 km/h (l./100 kms.)	6,7	5,9	6,7	5,9	6,0	6,6	7,4	5,8	6,1	7,7
Precio (F.F.)	1.053.000	1.210.500	1.227.500	1.388.500	1.459.000	1.467.000	1.623.360	1.579.000	1.735.360	2.350.000

* También en versiones Familiar y Break. ** Con Aire Acondicionado de serie.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Esso Lubricantes recomendados

Viajes



BARCELONA, CIUDAD EUROPEA

BARCELONA es, sin lugar a dudas, la ciudad española con más aires europeos. La proximidad de los Pirineos, el carácter eminentemente comercial y expansionista de los catalanes, y las magníficas comunicaciones que la unen con la frontera, han convertido esta capital en una ciudad cosmopolita y abierta que reemprendió su expansión urbana y comercial —dormidas durante años— con la Exposición Universal de finales de siglo.

Núcleo industrial de primera importancia, y sede de uno de los puertos con más vida del Mediterráneo, Barcelona se ha extendido alrededor de la vieja y recoleta Ciudad Gótica, protegida por las colinas de Montjuich, el Tibidabo y Vallvidrera. La ciudad moderna, plagada de museos, planificados jardines y bellos y valiosos edificios, está atravesada por magníficas y amplias avenidas que la recorren casi de parte a parte. Su bien regulada circulación y el trazado limpio de sus calles, permiten moverse cómodamente en coche por la ciu-

La Ciudad Condal ha sabido compaginar la modernidad y el ritmo de una capital del viejo continente con los restos que conserva de su legendario pasado.

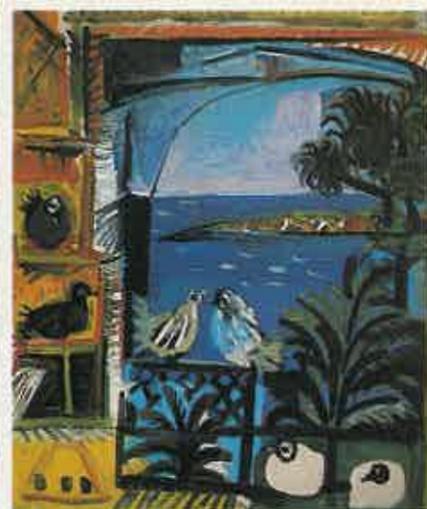


dad, incluso si se visita por primera vez, disponiendo de un buen plano donde las direcciones de las calles estén indicadas.

Capital de Cataluña, sede del Gobierno de la Generalitat, y centro de gran arraigo cultural, Barcelona ofrece al visitante un gran número de museos, monumentos y lugares interesantes. Recorrer con detalle el Barrio Gótico, admirar las obras que encierra el museo de Arte de Cataluña, subir al Tibidabo y a Montjuich, pasear por el ajetreado puerto y conocer la ciudad nueva, sin olvidar el ambiente nocturno, puede hacerse en un corto fin de semana, con la seguridad de llevarse una impresión generalizada de la capital de

Cataluña. Si se dispone de más tiempo, merece la pena realizar una excursión a Montserrat; el monasterio, los alrededores y, sobre todo, los soberbios paisajes de esta extraña sierra son dignos de admiración.

El Barrio Gótico, monumental y artesano, es una visita obligada para todos los que viajan a Barcelona. Recibe este nombre por los muchos monumentos de los siglos XIII, XIV y XV que encierra, pero no es exactamente un barrio, ni todos los edificios históricos que se agrupan alrededor de la catedral son góticos. Un tranquilo paseo por sus calles, visitando el *Palau de la Generalitat*, el Ayuntamiento, los museos de Frederic Marés, el de Historia de la



Por el puerto de Barcelona, uno de los más importantes de Europa, no sólo se ha extendido el comercio, sino que ha sido foco de atracción para todas las culturas del Mediterráneo.



Ciudad o el de Picasso, y la inmensa catedral cuyo coro es un importante conjunto de tallas medievales y renacentistas, puede ser una buena forma de pasar el día. Cercanas al Barrio Gótico se encuentran las Ramblas, una gran avenida que baja desde la plaza de Cataluña en dirección al puerto. Las Ramblas son el lugar de paseo favorito de los barceloneses y cada una de ellas recibe un nombre diferente, como la rambla de las flores, verdadero mercado de flores y plantas, siempre muy concurrido, o la rambla de los Capuchinos, donde se encuentra el teatro del Liceo.

Junto a la Barcelona vieja y primitiva ha crecido una gran ciudad de monótono y cuadrangular trazado, donde se encuentra el templo de La Sagrada Familia, la obra maestra de Gaudí, una construcción grandiosa y original que aún no ha sido terminada por falta de

medios financieros. Además, los admiradores de este magnífico arquitecto catalán pueden visitar el parque Güell, ambicioso proyecto de ciudad-jardín, y

numerosas casas que muestran el personal estilo de Gaudí, como la finca Güell, o las casas Batlló y Milá, ambas en el paseo de Gracia, una de las avenidas más seductoras de la ciudad nueva por su carácter aristocrático.

Por una pintoresca carretera, con magníficas vistas de la ciudad y el mar, se llega al Tibidabo, desde donde se domina un bello panorama que es mucho más hermoso por la noche. Allí están el Palacio Nacional de Pedralbes y el monasterio del mismo nombre. Sobre otra de las colinas que dominan Barcelona se levanta el castillo de Montjuich, en cuyas vertientes, pobladas de preciosos jardines y magníficas fuentes, existe un parque de atracciones y numerosos museos. También en esta colina que domina el puerto se encuentra el Pueblo Español, que es una reconstrucción de edificios, calles y plazas de todas las

Comer y dormir

RESTAURANTES.—Reno, Tuset, 27. Tel. 200 91 29. Agut d'Avignon, Trinidad, 3. Tel. 302 60 34. Jaume de Provença, Provença, 88. Tel. 230 00 29. Antigua Casa Sole, San Carlos, 4. Tel. 319 50 12. Casa Isidro, Las Flores, 2. Tel. 241 11 39.

HOTELES.—Avenida Palace (★★★★), Gran Vía, 605-607. Tel. 301 96 00. Diplomatic (★★★★), Pau Claris, 122. Tel. 317 32 00. Gran Hotel Sarriá (★★★★), avenida de Sarriá, 50. Tel. 239 11 09. Husa Presidente (★★★★), avenida Diagonal, 570. Tel. 200 21 11.

RESTAURANTE ESPECTACULO



PRESENTA
EL HUMOR DE

FELIX EL MAÑO

Y EL BALLETO ESPAÑOL DE
SILVIA IVARS
Y GALAS ESPECIALES

RESTAURANTE

Pombo

Comedor
Abierto mediodía y noche

RESERVAS Tifs. 273 78 04-05 Entrada por Menéndez Pelayo frente c/Ibiza

CASIO

- Es mi
compañera
de trabajo

Nueva
Con DATA BANK

PB-110 La programación al alcance de todos



PB-110

- Una forma sencilla
de aprender Basic

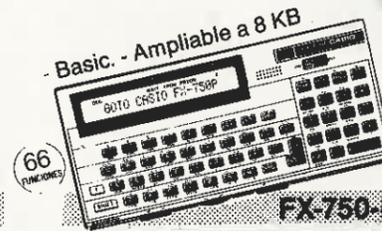
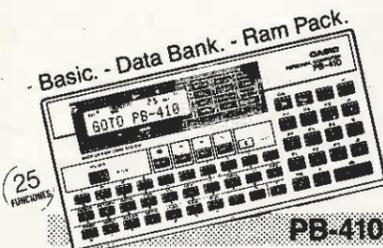
Por 11.990 pts. su ordenador personal de bolsillo
y un curso completo de Basic.

- Manuales
curso Basic



Ahora con la PB-110 y su manual gratuito, Vd. tiene la ocasión de introducirse, sin darse cuenta y fácilmente, en el apasionante mundo del lenguaje Basic.

Además, la PB-110 reúne 25 funciones científicas e incluye «Data Bank» para registrar teléfonos, agenda, horarios, etc. y es ampliable a 2 KB, con el opcional OR-1 A. (Hasta 1568 pasos) ¿Comprende por qué le decimos que es una buena compañera de trabajo?



CASIO
FLAMAGAS SA

Exija la garantía CASIO / FLAMAGAS SA
Sales y Ferrer, 7 - 08026 - Barcelona

Valeo

Antinieblas
CIBIÉ

Alta tecnología experimentada en competición. Esta es la característica fundamental de los antinieblas Cibié. Por eso batan records, facilitando la conducción en condiciones climatológicas difíciles; eliminando el efecto de rebote cuando la niebla es densa, ampliando el campo de visibilidad y haciendo posible que su coche sea visible a distancia. Ya sabe: antinieblas Cibié, la seguridad más luminosa..., garantizada por VALEO, el líder mundial en iluminación del automóvil.



Carreteras
luminosamente seguras.

Valeo

Autoagenda

SERVICIO DE GRUA.—ADA: Protacsa, Londres, 12, bajo. Tel. 322 44 45. RACE: Tel. 209 57 37/200 41 39.

CONCESIONARIOS DE LA ZONA.—ALFA ROMEO: Monza Motors, Bruch, 122. Tel. 257 65 06. AUSTIN ROVER: Auto Control, S. A., Entenza, 183-187. Tel. 250 32 88. British Motor, S. A., paseo San Gervasio, 46-48. Tel. 211 38 97/247 31 37.

BMW: Auto París, Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. Muntaña, Marina, 312. Tel. 256 35 00. Keldenich, San Gervasio de Casolas, 102. Tel. 212 17 66/ 45 00/ 18 54. CITROËN: Comercial Citroën, Guipúzcoa, 177-191. Tel. 314 76 51.

A-Car, Cerdeña, 229-237. Tel. 245 69 00. **Talleres Arco Iris,** Arco Iris, 81. Tel. 255 77 83. **Motorservicio,** Infanta Carlota, 2. Tel. 230 44 09. **Talleres Benedito,** Córcega, 418. Tel. 257 24 43. **FIAT-LANCIA-AUTOBIANCHI:** Fiat Hispania, autovía Casteldelfels, km. 5, polígono industrial Cal'Alayo. Tel. 370 00 61. **Auto Italia,** Balmes, 218. Tel. 218 13 15. **FORD:** Auto Layetana, Travesera de Gracia, 17-29. Tel. 200 89 11. **Automóviles Carmo,** Rambla Modolell, s/n. Tel. 371 49 04. **Automóviles Roqueta,** Mandri, 15. Tel. 211 00 00.

Catalana de Automoción, Santander, 50-56. Tel. 313 92 04. **Comercial Auto-práctico,** Buenaventura Muñoz, 45. Tel. 309 35 00. **Tallmar,** avenida de Borbón, 2 y 8. Tel. 351 90 12/ 70 12. **GENERAL MOTORS:** Talleres Masterdiesel, Guipúzcoa, 83. Tel. 313 38 62. **Barciñol,** Buenaventura Muñoz, 17-19. Tel. 309 72 35. **Benedito,** Aribau, 320. Tel. 209 42 99.

LAND ROVER: Romagosa y Cia., Bolivia, 243-245. Tel. 307 19 57. **MERCEDES BENZ:** Auto Juncosa, S. L., Escipión, 24-32. Tel. 211 90 62/91 54. **PORSCHE-SAAB:** Kotnik Hnos., Rosellón, 29. Tel. 230 28 06. **PEUGEOT-TALBOT:** Aurosa, Capitán Arenas, 68. Tel. 203 94 44. **Auto Castillo,** Balmes, 184. Tel. 217 35 12. **Barcelonesa de Automoción,** calle D, esquina a calle 4, Zona Franca. Tel. 336 22 00/31 00. **Caminsa,** Gran Vía Carlos III, 61. Tel. 239 00 35. **Dynauto,** República Argentina, 251. Tel. 212 33 42.

RENAULT: Autorreparación Abizanda, paseo Nacional, 35. Tel. 319 45 60. **Horta,** Dante Alighieri, 5. Tel. 357 65 50. **Talleres Adra,** Conca de Tremp, 81. Tel. 229 81 13. **Talleres Alcañiz,** pasaje Porta, 10. Tel. 349 40 44. **Talleres Aranda,** Santa Rosalía, 38. Tel. 229 79 61. **Talleres Arimón,** Arimón, 66. Tel. 247 10 60. **SEAT-AUDI-VOLKSWAGEN:** Auto Prades, Hermano Julio, 10-12. Tel. 380 38 40. **Sucursal SEAT,** Gran Vía de las Cortes Catalanas, 140. Tel. 332 17 08. **Exclusivas Silvio Degui,** Tuset, 23-25. Tel. 209 49 11. **Talleres Castañer,** Castañer, 8. Tel. 247 96 86. **Talleres Arenal-2,** avenida Meridiana, 320. Tel. 349 56 66. **Servicio Valldaura,** paseo Valldaura, 148. Tel. 233 93 00. **SKODA:** Auto Bal, Calvet, 47-49. Tel. 200 18 90. **Siad,** avenida de la Meridiana, 235-237. Tel. 340 67 46.

regiones españolas. En este recinto los artesanos trabajan a la vista del público y a ellos mismos se les puede comprar sus productos.

Block del Paparrutas

Periquitos y blaugranas

Las ciudades con solera tienen una cocina propia, y Barcelona tiene su propio y arraigado casticismo. Los que como yo somos «pinxos de l'Eixample» lo sabemos bien.

Lo primero que hay que saber es que el barcelonés es antes que nada hombre de vermouth, tiene sangre de vermouth y si puede ser, de vermouth de Tarragona. Lo castizo es tomarse con el vermouth unas almejas de lata o unas navajas, también de conserva. La exquisita pastosidad de estos bichos, cuando han estado el tiempo necesario en la marinada de la conserva, es uno de los gustos más enraizados de la barcelonidad, y eso, tanto si es barcelonidad blaugrana como si es barcelonidad periquita.

Hombre de vicios palatales conservadores, el barcelonés, en estos precisos momentos, se deleita sobremanera con el plato de «rovellons a la brasa» o acompañando a la buena butifarra de pagés, con su aliño de ajo y perejil. Acaso habrá aprovechado personalmente el fin de semana o algunas horas libres para coger el auto y salir él mismo a lugares

secretos que conocen miles de millares de barceloneses para darse a la busca y captura del rovelló o niscalco que hoy llega a Barcelona mayoritariamente de los montes de Soria o de Andalucía. Un rovelló charnego, en suma, pero menos da una piedra.

Curiosamente, las pastas constituyen otro de los ideales culinarios del barcelonés. Habrá sido su principal alimento infantil y jamás lo olvidará. Canelons y macarrons a la llauna, o sea, puestos en el horno, una vez cocidos, con salsa de tomate y carne picada y mucho queso rallado. Este gusto inmoderado por la pasta es uno de los indicativos de la profunda relación cultural, característica e histórica de los barceloneses con los italianos.

Tampoco sería barcelonés el barcelonés si de vez en cuando, lo más frecuentemente posible, no pudiera

darse al «fricandó amb moixerons», guiso estofado de carne de ternera cortada en finas láminas con una picada de almendras al vino blanco y correruelas, esa sabrosa setilla que, seca, deja mucho más sabor que fresca.

De los bacalaoos, y el barcelonés es un gran comedor de bacalao, prefería siempre dos: el «bacallá a la llauna» y el «bacallá amb xanfaina». Platos fuertes y sabrosos y como todos los que gustan al barcelonés, aromatizados con laurel o con tomillo.

Sería olvido fundamental, que el lector ya habrá apercibido, no hablara de dos platos tan básicos como sencillos: el pa amb tomaquet y el pa amb oli.

Sobre el pa amb tomaquet, mi amigo Leopoldo Pomés ha escrito todo un tratado, teórico y práctico, y no es moco de pavo. Sólo podía escribirlo un barcelonés-barcelonés como el hombre del «Flash» y de «Las 7 puertas». Tamaño y calidad del pan, gráficos sobre el corte de la rebanada, clases de tomates y forma de aplicarlo al pan, sales y aceites y

guarniciones que pueden ser varias, desde el más lujoso jamón hasta la humilde «arengada» o sardina de barril que hay que envolver en papel de periódico («La Vanguardia» conviene perfectamente) y aplastar en el dintel de una puerta a fin de desescamarla y limpiarla.

La gran suculencia es, de todos modos, la «escudella amb carn d'olla», catedral de los cocidos, de la que el barcelonés prefiere sobre todo la «pilota» o albondigón y las dos butifarras, la blanca y la negra.

En cuanto a los postres, estamos justamente en la temporada del más castizo de todos ellos en la capital del Principado, los «panellets», de los que la imaginación pastelera barcelonesa ha sabido crear extraordinaria variedad. Los más apreciados son de todos modos aquellos en los que domina el sabor de piñón.



Xavier Domingo



FILATELIA CON MOTOR

HACE cien años, concretamente el día 12 de febrero de 1884, la oficina de patentes de Francia concedía la número 160.267 al ingeniero Eduardo Delamare-Deboutville y al mecánico Leon Malandín para amparar con la misma el motor construido sobre un chasis con ruedas, de ocho caballos de potencia y movido con gasolina. Los correos de Francia acaban de recordar este acontecimiento (el primer automóvil del mundo según los franceses) por medio de un sello de tres francos, cuyo dibujo original se debe a un artista llamado José Mendoza, grabado en talla dulce por el maestro-grabador del *Atelier du Timbre* (lugar donde se hacen los sellos franceses), Claude Andreotto. El dibujo del sello reproduce dos de los planos presentados a la oficina de patentes por sus autores.

Así, Francia hacía en 1964 un sello conmemorativo del cincuentenario de la batalla del Marne y en su dibujo no figura una escena de guerra, sino los taxis de París (de marca Renault), que sirvieron para llevar soldados al frente de combate. Y junto a este efecto de signo bélico, en 1973, se recordaba otro

cincuentenario: las primeras XXIV Horas corridas en el circuito de Le Mans. Otra competición deportiva de rango mundial tiene varios sellos y es el rallye de Montecarlo. El primero de todos ellos es del año 1955, pues entonces se disputó su XXV edición, figurando en el dibujo las ciudades desde donde salieron los participantes: Glasgow, Oslo, Estocolmo, Munich, Atenas, Palermo y Lisboa.

En los últimos años, el Principado de Mónaco no ha hecho unidades en relación con este rallye, pero en 1961 hizo una amplia serie compuesta por 14 unidades, en donde figuran los modelos de automóviles más famosos que se construyeron entre 1898 y 1910, emisión que se complementó con un sello en 1963 para recordar que en tal año se cumplía el centenario del nacimiento de uno de los grandes de la industria del automóvil, Henry Ford (1863-1947), figurando en el dibujo junto a su efigie el primer automóvil que fabricó.

La indicada serie se amplió en 1975 al hacer figurar en 11 sellos los modelos más lujosos que se construyeron desde 1900 hasta dicho año y así figura el Silver Ghost, de Rolls Royce, de

1907; el Hispano Suiza H6B, de 1962; el Duesenberg SJ, de 1933; el Delahaye 135M, de 1940; el Mercedes Benz 300 SL, de 1955, y el Lamborghini Countach, de 1974.

A su vez, el sello alemán no ha olvidado a su industria del automóvil y, en 1939, el día que se inauguraba el Salón Internacional de Berlín se ponía a la venta en su recinto una emisión de tres valores en donde figuran los dos primeros vehículos construidos por Benz y Daimler, respectivamente, en 1895 y 1896; los coches de carreras Auto-Unión y Mercedes Benz, de 1938, y el primer modelo de Volkswagen que ha habido. Esta serie sólo se vendió los días que duró este Salón, es decir, del 17 de febrero al 5 de marzo.

En 1939, la emisión, provista de una sobreestampación en la que dice Nürburgring-Rennen, tuvo una segunda edición relativa a este circuito de carreras. Esta es una serie con alto valor en el mercado filatélico, pues en su día costó 65 pfennings y hoy un catálogo editado en Munich la cotiza en 500 marcos en estado nuevo y 240 marcos usado.

Hay un sello que, en los Estados Uni-



dos, produjo una verdadera polémica, que saltó a la prensa e incluso se estimó infringía la ley Antitrust. La cuestión fue que el Post Office Department de Washington no se le ocurrió mejor cosa que hacer un sello en 1953 para conmemorar el cincuentenario de la construcción del primer camión nacional y en el dibujo, figuraba uno de marca Reo. Nada más ver los fabricantes de camiones en la prensa el dibujo del sello que se iba a hacer, organizaron

una feroz campaña basada en que el servicio de Correos hacía una propaganda desleal a favor de los camiones de la marca indicada, lo que perjudicaba a los demás fabricantes. El resultado fue que hubo que cambiar el dibujo y en el mismo va un camión que nunca salió de una fábrica norteamericana.

En España, poco se ha hecho en relación con el automóvil. Sólo en 1977 se pusieron en servicio cuatro sellos donde se muestran estos modelos: La

Cuadra, de 1900; Hispano-Suiza, de 1916; Elizalde, de 1915, y Abadal, de 1914. A este grupo debía haber seguido al año siguiente otro en donde figuraran modelos de automóviles entonces en venta, pero no llegó a hacerse. Sólo en la segunda emisión titulada España exporta, de 1981, figura un efecto en donde junto a un turismo va un camión y un avión.

Luis Maria Lorente



De carreras

EL 27 de agosto de 1971, el «Correo de Berlín Occidental» ponía a la venta y circulación una hoja bloque de tamaño 99x74 milímetros dedicada al primer cincuentenario del circuito del Avus, habiéndose hecho y vendido la cantidad de 7.500.000 ejemplares. En los cuatro componentes de esta hoja bloque conmemorativa del cincuentenario del Circuito del Avus, figuran un Opel de 1921, un Auto-Unión de 1936, un Mercedes-Benz de 1931; y finalmente, en el sello de 60 pfennings y un Auto-Unión, en la Curva Norte del Circuito.

Actualmente, en el mercado filatélico, esta hoja bloque no tiene un gran valor, cotizándose en el catálogo especializado alemán Michel 1984/85 en 2,70 marcos en estado nuevo y el mismo precio en estado usado, valiendo un poco más (cinco marcos) con matasellos del primer día de emisión.

L. M. L.

MICHELIN

Campeón del Mundo 1984



RALLYES

CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLYES
1.º Stig Blomqvist/AUDI QUATTRO
con **MICHELIN**



MOTOS

CAMPEONATO DEL MUNDO DE VELOCIDAD
80 c.c. 1.º Stefan Dorflinger/ZUNDAPP
125 c.c. 1.º Angel Nieto/GARELLI
250 c.c. 1.º Christian Sarron/YAMAHA

CAMPEONATO DEL MUNDO DE RESISTENCIA
1.º Igoa-Coudray/HONDA

CAMPEONATO DEL MUNDO DE TRIAL
1.º Eddy Lejeune/HONDA

con **MICHELIN**



FORMULA 1

CAMPEONATO DEL MUNDO DE FORMULA 1
1.º Niki Lauda/Mc LAREN TAG-PORSCHE
2.º Alain Prost/Mc LAREN TAG-PORSCHE

con **MICHELIN**



MICHELIN
el ancho que gana



Mercado

LOS DIESEL AL PODER

La pasada semana comentábamos las cifras obtenidas por los distintos modelos del segmento B. Nos toca ahora el escalón inmediatamente superior, en el que ya los modelos nacionales son menos. Es el veterano Renault 18 el que se sitúa en cabeza, precisamente cuando una nueva versión aparecerá en los próximos días.

Eso se llama *sustituir a un éxito*, operación que no siempre es fácil, pero en la que Renault últimamente se está especializando.

Inmediatamente viene a continuación el Citroën BX. Se da la circunstancia de que ambos modelos deben su éxito a las versiones diesel. Así, del total de ventas en los nueve primeros meses, el 50,9 por 100 son diesel en el BX, el 57,7 en el Renault 18, el 23,9 en el Volkswagen, y el 81,1 en el Seat. Los cuatro modelos que aparecen en los últimos lugares ofrecen únicamente motorizaciones de gasolina. De ellos, el Solara acaba de presentar también su esperado diesel. ¿Le queda a alguien todavía alguna duda?

Quien en este segmento no ofrezca más que motores de gasolina, está absolutamente perdido, y eso hoy día lo saben ya todos los fabricantes.

J. M. C.

VENTAS EN EL TERCER TRIMESTRE

Segmento C/D. Penetración

Modelo	Tercer trimestre	Segundo trimestre	Primer trimestre	Nueve meses
Renault 18	33,5	28,5	39,7	33,5
Citroën BX	31	21,3	23,7	24,8
VW Passat	21,6	14,2	8,8	14,5
Seat 131	8,1	30,1	21,2	21,1
Solara	2,4	3	3	2,8
Renault 12	1,5	0,9	1,1	1,1
Citroën GSA	1,4	0,9	1,6	1,3
Talbot 150	0,5	1,1	0,9	0,9

POR MARCAS

Modelo	Nueve meses 84	Año 83
Seat + VAG	35,6	27,7
(Seat)	(21,1)	(27,6)
(Volkswagen)	(14,5)	(0,1)
Renault	34,6	45,5
Citroën	26,1	17,3
Talbot	3,7	7,6

OFERTA DE LA SEMANA

Ford Fiesta Balear

FORD lanza al mercado un nuevo Fiesta con la denominación Balear; esta versión se caracteriza por embellecedores de rueda exclusivos para este modelo, tapicería, alfombras y paneles de puerta a juego, el exterior se identifica por una franja lateral derivabrisas, neumáticos 155-70, reposacabezas regulables, bandeja posterior, lavalimpialuneta trasera térmica, etcétera.



Las motorizaciones en las que se ofrece esta versión son las siguientes: 957 c.c., cuatro velocidades; en 1.000 centímetros cúbicos con igual caja; en estos dos modelos existe una opción de caja de cambio con 5 velocidades y un sobreprecio de 11.000 pesetas. También se comercializa la versión 1600 diesel. La ventaja que ofrece esta serie limitada es clara: por un precio un poco superior a las versiones base e inferior a las L nos encontramos con acabados superiores.

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 adicionan 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.

UN VETERANO EXCELENTE

Hice una compra en el mes de diciembre pasado de la cual he quedado muy contento; se trata de un Ford Taunus 2.0 GLS con 40.000 kilómetros y algo más de dos años. La compra fue a un particular y el precio fue de 800.000 pesetas; sin duda, se trata de un chollo, ya que tanto la chapa como la tapicería denotaban un uso muy esmerado y grandes cuidados, o sea, prácticamente nuevo. Además, poco tiempo después, vi en el concesionario de Ford un modelo idéntico con 65.000 kilómetros y con un aspecto más descuidado, por la friolera de 950.000 pesetas. Indudablemente lo que tiene máxima importancia es la mecánica y para ello un amigo de un taller le echó un vistazo rápido y lo encontró bien. Ahora bien, yo estaba acostumbrado a un 1300 y pensé que éste tiraría con muchísima más fuerza, lo que no es así; ciertamente alcanza velocidades brillantes a muy bajas revoluciones y con una gran suavidad pero carece de ese brío que tenía el GSA.

Quiero saber concretamente si es que se trata de un motor lento o puede ser mejorado el rendimiento. En principio, el coche no me pasaba de 140 Km/h. y

a los pocos meses se pegó el disco del embrage (¿por poco uso?), lo que acabó en sustitución del disco de embrage y la maza; además le sustituí platinos, bujías y mandé poner a punto la carburación.

Otra duda es sobre qué hay de cierto en que este modelo se va en las curvas rápidas. El coche lleva unos neumáticos de serie, de marca Good Year, y un ancho muy considerable (desconozco el tipo), y si así fuera qué debo hacer para evitar sustos, ya que aquí en Asturias todo son curvas y la lluvia es fiel compañera.

Afonso Díaz-Eas
Oviedo

Respuesta.— Su actual Taunus 2.0 GLS es realmente un coche de un comportamiento bastante distinto al de su anterior Citroën GSA. El Ford, con 101 caballos a 5.200 revoluciones por minuto, es, por supuesto, más rápido, aunque no mucho más, pues su aerodinámica no está tan lograda como la del Citroën. De hecho, la diferencia entre velocidades máximas entre uno y otro modelo apenas supera los 10 kilómetros por hora, considerando 160-165 de máxima para el Taunus contra 150-155 para el GSA. En aceleración, en cambio, la diferencia debe ser mucho más evidente, pues ahí la cifra de 10,5 kg.

por caballo del Ford es claramente mejor que los 14,7 Kg/CV del Citroën. Si usted no aprecia esta diferencia, puede que su coche tenga algún problema, quizá en la bomba de aceleración del carburador o en el sistema de avance automático del distribuidor, que le vendría hacer revisar. Respecto a los



neumáticos, la medida normal de su coche es 165 SR 13, aunque también es apta la medida 185/70 SR 13, que será posiblemente la que ahora lleva.

CRITICA DE TIENDAS

ESPECIALISTAS EN HI FI

TEASA (Talleres Emilio Arenas), Madrid

EN la calle de General Pardiñas, número 3, y Núñez de Balboa, 36, se encuentran los talleres Emilio Arenas. Esta empresa fue inaugurada en el año 1939; dedicados en principio a electricidad del automóvil, pasó después a la instalación de autorradios. En la actualidad, TEASA de la calle de General Pardiñas dispone de un completo equipo de mecánicos, con oficiales especializados en marcas tales como BMW, Mercedes, Porsche, etcétera. Las instalaciones constan de máquina de alineación para direcciones, equipo de puesta a punto, banco para reparación de autorradios y fosos dotados de gatos neumáticos. Uno de los puntos a destacar es que, al entrar en estas instalaciones, no da la sensación de entrar en un taller mecánico, pues la limpieza y colores empleados en la decoración no son los

normales en este tipo de instalaciones. Destacaremos, a su vez, los servicios que se prestan al cliente, tales como aparcamiento, sala de espera, etcétera.

La capacidad de trabajo es importante; del taller salen entre 12 y 20 coches diarios, todos los trabajos reaccionados en el día, salvo

grandes reparaciones o en espera del repuesto. Como servicio oficial de las más prestigiosas marcas de autorradios, Pioneer, Sparkomatic, Alpine, etcétera.

Los 485 metros cuadrados de los que disponen en la planta baja permiten un trabajo holgado por su buena distribución, dedicando la

planta alta para los trabajos de electrónica y almacén.

La venta de autorradios la realizan en la entrada del taller, en donde, junto a la sala de espera, tienen instalados unos muebles expositores con las diversas gamas de las marcas que distribuyen, pudiendo apreciar el comprador el sonido de su aparato antes de ser instalado en su coche. La electricidad del automóvil es uno de los aspectos más cuidados en esta empresa, pues fue su comienzo en las instalaciones de Núñez de Balboa, hoy anticuada y con una imagen estética un tanto descuidada, aunque los profesionales que lo atienden con una gran experiencia palian con su actuación esta imagen.

Puntuaciones: Taller, 8; repuestos, 8; mecánicos, 8.



SPARKOMATIC
SERVICIO OFICIAL. 24H. 1970
KENWOOD
PIONEER
FRENOS DIRECCION ALTA FIELIDAD...
SUSPENSION PASTA AUTO-PLUMAS...
CARBURACION PUESTA A PUNTO...
ELECTRICO

A VUELTAS CON LOS SEPARADORES

Desearía que me informasen sobre la conveniencia de poner un escape de salidas independientes. También, si se ganaría algo con la instalación de separadores de ruedas. Me refiero a estabilidad y reprise. Los separadores que quiero montar son de tres centímetros de grosor y de unos 750 gramos de peso.

Jesús M. Martín
Valladolid

Un sistema de escape con colectores de salidas independientes generalmente permite una mejor «respiración» del motor, lo que se traduce en un ligero aumento de la potencia, así como en una facilidad algo mayor para elevar el régimen de revoluciones. Los separadores, por el contrario, no influyen en absoluto ni en velocidad ni en reprise, y sólo algo —no demasiado— en lo que se refiere a la estabilidad en curvas, por el aumento de vía que suponen. Si decide ponerle separadores a su coche, tenga en cuenta que éstos no deben ocasionar que las ruedas sobresalgan de sus aletas, pues en ese caso debería colocar aletines suplementarios. Por otra

parte, la modificación de la vía —tanto trasera como delantera— constituye reforma de importancia, por lo que antes de llevarla a cabo le conviene obtener del fabricante del coche un certificado autorizando tal modificación, para a continuación, en una delegación de Industria, la necesaria solicitud de reforma.

SOBRE LOS REGENERADORES DE LOS MOTORES

Tengo un Seat 127 que acaba de cumplir los 100.000 kilómetros. El coche está en muy buen estado, pero ha descendido, como es lógico, la compresión. Recientemente ha caído en mis manos la publicidad de un producto regenerador sobre los que desearía que me informasen. También querría conocer el motivo por el cual los fabricantes recomiendan no sobrepasar el nivel máximo de aceite. Por último quería preguntarles si es posible conectar el interruptor de ráfagas —ahora con las cortas— a las luces de carretera.

Leopoldo del Pino
Madrid

Aunque no hemos efectuado la prueba de ninguno de estos productos «maravillosos», tenemos dudas muy fundadas de que realmente sirvan para algo. Todos ellos se basan en la supuesta regeneración de las partes desgastadas del motor mediante la formación de depósitos del producto, precisamente sobre esas partes. De este modo, cilindros ovalizados se volverían casi por arte de magia perfectamente redondos, a la vez que se anularía la excesiva holgura entre pistones y cilindros; cigüeñales rayados y cojinetes desgastados recuperarían su estado original, etcétera. En fin, todo demasiado sencillo para ser cierto. Nuestra recomendación es que deje el motor como está hasta que las pérdidas de compresión y el consumo de aceite —que vendrá luego— hagan necesaria una reparación general, sin duda el mejor camino para regenerar el motor como es debido. La razón por la que no se recomienda sobrepasar el nivel máximo de aceite en el cárter es para evitar que el cigüeñal efectúe un batido excesivo del aceite, lo que conduciría a un aumento del consumo de lubricante.

El cambio a ráfagas de luz larga no se puede hacer en este modelo como no sea sustituyendo el mando de luces o haciendo una modificación en sus contactos interiores.

Velograma

Circuito de Brno

RECORRIDO

1: Importante ciudad checa, próxima al circuito de Brno. 2: Conocido circuito alemán donde se celebran pruebas de Fórmula. 3: Piloto italiano, campeón mundial de F-1 en 1953. 4: Piloto que desde 1975 ostenta el récord de la vuelta en este circuito, con 3 minutos 31 segundos. 5: Mojón o señal que deslinda dos campos. 6: Piloto brasileño que en el último GP de Hockenheim sufrió un accidente al chocar contra los laterales, afortunadamente sin consecuencias. 7: Piloto que se adjudicó dicho campeonato, citado en número 6. 8: El gran campeón mundial de F-1 en los años 1963 y 1965.

AYUDA TRIBUNA

T1: Matrícula de coche albaceteño. T2: Dirigirse a un lugar. T3: Nota musical. T4: Conjunción latina. T5:

Afirmación. T6: Campeón. T7: Artículo.

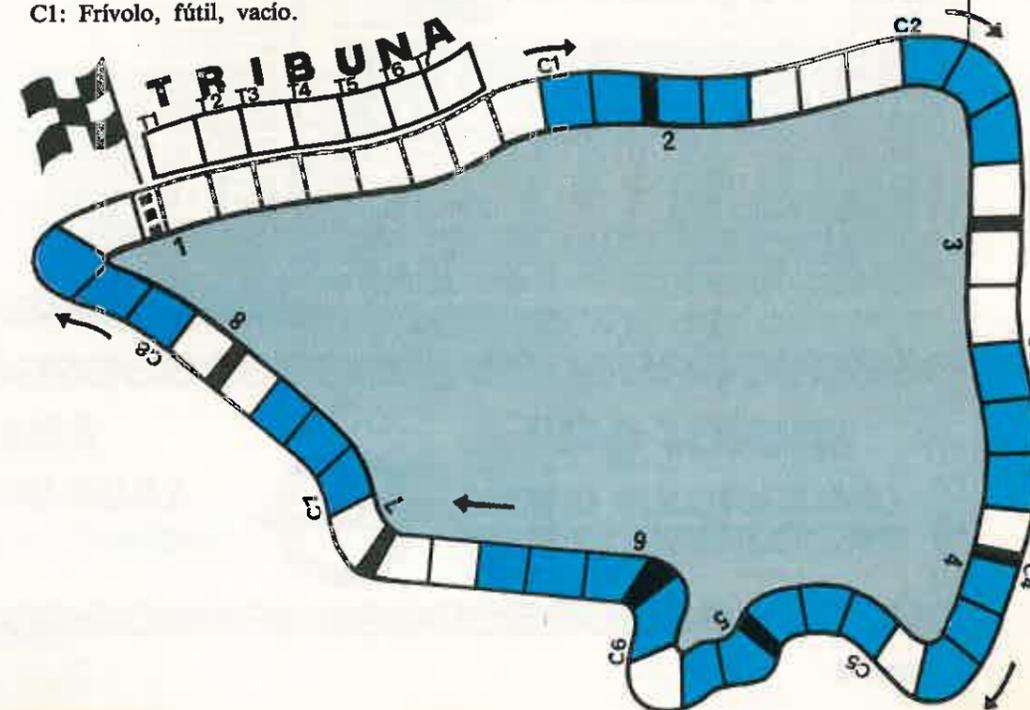
AYUDA COLOR

C1: Frívolo, fútil, vacío.

C2: Gran río europeo. C3: En inglés, «coche». C4: Pronombre relativo. C5: Río español. C6: Obstinado, intransigente, testarudo.

C7: Se atreven. C8: Antiguo gorro militar. C9: Hogar.

(Solución en página 74.)



ANUNCIOS POR PALABRAS



● Venta de piezas de automóviles nacional e importación.
 ● Compra venta de automóviles y vehículos industriales.
 ● Servicio grúa Plataforma.
 Facturamos a toda España

Polígono Ind. AIMAIR. TELEFONOS:
 Parcelas E-IIA- Y C-3. EIIA - 691 33 14
 SAN MARTIN DE LA 691 27 11
 VEGA (MADRID). C-3 - 691 30 47



Coches de segunda mano de todas las marcas, modelos y precios. Revisados. Garantizados. Y con un sistema de financiación abierto a todas las posibilidades. Venga a vernos.

OFERTAS DE LA SEMANA

- R-5 GTL M-9948-DP. 425.000.
- R-7 TL M-2438-CL. 325.000.
- CHRYSLER 150 S M-5177-CY. 435.000.
- FORD FIESTA 1.1 GHIA. M-CZ. 450.000.

— Nos tiene muy a mano —

CAYETANO PANDO, 3 - HIGUERAS, 40
 (B.º LUCERO) TEL. 464 89 08 (MADRID)

OPHEL

GRAN VIA, 484. 224 93 04. BARCELONA

MOTOR 16 LA OTRA CARA DEL MOTOR



**ENVIE
HOY MISMO
SU BOLETIN
DE
SUSCRIPCION**

Motor 16
 Apartado Nº 330 F.D.
 MADRID

Motos



PUCH TURBO MAGNUM LA TENTACION NAVIDEÑA

LA Turbo Magnum Puch es una todo-terreno en miniatura destinada a los muchachos de edad comprendida entre los ocho y los catorce años.

Con este modelo, Puch hace su entrada en el campo de las motos infantiles que, según estudios de mercado, es un sector cada vez más en auge. En la actualidad, los jóvenes son tan exigentes como los mayores a la hora de escoger una moto como regalo de Reyes o de fin de curso, y pretenden ver en ella los mismos accesorios que equipan las de gran cilindrada.

Por esta razón, Puch ha fabricado este modelo bautizándolo con el nombre de Turbo Magnum, y lo ha equipado con el mismo motor de la versión X-10. La moto está construida totalmente en Austria y está disponible en dos versiones, que se diferencian solamente por el cambio.

El modelo que se importa en España

dispone de una marcha con embrague centrífugo, mientras la otra tiene un variador de velocidad con una segunda marcha.

Con el fin de evitar que la Turbo Magnum sea peligrosa para los muchachos más pequeños, y a la vez pueda satisfacer a los más crecidos, comprendidos entre los diez y catorce años, Puch ha colocado un estrangulador en el conducto de admisión, que limita la velocidad máxima a 27 kilómetros por hora.

Sin este limitador, la Turbo Magnum mejora sensiblemente sus dotes de aceleración, y alcanza los 57 kilómetros por hora con gran facilidad.

Mientras en España estén vigentes las actuales normas de homologación, la Turbo Magnum queda limitada al uso en zonas privadas, debido a que su homologación no es viable por no estar equipada con pedales, faro, ni piloto trasero.

MECANICA-COMPORTAMIENTO

☆☆☆

Al mirar detalladamente la Turbo Magnum se llega a la conclusión de que es cierto lo que tantas veces dicen los padres: «Los chicos de hoy día ya no saben lo que quieren.» En parte, esto es cierto; hace solamente unos años era impensable que un niño pudiese disfrutar de una moto en miniatura como ésta, que además de ofrecer un aspecto de lo más atractivo, está equipada con un motor moderno, todo él en aluminio, y capaz de soportar el mal trato propio de los muchachos.

Este último es el mismo propulsor del modelo X-10, de consabida solidez y duración. Ha sido adaptado al chasis de la Turbo Magnum sin ninguna modificación sustancial, solamente el desarrollo del cambio es algo más corto, y las aletas del cilindro son más gran-

Precio en la calle:
92.500 ptas.

Importador: Avello,
S. A. Gijón, España.
Teléfono 985/32 01 00.

Garantía: Seis meses.

Presentación: Abril
1984 en España.

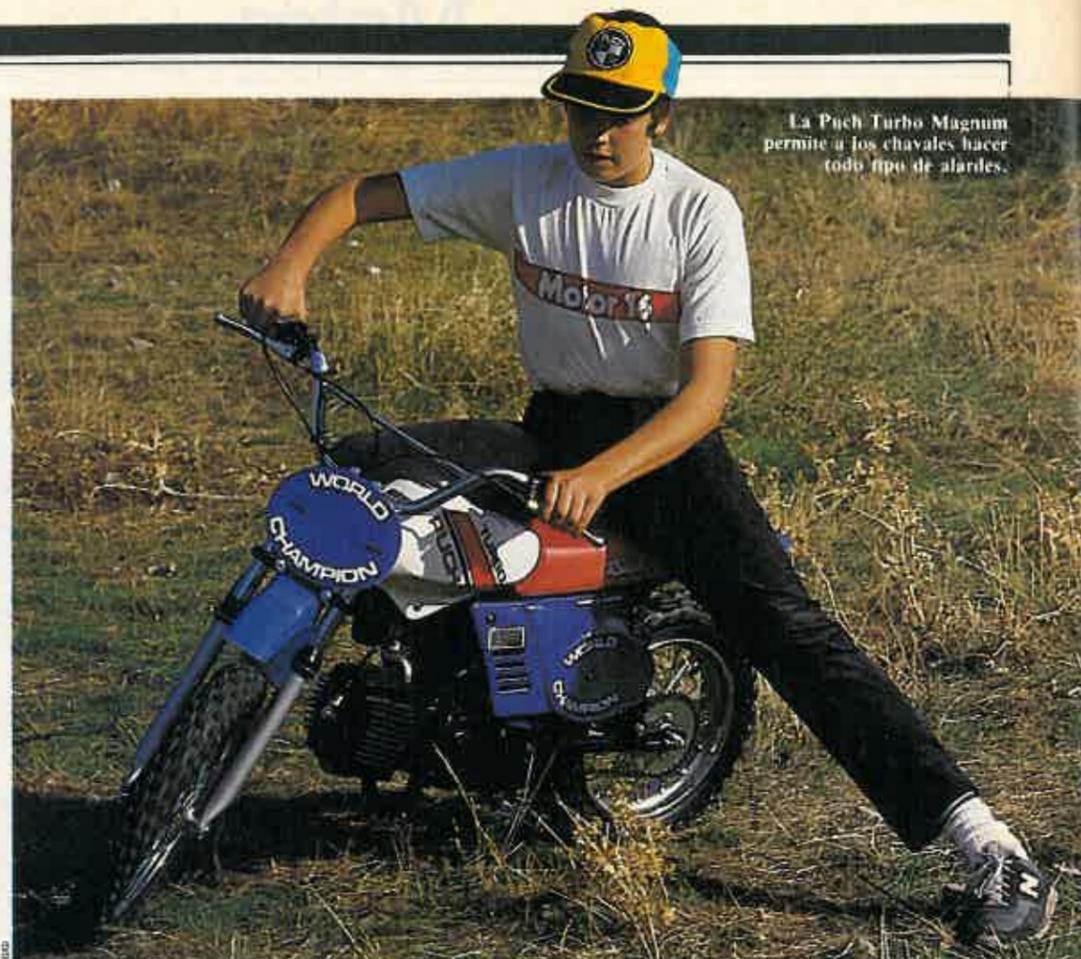
Falleros oficiales: 83 en
España.

VIRTUDES

- Solidez mecánica.
- Motor robusto.
- Economía de carburante.
- Manejabilidad.
- Línea estética conseguida.

DEFECTOS

- Precio elevado.
- Suspensión posterior con poco recorrido.
- Asiento muy bajo.



La Puch Turbo Magnum permite a los chavales hacer todo tipo de alardes.

des debido a la necesidad de una mejor refrigeración, a consecuencia de la poca velocidad que desarrollan.

Como es de esperar, este propulsor es de dos tiempos, y funciona con mezcla de aceite y gasolina en la proporción del 2 por 100, siempre que el lubricante empleado sea sintético. Con esto se consigue reducir el humo del escape, y también la mejor limpieza de la bujía evita que ésta haga perla.

El diámetro por carrera del pistón es de 38 x 43 milímetros, y cubica un total de 48,8 centímetros cúbicos. La relación de compresión es bastante alta, 11 : 1, y tiene el régimen máximo de rotación en las 7.000 revoluciones por minuto, cota donde desarrolla su potencia máxima de 3,5 caballos. De todos modos, este dato está supeditado al limitador colocado en el sistema de alimentación, con el fin de adaptar la Turbo Magnum al uso infantil.

Con dicho limitador se pueden alcanzar, como velocidad máxima, los 27 kilómetros por hora, y la respuesta del motor es totalmente suave y sin reacciones bruscas.

Sin embargo, al suprimir todos los limitadores y aumentando correctamente los chicles de la gasolina, la Turbo Magnum se transforma en algo diferente con bastante reprise, capaz de alcanzar los 57 kilómetros por hora. En ambos casos, el motor reúne características de solidez que aseguran una larga

FICHA TECNICA



Puch Turbo Magnum

MOTOR Monocilíndrico de dos tiempos, refrigerado por aire. Horizontal frente a la marcha. Diámetro por carrera: 38 x 43 mm. Cilindrada total: 48,8 centímetros cúbicos. Relación de compresión: 11:1. Potencia máxima: 3,5 CV a 7.000 rpm. Par máximo: 0,38 mkg. a 5.000 rpm.

ALIMENTACION Un carburador Bing 1/17.

ENCENDIDO Plato magnético Bosch 6 V.

TRANSMISION Embrague centrífugo en baño de aceite. Cambio automático de una sola marcha. Transmisión primaria: Por piñones helicoidales. Secundaria: Por cadena.

BASTIDOR Chasis monoviga tubular con el motor suspendido. Basculante con dos amortiguadores hidráulicos. Horquilla delantera telescópica. Frenos: Dos tambores con levas a expansión de 90 milímetros de diámetro. Neumáticos: Anterior 2.50 x 14, posterior 2.75/3.00 x 12.

DIMENSIONES Longitud máxima: 1.490 mm. Distancia entre ejes: 1.000 milímetros. Altura máxima: 880 mm. Anchura máxima: 680 mm. Distancia mínima desde el suelo: 175 mm. Peso en seco: 38 kilos. Peso admisible: 50 kilos. Capacidad del depósito: 3,5 litros.

duración sin frecuentes visitas al taller mecánico.

El cambio se compone de una sola velocidad, con embrague centrífugo en baño de aceite hidráulico. Su funcionamiento es silencioso, y sobre todo muy sensible a las más mínimas sollicitaciones.

Incluso con el máximo peso admitido, que es de 50 kilos, reacciona con progresividad, afrontando baches y pendientes con alegría. Hay que tener en cuenta que el conjunto motor-cambio fue concebido para propulsar un velomotor con una persona adulta como conductor, con lo cual el esfuerzo de éste en la Turbo Magnum, cuyo peso en seco es de 38 kilos, se reduce, por lógica, a casi la mitad.

La parte ciclística es sencilla y sólida a la vez. El chasis, formado por una viga tubular con el motor anclado a ella en forma de diamante, tiene una sección superior a la necesaria, al igual que el basculante. Las suspensiones son convencionales: dos amortiguadores hidráulicos en la parte posterior, con una excursión de funcionamiento de 55 milímetros, y la horquilla delantera del mismo sistema, pero con 80 milímetros de recorrido útil, contribuyen a que la Turbo Magnum sea divertida y manejable de conducir, tanto sobre asfalto como en el campo.

Al margen de que parezca una moto de todo-terreno, los chavales pueden

La estética es agradable y el acabado, discreto. Su mayor inconveniente es el precio.



disfrutar con ella en cualquier otra circunstancia.

Sobre asfalto permite hacer todo tipo de malabarismos, a excepción del espectacular caballito, para lo cual carece de potencia. Sin embargo, con la Turbo Magnum se pueden pasar zonas con agua y barro sin que estos elementos afecten su marcha. En caso de caída, la robustez del manillar y su anclaje, junto con los reposapiés abatibles al estilo cross, protegen la moto de los posibles restregones.

El consumo de este juguete es francamente ridículo: aproximadamente 1,4 litros cada 100 kilómetros, con el limitador en la carburación, y 2,1 litros sin ello. Basándonos en estas cifras, se llega a la conclusión de que con los 3,5 litros de capacidad del depósito, se puede rodar durante más de 200 kilómetros por la módica cifra de 350 pesetas. Y, además, disfrutando.

En caso de averías, grandes o pequeñas, la accesibilidad mecánica es máxima. Incluso la sustitución del filtro del aire o de la bujía está al alcance del más inepto para la mecánica.

El sistema de frenos, formado por dos tambores de 90 milímetros de diámetro, es de lo más convencional. Sin embargo, al ser más brusco el posterior, permite a los jóvenes centauros tanto practicar derrapadas en la arena como cambiar el sentido de marcha sobre sí mismos en el asfalto.

EQUIPAMIENTO-ACABADO



Si el nivel de equipamiento y acabado en este juguete fuese excelente, no se trataría de un vehículo infantil, sino algo para coleccionistas de miniaturas. De cualquier forma, hay que reconocer el interés tomado por Puch en embellecer esta moto y en equiparla con todo lo necesario.

Los guardabarros, como las dos tapas laterales, están hechos de plástico estampado de color azul celeste. Además de la flexibilidad, importante para los golpes, soportan mejor los arañazos por no tener la superficie pintada. Sin embargo, el depósito del carburante se ha fabricado en chapa metálica con fines de seguridad. La pintura que recubre este último es de color blanco con fondo plata, y está adornado con unas pegatinas bien situadas. Para contrastar colores y hacer la Turbo más llamativa, el asiento está recubierto con plástico color rojo.

Un bonito detalle es la placa portanúmero colocada en el manillar, y adornada con la inscripción *Champion World*. La tapa lateral derecha, que también lleva el mismo accesorio, tiene la forma anatómica para que encaje la palanca de arranque. A pocos centímetros está colocado el grifo de la gasolina hecho en plástico y similar al de una

CONSUMO



Insignificante

Litros
100 km.

Con un solo conductor de 50 kilos de peso 1,4

Sin limitadores en la admisión 2,1

PRESTACIONES



Buena en ambas versiones

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)

Con limitador 27

Sin limitador 55

ACELERACION (en seg.)

De 0 a 100 metros 14

Sin limitador 12

moto grande. El manillar y las empuñaduras tipo cross completan la línea estética tan divertida de esta moto infantil.

VALOR-PRECIO



Está claro que los compradores de la Turbo Magnum son siempre papás y los usuarios son siempre muchachos que la piden como premio después de haber aprobado un curso o como regalo de Navidad. El capricho que ofrece Puch vale 92.500 pesetas, con todos los aranceles de importación pagados y sin seguro. Pensando que esta moto habitualmente se convierte en un regalo, o en un capricho, su precio es difícil de enjuiciar. De todos modos, motos como ésta o similares, en los países pertenecientes al Mercado Común, son asequibles casi por la mitad de precio. Por tanto, queda claro que ésta es una moto cara. A cambio de esta cantidad, Puch ofrece una línea estética llamativa y un motor francamente fiable.

Un punto importante consiste, sin embargo, en que, gracias a vehículos como éste, se empiezan a formar los motoristas del mañana, y esperamos no olviden nunca lo que está inscrito en su depósito: «*Sé prudente, no hagas ruido, respeta a los demás y a la naturaleza.*»

Glgi Corbetta

ESPERA ALCANZAR LOS 1.200 Kms. POR HORA

UN HOMBRE, UN COHETE

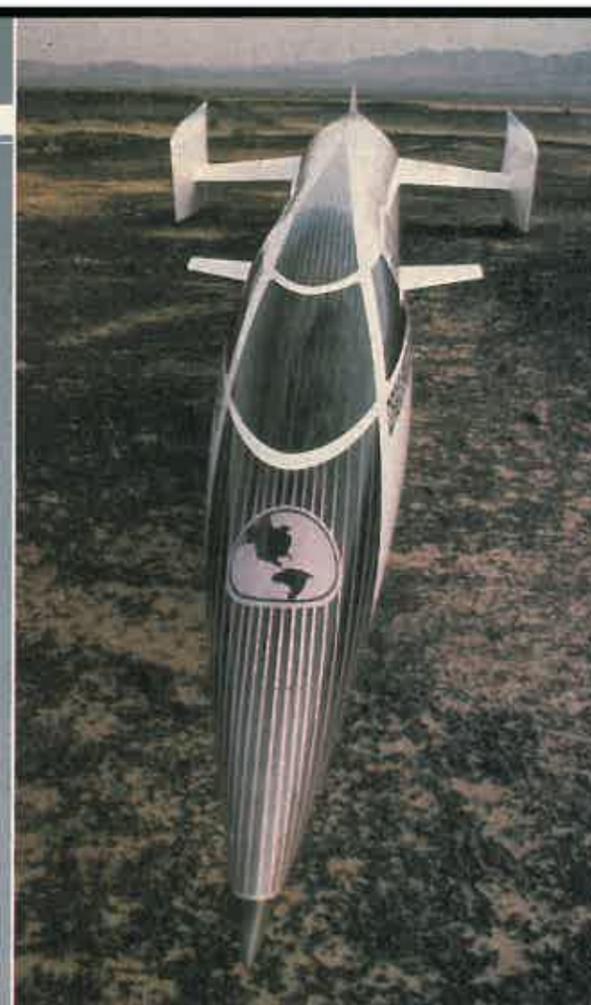
A sus cuarenta y siete años, Craig Breedlove recuerda cómo consiguió batir su primer récord, en 1963, cuando a bordo del Spirit of America rompió una marca con veinticuatro años de historia, en poder de sir John Cobb (653,587 km/h.). En los meses siguientes se dedicó a batir las marcas de las 500 y 600 millas por hora en las llanuras saladas de Bonneville.

Desde entonces, Breedlove se ha dedicado a vender líneas, a diseñar barcos de competición, a casarse y divorciarse, o a dirigir una escuela de tenis. Tanta tranquilidad durante veinte años ha originado en este hombre un deseo irrefrenable: romper la barrera del sonido en tierra. Un competidor suyo,



Stan Barrett, alcanzó los 1.028 km/h. en 1979, sobre el cohete terrestre Budweiser; pero su registro no está reconocido, pues el método de medición fue un simple radar del Ejército del Aire norteamericano (la pista utilizada era la base californiana de Edwards). Además, lo que es más definitivo, Barrett sólo rodó en un sentido, cuando los reglamentos internacionales al respecto hablan de que el recorrido debe hacerse en ambos sentidos, en el plazo de sesenta minutos.

Otro californiano, Gary Gabelich, alcanzó en 1970 la velocidad de 1.001,667 km/h., pero antes de poder



El 4 de julio de 1985, Craig Breedlove se montará en su Sonic Boom para romper la barrera del sonido y enardecer a medio mundo. En su palmarés se incluyen cinco récords mundiales homologados de velocidad terrestre. El coche está todavía sin terminar y Breedlove aún no está seguro del motivo de sus intenciones. Su meta, en esta ocasión, es simplemente la de hacer algo que nadie haya conseguido antes, aun a sabiendas de que hoy un récord no dura una vida.





Tres ruedas y aerodinámica controlada por ordenador
De las cuatro toberas saldrán las llamas blancas del récord

rentabilizar su hazaña, se mató (sin llevar casco) en un accidente de moto. Richard Noble, primer extranjero poseedor de licencia para este tipo de intentos, consiguió el pasado año en Neva-

da los 1.019,469 km/h. Así las cosas, la intención de Breedlove es la de romper la barrera del sonido, a unas 700 millas por hora, y alcanzar los mencionados 1.280 kilómetros por hora.

El coche-cohete definitivo le va a costar un millón de dólares, aunque la simple explotación de un video que espera grabar desde el cockpit durante el intento le permitirá obtener medio millón neto de ingresos.

«No volveré a usar acero inoxidable para el chasis, como en el Spirit Sonic, de 1965 —explica del protagonista—; en su lugar, el chasis será de materiales aeronáuticos, muy resistentes y ligeros, que facilitan una estructura muy simple: filamentos de grafito, kevlar y Nomex.» El «coche» de Breedlove llevará un ordenador, en el que se procesarán instantáneamente las informaciones relacionadas con la estructura aerodinámica, a fin de modificar cada milésima de segundo la presión de cada rueda sobre el suelo y garantizar la máxima estabilidad. «Todo lo que yo tendré que hacer es arrancar, dirigir el coche y pararlo en el momento oportuno», dice Breedlove. Su cohete de 30.000 libras de empuje, alimentado por un compuesto de keroseno y monoetilo le permitirá aclarar muy pronto una duda que Craig tuvo desde 1960, cuando sufrió un espectacular accidente; tuvo que salir del trance nadando y nada más entablar conversación con un periodista, le aseguró: «La próxima vez lo conseguiré o me prenderé fuego.»

Charles G. Proche



AUDI TAMBIEN EN AFRICA

Stig Blomqvist ha sido el vencedor del Rallye Costa de Marfil, penúltima prueba del Campeonato del Mundo de Pilotos de Rallyes. El piloto sueco se asegura el título de este año y consigue su primera victoria con uno de los nuevo Audi Quattro Sport.

Blomqvist, que tomó la salida disgustado por tener que conducir este coche, hasta ahora considerado poco fiable, mientras que su compañero Hannu Mikkola conducía un modelo normal, distanció al finlandés. Al final, dieciocho minutos separaban a ambos pilotos.

Con este resultado, Blomqvist se queda a salvo de cualquier estratagema que pudiera jugarle Mikkola, que era el piloto designado por Audi para ser campeón.

La prueba ha sido de una especial dureza. Sólo cuatro coches la han podido terminar de los cincuenta y uno que tomaron la salida. Tras los dos Audi de Blomqvist y Mikkola, terminó el Nissan de Shekhar Metha, y el Opel Manta de Ambrosiano.

Ahora, Audi se ve en el dilema de replantearse su política deportiva ante los éxitos del Peugeot 205 Turbo 16 y la aparición de otros coches de este tipo. Se habla de un proyecto de Audi Quattro Sport con motor central y tracción total que aparecería a finales de 1985.

Stig Blomqvist se ha asegurado el título de campeón del mundo de Rallyes. Su victoria supone también el primer triunfo en Africa de Audi y para su nuevo modelo Sport, cuyo futuro no parece demasiado claro.



Prendas tipo barbour en algodón engrasado.



Una exclusiva de:



Cia. Internacional de Promociones, s.a. Avda. Meridiana, 354, 7ª planta — Tel. (93) 312 00 61 (4 líneas) — 08027 Barcelona



CON Thinsulate®

LA NUEVA FIBRA PARA MOTORISMO
FABRICADA EN U.S.A. por 3M

Este año, ALPHA DESIGN presenta una auténtica revolución tecnológica, incorporando a sus fabricados la nueva boata termo-aislante Thinsulate.

Thinsulate, fabricado con micro fibras 10 veces más finas que las empleadas hasta ahora, obtiene igual rendimiento térmico con la mitad de espesor, siendo absolutamente insensible al agua y humedad.

Dado su alto coeficiente térmico, ALPHA DESIGN suministra sus cazadoras ALPHA POLAR con dos versiones de grosor de fibra Thinsulate, con idéntico acabado y calidad. Con este conjunto de cazadora y pantalón, se consigue un equipo para motorismo totalmente térmico, adecuado para viajar en moto, incluso en las más crudas temperaturas de nieve y hielo.

Cinturón reversible reflectante en las dos versiones de ALPHA POLAR.

Modelo ALPHA POLAR

Mecánico de MOTOS

Reparación y Puesta a Punto

¡UNA AFICION QUE PUEDE CONVERTIRSE EN PROFESION!

Ahora ya puedes estudiar eso que tanto te gusta, la mecánica, reparación y puesta a punto de las motos.

CEAC, pone a tu alcance un moderno Curso, con todo lo que necesitas saber para llegar a ser un manitas!



¡NUEVO!

CEAC
GARANTIZA
El pleno aprovechamiento
de sus estudios
o le devolvemos
SU DINERO

¡Envía ahora este CUPON!

El motor, parte eléctrica, suspensión, frenos, etc.
NO TENDRAN SECRETOS PARA TI!



CENTRO DE INSTRUCCION A DISTANCIA
AUTORIZADO POR EL
MINISTERIO DE EDUCACION
Y CIENCIA N.º 54
Aragón, 472 (Dpto. X - MC) 08013 Barcelona

RELLENE Y ENVIE ESTE CUPON HOY MISMO

CURSOS CEAC	<ul style="list-style-type: none"> ● ELECTRONICA (con experimentos) ● GRADUADO ESCOLAR ● CORTE Y CONFECCION ● FOTOGRAFIA ● DECORACION ● PSICOLOGIA ● INFORMÁTICA ● JARDINERIA ● MECANICO DE MOTOS ● DELINEANTE GENERAL ● CONSTRUCCION EN CONSTRUCCION ● VIDEO 	<ul style="list-style-type: none"> ● PUERICULTURA ● Educación Preescolar ● Puericultura y Educación Preescolar 	<ul style="list-style-type: none"> ● MOTOR Y AUTOMOVIL ● Mecánico de Automóviles ● Jefe Taller de Automóviles ● Electricidad del Automóvil
	<ul style="list-style-type: none"> ● CONTABILIDAD ● Contabilidad ● Jefe de Contabilidad ● Control Presupuestario 	<ul style="list-style-type: none"> ● CONSTRUCCION ● Técnico en Construcción ● Maestro Albañil ● Fontanería ● Fontanería y Electricidad 	<ul style="list-style-type: none"> ● DIBUJO Y PINTURA ● Pintura al Oleo ● Dibujo Artístico ● Dibujo y Pintura ● Dibujante General

GRATUITAMENTE
Sr. Director: Deseo recibir detallada información del Curso de _____

Nombre y apellidos _____ Edad _____

Domicilio _____

Bloque _____ N.º _____ Piso _____ Puerta _____ Teléfono _____

Código Postal _____ Población _____

Provincia _____ Profesión _____

CEAC Aragón, 472 (Dpto. X - MC) 08013 Barcelona

A TODO GAS

● José María Serviá ha ganado el Rallye de Tierra de Cataluña, después de un mano a mano con Barreras, que al final tuvo una avería en el turbocompresor y terminó cuarto. Con este triunfo, conseguido por delante de Oliveras, el pequeño Serviá amenaza a Zanini en este certamen, lo mismo que su hermano lo hace en el absoluto. El piloto oficial de Talbot tuvo que

abandonar a causa de un problema de batería en el segundo tramo. La última prueba del Campeonato se disputará en Madrid.

● Timo Salonen debería ser el segundo piloto de Peugeot en 1985. El anuncio oficial tendrá lugar en diciembre, una vez pasado el RAC Rallye.

● Michele Mouton ha renovado su contrato con Audi. Hará seis pruebas del Mundial y el Campeonato Británico. La piloto francesa ha trasladado su residencia del sur de Francia al sur de Inglaterra.

● Victoria del británico McKenzie, por delante de Sito Pons y Espié en el Superprestigio que se disputó en el circuito de Calafat el pasado fin de semana. Sólo tres ausencias importantes: las de Sarron, Herweh y Cardús, este último aún convaleciente de su último accidente, fue víctima de otra caída.



● El equipo español fue quinto en la Copa de Europa de Autocross, disputada en el circuito de Lombardone, en las cercanías de la ciudad italiana de Turín. El triunfo fue para el equipo italiano, precediendo a checoslovacos, franceses y suizos.

De los componentes del equipo español, Dalmau fue el mejor, ganando una de las mangas; Cadellans obtuvo un cuarto puesto; Sauri, un quinto; mientras que Rubiola y Alperi se quedaron casi inéditos, uno al quedar eliminado por un accidente y el otro a causa de una descalificación.



MARVILSA = RADIOCOMUNICACIONES



MANTENGA EL CONTACTO DESDE SU CENTRAL OFICINA:

con sus vehículos, ambulancias, camiones, autobuses, grúas, repartos, servicios técnicos, visitas domiciliarias S. Urgencias médicas, practicantes, Policía Municipal, detectives, inspecciones, minas, autopistas, taxis, etc.

EMISORAS, todas marcas y modelos, industriales y aficionados, centrales, móviles, repetidores y buscaperonas.

Estudios y proyectos equipos, instalaciones, reparaciones, ajustes, reformas, revisiones y mantenimiento de RADIOCOMUNICACIONES. TALLERES PROPIOS.

— PRESUPUESTOS SIN COMPROMISO —

Enlaces para cubrir todas distancias, para ahorrar tiempo y carburante, idas y regresos; la solución, usar RADIOTELEFONOS.

EMISORA MOVIC Y PORTATIL QUE NORMALMENTE INSTALAMOS



EMISORA PORTATIL MARCA FORCE

C/. Castrogeriz, 1 - Teléfono (91) 461 84 77 - 28025 MADRID

Mi primer amor

Ama los coches, pero no se interesa por la mecánica. Sus preocupaciones como conductora se encaminan al respeto de las normas y a disfrutar del volante, porque, según sus palabras, todos los coches son divertidos si sabe comprenderlo así quien los conduce

MARIA LUISA SECO

RECORDANDO AL PROFESOR

MARIA Luisa Seco es una de las personas más cordiales que han pasado por estas páginas. Su falta de tiempo no ha sido obstáculo para charlar con nosotros de sus experiencias como conductora. La hemos seguido, grabadora en ristre, a través de pasillos, sala de maquillaje, estudio de grabación e incluso mientras comía en la cafetería de Torrespaña. La hemos visto conducir su Ford Fiesta rojo con seguridad y precisión, y nos ha sorprendido el afecto con que recuerda su primer coche.

«Era un Mini amarillo mostaza con el techo negro. Aunque visitaba con demasiada frecuencia el taller, nunca me dejó tirada en la carretera. Y eso que le obligaba a trabajar a tope y nos metíamos dentro hasta ocho personas, cosa que ahora reconozco que estaba mal. Recuerdo un pequeño susto que me dio por la plaza de Colón, aquí, en Madrid; se le encasquilló el acelerador y me obligó a correr como una loca.»

El cariño que toma a sus coches hace que María Luisa no sea muy aficionada a cambiarlos. Hasta ahora sólo ha tenido dos.

«Me siento casi tan unida a ellos como a las personas. Eso no quiere decir que los mime y los esté limpiando todo el día. Los quiero porque me son útiles y están unidos a muchos recuerdos agradables.»

Es una conductora prudente, aunque alegre; respeta las normas de circulación, pero no tiene miedo a la velocidad cuando sabe que el coche responde.

«Las multas que me han puesto hasta ahora han sido siempre por motivos tontos: aparcar en doble fila o en lugares reservados para carga y descarga.»

Y, sobre todo, siente un gran respeto por la ciudad y los peatones, ya que,

según dice, «todos andamos con más frecuencia a dos piernas que a cuatro ruedas».

María Luisa nos ha confesado que acude con frecuencia al circuito del Jarama porque tiene un amigo piloto. Le gustan tanto las competiciones de mo-

vender el Ford para comprar un Peugeot 205.

«Si no tuviese topes económicos compraría un Mercedes deportivo, pero como eso es inviable, aspiro al Peugeot. Sólo me retienen las letras de cambio.» Y esa fidelidad que parece demostrar siempre, añadiríamos nosotros. La misma fidelidad con que recuerda a su profesor de autoescuela, un madrileño castizo del que ha perdido la pista, pero para quien tiene las más afectuosas palabras.

Cuando María Luisa se examinó por primera vez para obtener el carnet de conducir se metió otra vez en el circuito, una vez finalizada la prueba con éxito.

«El señor que estaba examinando me dijo que si tanto me gustaba recorrerlo volviese otra vez. Protesté y esgrimí los mejores argumentos, pero no sirvieron de nada y me suspendieron.»

No podemos hablar con María Luisa sin referirnos a los niños y la educación vial en las escuelas.

«Los chavales de hoy van a ser los conductores, o al menos los peatones, de mañana —nos dice muy seria, porque este tema es para ella muy importante—. De su formación de ahora depende que sean o no mejores las carreteras y las ciudades del futuro. No sólo consiste en tener conocimientos de electrónica; también son muy importantes los de convivencia.»

Y es que María Luisa cree que existen profesionales de la mecánica para que el conductor se preocupe mejor de otros aspectos del coche.

«Trabajo en Televisión y tengo un vídeo, pero no sé cómo funciona; tengo coche y desconozco cómo es su motor. Ni sé ni sabré nunca nada de mecánica, aunque me encanta conducir.»

Angeles G. Maroto



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
MOTOR OIL

* Desde el 23 de Septiembre al 30 de Noviembre

Caprichos

Realiza: Pilar Parra
Fotos: Alex Puyol

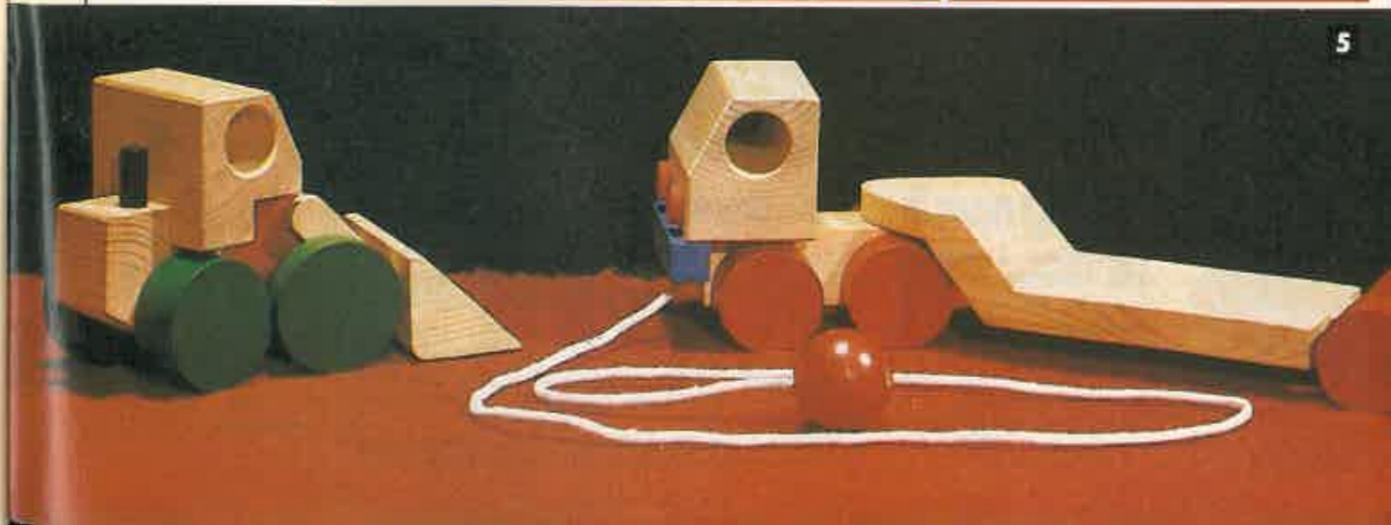
1 Grúa desmontable imantada, en madera. Está compuesta de dos cuerpos. Cuesta 1.200 pesetas en Puck, Duque de Sesto, 30 (Madrid).

2 Puzzle de tráfico para que los niños comiencen a razonar y pensar. Las piezas tienen una pequeña asa para colocarlas. Cuesta 495 pesetas en Garbancito, General Moscardó, 3 y 5 (Madrid).

3 Autobús de los Pitufos para el pequeño de la casa; está forrado en tela. En Garbancito, General Moscardó, 3 y 5 (Madrid), su precio es de 825 pesetas.

4 Deportivo último modelo, práctico e inofensivo. Está forrado en tela y relleno de gomaespuma; puede morderse y no se rompe fácilmente. Cuesta 1.000 pesetas en Puck, Duque de Sesto, 30 (Madrid).

5 Juguetes educativos en madera para niños de dos a cinco años, como esta excavadora y el remolque. Se puede encontrar en Garbancito, General Moscardó, 3 y 5 (Madrid), y cuesta 1.225 pesetas.





¿LA MANO DE MI HIJA? ¡JAMÁS!



MANUEL BALLESTA

Agenda personal

Para saber dónde ir

Argos Vergara, en colaboración con la cofradía de la Buena Mesa y la Academia Española de Gastronomía, acaba de editar «La guía del viajero. España 1984». Esta guía que incluye mapas turísticos cuesta 990 pesetas.



ESPECTACULO EN EL CIELO

El primer Campeonato Nacional de Ultraligeros, que organiza la Comisión Nacional de Ultraligeros por delegación y bajo el patrocinio de la Federación de los Deportes Aéreos, se celebrará los días 10 y 11 de noviembre, con más de trescientos participantes de toda España.

Las pruebas, que darán comienzo a las once de la mañana del sábado, se realizarán a una altura inferior a los trescientos metros en los campos de vuelo de Moralarzal, Las Rozas, Alpedrete, Puebla de Montalbán, Villanueva del Pardillo y Aldea del Fresno.

Rallyes el fin de semana

Durante los días 10 y 11 de noviembre se celebrarán dos importantes rallyes: El Vasco-navarro, puntuable para el Campeonato de España y el 2000 Virajes, puntuable para la Copa de España de Rallyes.

SOLUCION AL VELOGRAMA
1: BRATISLAVA. 2: NORISRING. 3: ASCARI. 4: QUESTER. 5: COTO. 6: SENNA. 7: PROST. 8: CLARK.

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





Ref. MUY13-TQX 33

En un plano irresistible
LASSALE
SEIKO

BMW 316: SIN PROBLEMAS TRAS 15.000 Kms.

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

10 de noviembre de 1984

Núm. 55 • 165 ptas.



CAMBIE A UN IMPORTADO

PRUEBA COMPARATIVA:
ALFA 33
LANCIA DELTA
NISSAN CHERRY
MG MAESTRO

NUEVOS MODELOS

AUDI V-8
NISSAN VANETTE
HONDA CIVIC

**UN COCHE PARA ROMPER
LA BARRERA DEL SONIDO**