

ZANINI POR FIN CAMPEON

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

17 de noviembre de 1984 • Núm. 56 • 165 ptas.



**EL FORD
FAMILIAR
DEL FUTURO**

MAS FUERZA EN EL NUEVO RENAULT-18



PRIMERAS FOTOS DEL ESCORT '85

PRUEBA COMPLETA DEL PORSCHE 944

DESCUBRA EL FERRARI GTO



**POLO 1.3, CORSA 1.3, FIESTA 1.3
COMPARATIVA DE TRES ALEMANES
FABRICADOS EN ESPAÑA**

El perfil de los profesionales.



de serie. 228 kW (310 PS)



de serie y opcional. 243 hasta 276 kW (330 hasta 375 CV)



de serie y opcional. 206 hasta 243 kW (280 hasta 330 CV)



opcional. 224 hasta 265 kW (304 hasta 360 CV)



opcional. 224 hasta 280 kW (304 hasta 381 CV)



opcional. 206 hasta 235 kW (280 hasta 320 CV)

Caja de cambios de los profesionales.



ZF-ECOSPLIT
Es la caja de cambios especial para todos los motores de aspiración y sobrealimentados y pares de entrada desde 1.000 hasta 1.900 Nm. Suministrable como caja de cambios sincronizada o no sincronizada. De 8 velocidades básicas y mando de doble H. Con grupo multiplicador integrado, disponiéndose por tanto de 16 escalones de marchas. Funcionamiento muy silencioso por su dentado helicoidal. Con posibilidad de acoplarle las tomas de fuerza ZF más usuales y caja transfer para tracción total.

Quien quiera ganar imagen en el mercado de vehículos, tiene que ofrecer algo especial. Por ejemplo, vehículos utilitarios potentes que ahorren combustible, polucionen lo menos posible y que sean fáciles de manejar. En este caso, una determinada caja de cambios para vehículos utilitarios pesados se destaca extraordinariamente: La ZF-Ecosplit. Es de escalonamiento fino, admite grandes cargas y es de larga vida. Por esto aumenta el rendimiento de

todo vehículo utilitario, su dinámica y economía. ZF-Ecosplit fomenta una conducción cuidadosa y de máximo ahorro de combustible, pues es fácil y segura de manejar. La versión sincronizada de la Ecosplit aumenta la seguridad vial en situaciones críticas. Por eso no es de extrañar, que los más destacados fabricantes de vehículos ofrezcan de serie u opcional esta caja de cambios: La Ecosplit de ZF, el especialista en la técnica de transmisión.

Zahnradfabrik Friedrichshafen AG
En España: ZF-España S.A.
Avda. Fuentemar, 9
COSLADA (Madrid)
Tel.: 91/671 54 50-54-58



FABRICA: ZF-ISA
Pol. Ind. de CALONGE
41007 SEVILLA
Tel.: 954/35 28 00

El mundo de la técnica del accionamiento.

Esta semana Un mañana sin hoy

EL anuncio de un principio de acuerdo entre España y el Reino Unido, mediante el cual se incrementará considerablemente el cupo de coches importados que entran en nuestro país con aranceles reducidos y el anuncio complementario de que dicho arancel irá reduciendo su cuantía gradualmente, hasta quedarse de aquí a tres años en casi la mitad, es una noticia que se esperaba desde hace años; algo que tenía que caer como fruta madura, ya que se trataba de un paso inevitable para el ingreso en la CEE.

Parecía imposible mantener durante más tiempo una vija y grosera ley del embudo que permite exportar hacia Europa más de seiscientos mil coches al año que no sólo están libres de impuestos, sino que gozan de toda una serie de primas a la exportación que permiten precios muy competitivos en los países de destino y, por contra, poner todo tipo de trabas a la entrada de apenas cincuenta mil importados/año que duplican su precio de origen en una auténtica orgía de impuestos.

Hace muchos años que se conocen las claves por las que pasa la reestructuración de la industria española del automóvil y sólo los que durante tanto tiempo han ejercido el oficio de cigarras, se quejan ahora de que les puede pillar el toro.

Afortunadamente las grandes multinaciones apostaron por España como plataforma ideal para la producción masiva de los modelos más baratos de sus gamas y eso ha permitido sentar las bases para una plena integración en la que Ford y General Motors podrían es-

tar desde ayer con más ventajas que inconvenientes mientras que, en el anverso de la moneda Fiat y British, que abandonaron un barco que luego no se hundió, trata de introducirse al máximo en nuestro mercado.

Seat, única empresa pública, ha adecentado lo suficiente los restos del naufragio como para interesar a Volkswagen y tanto en el INI como en Alemania parecen estar ultimando las bases para una absorción inevitable desde cualquier punto de vista.

¿Todo va bien entonces? Al menos puede decirse que se ha lanzado un salvavidas para que los optimistas no se ahoguen y el único problema es que Carlos Solchaga tenga tan mala puntería como para pegarlos con él en la cabeza. En efecto, el responsable del Ministerio de Industria apenas dialoga con los fabricantes asentados en España y no sólo eso, sino que evidencia una alarmante inoportunidad en sus escasas informaciones sobre la marcha de la reestructuración, al menos, desde el punto de vista de los fabricantes.

El tema está claro: ante la noticia de que los importados van a bajar su precio en los próximos tres años, el único consejo que podemos darles a los potenciales compradores es que se esperen lo más posible y ello puede suponer una gran recesión en el mercado, que ya ha caído de una forma salvaje respecto al pasado año. Mientras, Volkswagen se pone las botas con menos riesgo que nadie y eso parece que no es jugar con demasiada limpieza.



Tomás Cavanna

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA		41 XAVIER DOMINGO	Bacalao en Bilbao
6 ACTUALIDAD	D. G. T.: 25 años de ineficacia.	43 MERCADO	Oferta de la semana
11 LO ULTIMO	Exclusiva: El Escort del 85	44	Precios de coches nuevos
12	Nuevo Renault 18 GTX	46	Precios de coches usados
14	El familiar de pasado mañana	47	Precios motos
24 FUERA DE SERIE	Ferrari Favre GTX	48 CUENTENOS SU CASO	
27 A FONDO	Porsche 944	55 MOTOS	El mundo de Harley
32 GENTE SOBRE RUEDAS	Jorge Martínez Reverte	64 MI PRIMER AMOR	Pedro Guajardo
36 OCIO	Londres Brighton: La proeza de los veteranos	65 CAPRICHOS	
39 VIAJES	Bilbao, una ciudad en expansión	66 AGENDA PERSONAL	

Pág. 16

En las páginas de Frente a Frente, prueba comparativa de tres pequeños utilitarios de sangre alemana y fabricados en nuestro país: Opel Corsa, Ford Fiesta y VW Polo.



Pág. 58

Con su aplastante victoria en el Rallye Vasco Navarro y la retirada de Salvador Serviá, Antonio Zanini ya es el virtual campeón de España de Rallyes.



motor desarrolla cincuenta caballos de potencia, y puede alcanzar los ciento setenta kilómetros por hora. El precio en la calle será de novecientos setenta y ocho mil pesetas, aproximadamente. El kit de transformación compuesto por el depósito, el sillín y el portaequipajes será disponible al precio de cien mil pesetas. En la fotografía, Gaston Rahier, vencedor del Rallye París-Dakar, que en esta ocasión presentó el nuevo modelo.

ACCIDENTE EN BARCELONA

UN fallo en los frenos —según declaraciones del conductor— podría haber sido la causa del accidente originado por un autobús en la confluencia del paseo de Sant Pere con el paseo de Gracia, en Barcelona, a consecuencia del cual fallecieron cuatro personas y diecinueve resultaron heridas el pasado lunes. Según la compañía a la que pertenece el autobús, éste había pasado una revisión el pasado mes de septiembre y se asegura que después del accidente fue conducido a las cocheras sin que aparentemente se registraran fallos en los frenos. El autobús se saltó un semáforo en rojo y embistió a varios automóviles, que a su vez arrollaron a numerosas personas.

Ceuta, concesionario ilegal

Desde hace mucho tiempo, los puertos francos han servido para entrada ilegal de turismos importados, a través de bandas organizadas. La última desarticulada por la Guardia Civil operaba a través de Ceuta, falsificando documentos de empadronamiento en esa ciudad, tras el pago de 200.000 pesetas. Una vez empadronado, el cliente adquiría el vehículo, y amparados en la ley de Importación Temporal los traían a la Península. José Martos Aragón, puesto a disposición judicial, era el encargado de convencer a los clientes, primero de la compra y después de la venta en la Península. En los talleres Hermanos Domingo, se descubrieron dos BMW ilegales, a los que al parecer se les había cambiado el número del bastidor.

Para chocar, Saab

En una prueba comparativa de parachoques realizada por la revista alemana «ADAC Motorwelt», en la que simulaban colisiones a velocidades de 2,5, 4, 6 y 8 kilómetros por hora, tanto frontalmente como desde un ángulo de 45 grados, sólo el parachoques del Saab 900 sobrevivió a todos los golpes sin daño alguno. En todos los casos se hizo un cálculo de los costos de reparación para volverlo a sus condiciones originales. La revista constató: «El Saab tiene el mejor sistema con diferencia. Pero también el más caro, no obstante, se ve compensado a la primera colisión.»

AVENTURA EN BMW

LA BMW R-80 GS, en la versión París-Dakar, ya está en el mercado. Presentada recientemente en nuestra capital, conjuntamente con la K-100-RT, ha despertado un gran interés entre los motoristas aventureros. La mecánica es básicamente la misma del modelo R-80 GS. Sin embargo, se diferencia en el sillín más pequeño, el portaequipajes, y el depósito con treinta y dos litros de capacidad. El

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.
 Presidente: Juan Tomás de Salas
 Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso
 Director: Tomás Cavanna

Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesores de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); Angel Carhenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: Enriqueta Aniolin, María Jesús Benoit, José María García Cernuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. País Vasco: Ander y Gorka Landaburu y Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Italia); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Charles G. Proche (Long Beach, California). Diseños: Olegario Torralba, Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Marling; María Isabel Valcarcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Garhi (Pruebas); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Victor 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 Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

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

Director gerente: José Luis Virumbrales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyrz 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. 30.147.



PEUGEOT 205, TAMBIEN FAMILIAR

Thema, en enero

Hay ya precios para el Lancia Thema, cuya comercialización está prevista para primeros de enero. Los precios que se han establecido, sin impuestos, son: Turbodiesel, 3.509.824 pesetas; 2.000 Inyección Electrónica, 3.136.021 pesetas; Turbo Inyección Electrónica, 3.738.816 pesetas; y V-6, 3.759.026 pesetas.

CEE: MAS COCHES CON BAJO ARANCEL

TRAS las últimas conversaciones mantenidas entre autoridades españolas y representantes comunitarios, es probable que se establezca un sistema mediante el cual, y a lo largo de tres años, se simultanee una ampliación de los contingentes de importación de automóviles fabricados en la CEE y la reducción de aranceles sobre ellos. La posición de partida comunitaria es que se amplíe el cupo de importación con arancel bajo hasta el 10 por 100 de la matriculación anual en nuestro país, frente al 5 por 100 anual. Asimismo, el arancel, único para todas las cilindradas, bajaría hasta el 19 por 100 del 36,7 vigente ahora.

EL Peugeot 205, recientemente premiado con las Válvulas de MOTOR16, será exhibido esta semana en el Salón del Automóvil de Turín en una interesante versión familiar realizada por el carrocerio italiano Pininfarina. Este coche, del que les ofrecemos el anticipo exclusivo de su boceto, podría añadirse a la gama de modelos 205, que actualmente produce Peugeot Talbot. No conviene olvidar la directa relación de este grupo con Pininfarina, quien ha trazado las líneas maestras del 205 berlina.

CIEN OCTANOS

- En el ejercicio 1983/84, cerrado el 31 de julio último, Porsche alcanzó unas ventas de 2.492 millones de marcos (unos 140.000 millones de pesetas), cifra que supone un aumento del 17 por 100 frente al ejercicio precedente.
- Bernard Morin ha sido nombrado director general de comercio de Citroën Hispania, sustituyendo a André Nicolás Couvert. El señor Morin trabaja en la compañía desde 1964, donde ha ocupado diversas funciones directivas.
- El presidente de Tudor, Antonio Sáez de Montagut, inauguró recientemente en San Esteban de Gormaz (Soria) una nueva factoría destinada a la función de plomo, con una capacidad anual de 18.000 toneladas. Ha supuesto una inversión de

- 800 millones de pesetas y ha creado 50 nuevos puestos de trabajo.
- Cada vez van siendo más las zonas de Barcelona en que el aparcamiento está regulado por **parquímetros**, las llamadas zonas **AREA** (Área de Regulación del Aparcamiento). A las ya existentes se añaden cerca de setecientas plazas más, ubicadas en el Ensanche y Gracia, cuyo coste para el automovilista es de cincuenta pesetas la hora, fraccionable de cinco en cinco pesetas.
- Acaba de constituirse **Lada Ibérica**, nuevo importador de la marca Lada, cuyas previsiones de venta se cifran en 1.500 unidades/año. Lada Ibérica tiene un concierto con ADA para que se beneficien todos los compradores de vehículos de su marca.

La gasolina «subirá poco»

El secretario de Estado de Economía y Hacienda, Miguel Ángel Fernández Ordóñez, ha descartado que se vaya a producir pronto una «subida importante» del precio de la gasolina. Fernández Ordóñez ha subrayado que existen dos factores que influyen en el precio de los combustibles: el dólar, que está bajando frente a la peseta, y el costo del barril de petróleo, sobre el que existen expectativas de que disminuya. Estas dos circunstancias son favorables e influyen positivamente en que, según el secretario de Estado, la anunciada subida de la gasolina, prevista para primeros de diciembre, «si se produce, será pequeña».



EL LEGADO DE ALONSO VEGA

D.G.T.: 25 AÑOS DE INEFICACIA



1959

POR estas fechas, la Dirección General de Tráfico, está celebrando el XXV aniversario de su creación, periodo de tiempo en el que, pese a su supuesta buena voluntad, no ha podido atajar la permanente sangría de accidentes, muertos y heridos que se registran en nuestras carreteras. Este organismo, nacido curiosamente al unisono con la ley franquista del Orden Público del año 1959, ha estado casi siempre dirigido por políticos desconocedores del tema y sigue dependiendo, de forma incongruente, del Ministerio del Interior, en lugar de Transportes como ocurre en los países de la CEE. Si la labor de la DGT en los últimos años había apuntado pequeños síntomas que podían dar alguna esperanza de mejora, con su último y actual titular, José Luis Martín Palacín, este organismo ve ahora crecer de nuevo las cifras de víctimas mortales de forma alarmante, al contrario de lo que ocurrió en el resto de Europa, mientras su respuesta se limita a la simple represión, en forma de multas, que van a cubrir parte de su presupuesto.

La creación de la Dirección General de Tráfico el 30 de julio de 1959 coincide con la nueva ley de Orden Público (ley 47/1959), encargándose de ambas funciones el todopoderoso Ministerio de Gobernación. En mayo de 1965, la Presidencia del Gobierno, a través de una revista de documentación administrativa, reflexionaba sobre esta coincidencia y aseguraba que no es casual este hecho. Así, afirma que «la atribución de la Policía de la Circulación al Ministerio de la Gobernación no se ha debido al azar ni a razón alguna transitoria de oportunidad, sino a la intención meditada y consciente del legislador, basada en el hecho de estar implicado el concepto de la Policía de la Circulación dentro del concepto de la Policía del Orden Público, cuya custodia y salvaguardia ha correspondido inalterablemente al Ministerio de la Gobernación».

La misma publicación de Presidencia señala que «el orden de la circulación es, pues, una parcela del Orden Público, además singular. Una colisión entre dos vehículos rompe, violenta, perturba el orden y la seguridad vial y produce los mismos efectos y resultados en las personas y en las cosas que cualquier alteración del orden público provocada en la forma que enumera la ley 47/1959, de 30 julio».



1984

Buena prueba de esta crítica soterrada de la propia Administración contra la forma en que se plantea la vigilancia del tráfico se encuentra en el discurso que el ministro de la Gobernación de entonces, Camilo Alonso Vega, pronunciaba en las Cortes orgánicas franquistas con motivo de la aprobación de los nuevos textos legales.

Alonso Vega comenzaba a preocuparse del creciente número de accidentes de circulación propiciadas por «la plena incorporación de España al concierto internacional, la intensificación del turismo y, también, y muy especialmente, la elevación del nivel de vida de los españoles, con notable aumento de los vehículos particulares y de los transportes de mercancías y viajeros».

Además, Alonso Vega recogía unos datos de un instituto alemán de investigación según los cuales había «un 19 por 100 de infractores sin antecedentes penales, un 63 por 100 de infractores con antecedentes penales y los restantes no habían cometido infracción, estableciéndose una relación de causalidad entre los delitos criminosos y los delitos de tráfico, porque —añadía— el respeto a los principios jurídicos y las reglas fundamentales para vivir en sociedad están debilitados en los infractores, y las faltas de tráfico son algo así como continuación de la criminalidad con otros medios».

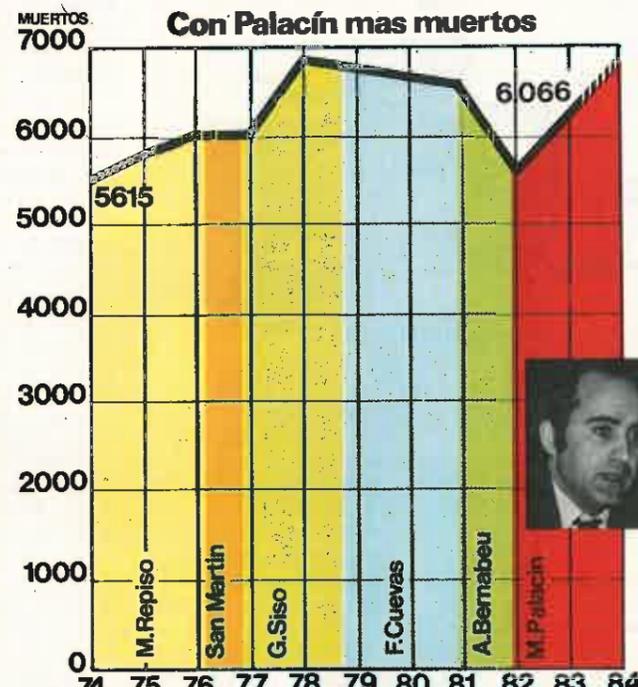
Como, según todo lo anterior, se suponía ya que cualquier infractor al Código de la Circulación era un delincuente de lo más común, la vigilancia de tráfico pasa a depender de una unidad específica de la Guardia Civil. «Al encomendar esta misión a la Benemérita —decía Alonso Vega— se ha tenido en cuenta que sus fuerzas ofrecen las ventajas de su diseminación por todo el ámbito nacional, de su permanencia en ruta, con actualamientos a lo largo de las mismas; del control de sus jefes inmediatos, y de todos los del cuerpo en la demarcación en que actúen, y de la homogeneidad de los agentes de vigilancia.»

Una vez todo atado y bien atado, es designado el primer responsable de la Jefatura Nacional de Tráfico, cargo que recae en el comandante de Estado Mayor José Luis Torroba Llorente, que batirá el récord de permanencia, hasta octubre de 1971. Le sustituiría Carlos Muñoz Repiso y Vaca, hasta

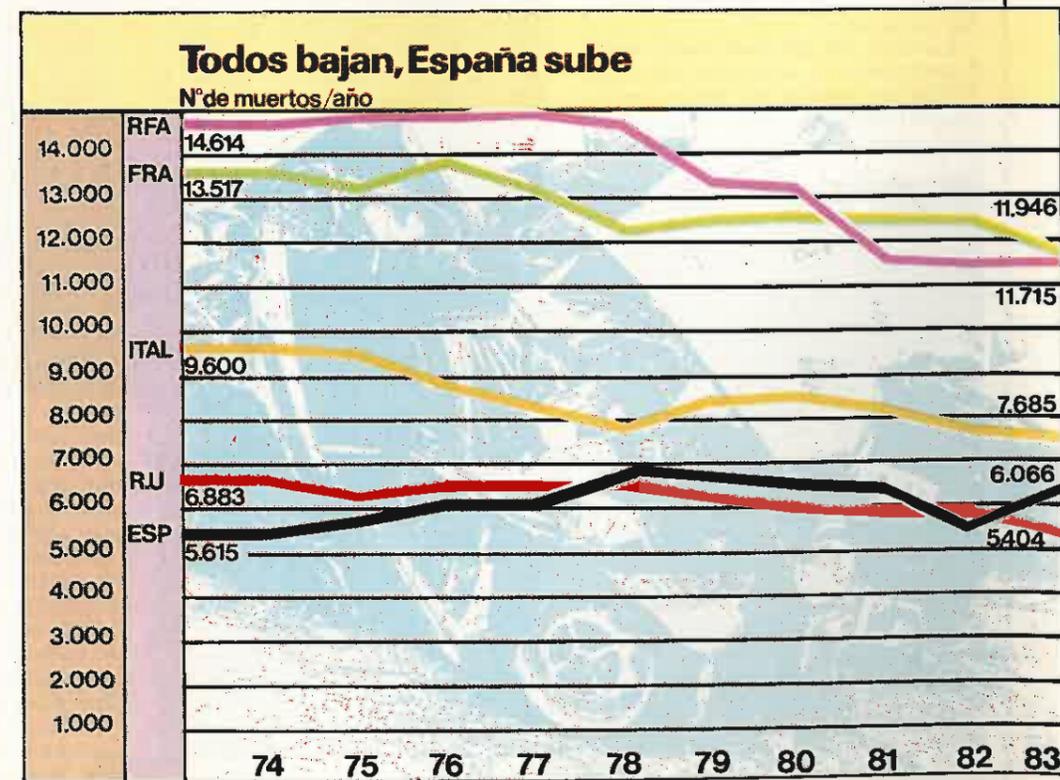
enero de 1976. Una vez el cambio de régimen en marcha, hasta cinco nuevos directores generales son nombrados en tan solo seis años. Y son, por este orden, el coronel José Ignacio San Martín, luego juzgado por su participación en el intento de golpe de Estado del 23-F, que tan sólo dura siete meses; Jesús García Siso, desde agosto de 1976 hasta septiembre de 1978, y José María Fernández Cuevas, el siguiente, dura hasta octubre de 1980. Posteriormente, accede Antonio Bernabéu González, que será sustituido en diciembre de 1982, tras el 28-O, por José Luis Martín Palacín.

De acuerdo con todos los sectores consultados por MOTOR16, los conocimientos técnicos sobre el tema de tráfico han brillado por su ausencia en la mayoría de los titulares de la DGT, primando, especialmente, el amiguismo político. Si acaso, los mismos medios destacan la actuación, bastante racional, de Antonio Bernabéu, un técnico de la «casa» con el que se consiguieron los mayores avances en materia de seguridad vial.

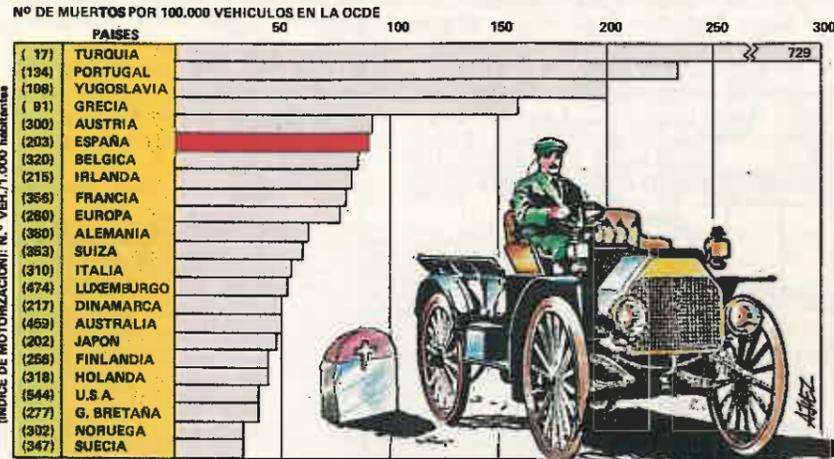
Esta aseveración es fácil comprobarla en la evolu-



Al mes de octubre de 1984 se contabilizan 393 muertos más que en el mismo periodo de 1983



Seguridad vial: en el furgón de cola



Los españoles tenemos más posibilidades de morir en la carretera. La falta de asistencia sanitaria es el factor dominante

ción del número de muertos registrados en los últimos años en accidentes de tráfico (ver cuadros adjuntos). Efectivamente, desde 1974 a 1978 se aprecia un aumento progresivo del número de víctimas mortales, hasta alcanzar un máximo de 6.967 muertos al año. A partir de esa fecha, coincidiendo con la etapa de Antonio Bernabéu, el número de víctimas comienza a ceder, situándose en 5.832 a finales de 1982. Con la llegada de Martín Palacín a la Dirección General de Tráfico, la tendencia se invierte y comienza una nueva e irresistible ascensión, que analizaremos más adelante.

La doble contabilidad, como ya ha demostrado en otra ocasión MOTOR16 (ver número 4), también se lleva en Tráfico. Así, cada vez que se deben comparar las cifras de víctimas de

nuestro país con las del exterior, el funcionario de turno las multiplica por el índice corrector 1,3, con lo que el balance total se aproxima a la realidad. En todos los gráficos elaborados por esta revista, los datos han sido sometidos al famoso 1,3 para igualarlos a los que facilitan nuestros vecinos europeos. A modo de ejemplo, baste decir que, con este sistema Tráfico no ha contabilizado en 1983 un total de 1.400 muertos. Y si nos fijamos en los diez últimos años, 14.419 víctimas mortales no han sido recogidas en las estadísticas oficiales.

Las comparaciones con otros países industrializados en cuanto a seguridad vial son más relevantes si en lugar de valores absolutos se toman índices relativos. En otro de los cuadros recogidos en estas mismas páginas, elabora-



La Guardia Civil de Tráfico cumple las directrices que marca la DGT. Por falta de medios materiales, multar es su principal actividad

do por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), en los que se compara el número de muertos por cada 100.000 vehículos, España figura con un índice superior a la media europea, siendo superada por los países del pelotón de los de siempre, es decir, Grecia, Yugoslavia y Portugal. El caso de Turquía es otra cosa. De los más avanzados, sólo Austria figura por delante de España (ver cuadro adjunto).

La ineficacia de la DGT ha llevado a que no se conozcan aún realmente las causas de los accidentes que todos los días se registran en nuestras vías. Por norma, y sin que habitualmente empleen métodos científicos, los responsables del Tráfico culpan en el 90 por 100 de los casos al conductor. Ahora bien, el propio Ministerio de Obras Públicas, que seguramente no echará piedras sobre su tejado, asegura que «en el 28 por 100 de los accidentes con víctimas tiene alguna influencia la carretera». Obviamente, las cuentas siguen sin cuadrar.

Y buena parte de culpa en este estado de cosas la tiene el organigrama de la DGT, que prima la ascensión a los altos cargos de abogados y otras profesiones funcionariales sin ningún tipo de conocimiento técnico específico. Así se da el caso que en España no se contempla la figura del ingeniero de Tráfico, especialidad muy común en el resto de Europa. Respecto a la actuación de las fuerzas de la Guardia Civil de Tráfico, la opinión generalizada apunta que ellas se limitan a cumplir las directrices emanadas desde la DGT. Estas directrices son las que han favorecido la imagen represora que la «pareja» tiene ante los conductores, al ser vistos como meros sancionadores. Esta actitud viene confirmada, por otra parte, por los más de tres millones y medio de denuncias que formulan al año, lo que supone unos ingresos para la DGT próximos a los seis mil millones de pesetas.

Claro que poca cosa más que multar pueden hacer los agentes de tráfico ante la escasez de medios materiales de que disponen, medios que, según reglamento, debe facilitarles la DGT. Así, ante un accidente, su actuación queda limitada a gestionar la búsqueda de asistencia sanitaria, lo que no hace más que contribuir a perder un tiempo precioso y agravar las consecuencias de esos accidentes. Sólo así se entiende que el número de víctimas por accidente esté aumentando, al contrario de lo que ocurre en el resto de Europa.

Si la actividad reciente de la DGT y su extraña ubicación en el Ministerio del Interior han creado más de una crítica, éstas se han disparado desde que se encuentra al frente de ese organismo José Luis Martín Palacín. De acuerdo con los datos de que dispone MOTOR16, desde su llegada a las oficinas

de Josefa Valcárcel, la curva de víctimas por accidente ha roto su tendencia a la baja para reiniciar una preocupante escalada, que choca con la evolución de los países próximos a nosotros (ver cuadro adjunto). En efecto, en 1983, primer año de mandato del señor Palacín, los muertos en las carreteras ascendieron a 6.066, frente a 5.832 en el ejercicio anterior. Según los mismos datos, del 1 de enero al 4 de noviembre del año actual, los muertos (sin el índice 1,3) ascienden a 3.426, frente a 3.124 del mismo periodo del año pasado y a 3.073 del año 1982. Al mismo tiempo se ha apreciado un ligero descenso en el número de accidentes con víctimas.



Es decir, menos accidentes, pero más muertos.

Desde que está al frente de la DGT, aparte de crear un cierto malestar, antes inexistente, entre los funcionarios, ha destinado grandes sumas de dinero a dotar a sus policías de tráfico de sofisticado material antiinfractores, mientras tiene bloqueado el proyecto de nuevo Código de la Circulación. Es raro el día en que el «Boletín Oficial del Estado» no publica órdenes diversas de la DGT para adquirir desde cámaras fotográficas, material óptico-acústico y medidores de humo hasta, por ejemplo, 48 máquinas contadoras de

Un redentor vocacional

JOSÉ Luis Martín Palacín, actual director general de Tráfico, es famoso por la versatilidad demostrada para adaptarse, en cada momento, a los vaivenes del cambio político. Nacido en 1944 en Cilleros (Cáceres), en el seno —como se estilaba antes— de una familia de clase media, de pequeño su ilusión era —según declaraciones a la prensa— «ser maquinista de tren, torero u obispo. Pero quería ser obispo sin ser cura, porque éstos me caían muy mal».

nido siempre un proceso bastante coherente».

Comienza a ser conocido por los madrileños por sus acciones como dirigente vecinal. Y siguiendo con esa coherencia política, se afilia al Partido Comunista de España, por el que se presenta a las elecciones municipales por Madrid, ocupando durante dos años y medio el puesto de concejal de Circulación y Transportes. En su mandato —de 1979 a 1981— organiza la operación de regulación del aparcamiento (ORA), comienza a cerrar calles al tráfico y municipaliza las empresas privadas del transporte periférico. También durante esa época disminuye el número de accidentes en Madrid —se ha complicado circular por la ciudad— y aumenta el número de muertos (en 1976, 144 muertos; 1977, 155; 1978, 148; 1979 —ya con Palacín—, 125; 1980, 155; 1981, 125; 1982 —ya no está Palacín—, 85, y 1983, 121 muertos).

A principios de 1982 se monta, en el último momento, en el carro de la crisis del PCE y es expulsado de él por la puerta grande —antes de la gran caída del Partido Comunista—, junto a Cristina Almeida, Eduardo Mangada y demás. Pasa a ocuparse, durante unos meses, de la dirección de la empresa municipal de transportes de Valladolid.

Martín Palacín, cuyo bagaje técnico en materia de Tráfico se limita a su corto periodo en el Ayuntamiento madrileño, se define como una persona «muy apasionada, muy enamorada con lo que estoy haciendo. De modo que si se me critica, pues a lo mejor me cuesta aceptarlo, porque soy muy cabezota». En el Ayuntamiento de Madrid, donde por otra parte consiguió una úlcera de estómago, fueron famosos sus graves incidentes con periodistas, que él circunscribe a «dos en los tres años que estuve, lo que no es mucho», según ha declarado en alguna ocasión.

Sin embargo, su gran ilusión en esta vida es escribir, y espera dedicarse algún día a esa actividad. «He escrito muchas cosas que no se han publicado —dice—, aunque no he tirado ninguno de mis apuntes. Bueno, sí —rectifica—, tiré una novela que escribí cuando tenía trece años, la típica novela del adolescente, una especie de autobiografía por adelantado (*sic*), que trataba de un médico muy majo, muy estupendo, muy no sé qué, que se iba a África a salvar negritos. Pero me daba vergüenza y lo tiré.» Seguramente por su temor a la mística desmandada...

Probablemente por eso, Martín Palacín se enroló en la Compañía de Jesús durante siete años, viviendo en una residencia de los jesuitas en el madrileño Pozo del Tío Raimundo. Como «las utopías —dice Palacín— son necesarias, pero la mística desmandada me asusta un poco», el actual director de la DGT abandona los hábitos y se enrola sucesivamente en la Organización Revolucionaria de Trabajadores (ORT) y en Bandera Roja. De esta época, Palacín asegura que, en materia política, «he mante-

papel de pagos del Estado ó 75 «módulos de submostradores de seguridad».

Estas preocupaciones propias del puesto han originado situaciones tan curiosas como que en el último puente del Pilar, festividad de la Benemérita, los servicios de Tráfico se redujeran al mínimo y, «oficialmente», 61 españoles dejaron su vida en las carreteras. Este desliz en la organización fue compensado ampliamente en el siguiente fin de semana con un despliegue espectacular de Policía a la búsqueda del faro más o menos alineado o fundido, o del uso o desuso del cinturón de seguridad. Sin embargo, en el puente de



Ruedas de prensa triunfalistas
Todos los accidentes les parecen pocos

los Santos Inocentes fallecieron sesenta y cinco personas en nuestras carreteras.

De momento, las autoridades competentes se han volcado en la organización de actos varios para celebrar el XXV aniversario de la DGT. Y los más espectaculares, sin duda, son los rallies de coches antiguos, en los que participa, él el primero, Martín Palacín, escoltado por un tropel de agentes de Tráfico, y filmado exhaustivamente desde el aire, utilizando un helicóptero de la DGT, mientras miles de conductores se desesperan en los atascos. ■

Ignacio Sanz Rodrigo

Menos represión y más enseñanza

ESTAMOS viendo la gran preocupación que todos los países europeos tienen para aumentar, por todos los procedimientos a su alcance, la seguridad en el tráfico por carretera. Y así, en Europa, nos encontramos con una sensible disminución de los accidentes en los últimos años. Sin embargo, hay que lamentar que en España, según los datos que se conocen, la situación es a la inversa.

En nuestro país, los accidentes, los muertos, los heridos han registrado un aumento en los años 1983 y 1984, a pesar de las dificultades que tenemos para obtener los datos oficiales. Pensamos que si esos datos no tienen nada que ocultar, tampoco debería existir dificultad alguna para conseguirlos. Todos sabemos que las cifras se pueden «preparar» para ir hacia arriba o hacia abajo. No digo que se haga, pero en cualquier caso las cifras de siniestralidad en España están subiendo, casó único en comparación con la CEE.

Las causas son varias. Por un lado, la señalización es, indudablemente, mala. En otros países de Europa su señalización permite que un ciudadano cualquiera o un conductor que no conozca en absoluto el idioma de un país pueda cruzarlo prácticamente sin posibilidad de extraviarse, porque en cada lugar apropiado se ha estudiado la posibilidad de implantar una señal orientativa o informativa que le permite continuar su camino sin ningún movimiento extraño que ponga en peligro a los usuarios de esa vía.

En España, naturalmente, esto no existe y, por poner un ejemplo, hoy es un auténtico problema cruzar ciudades como Madrid o Barcelona.

Por otro lado, los automóviles son cada día más seguros, gracias al esfuerzo de los fabricantes, y su incidencia en la accidentalidad es cada vez menor.

El punto culminante en este tema es, en mi opinión, el hombre. Y, primero, hay que distinguir entre el conductor y el peatón. Este último, por lo general, no está educado. Nunca he visto que a ningún peatón se le sancione por cruzar una vía por lugar indebido, poniendo en riesgo a los vehículos que por ella circulan. Este es un problema de educación que nace en la escuela y ciertos representantes de la autoridad en materia de tráfico deberían preocuparse mucho más en enseñar a los jóvenes en la escuela su comportamiento ciudadano como peatones, porque ello les servirá después para estar educados como conductores de vehículos.

Lo lamentable, después, es que todo esto lleva a que no se cuida la formación del conductor, de ese ser humano que está siendo acusado de ser el responsable del 90 por 100 de los accidentes de tráfico. Naturalmente, resulta penoso contemplar cómo se está atacando la estructura de las autoescuelas, que no se cumplen los convenios internacionales en cuanto a la duración del examen de conducir, que tampoco se está dando la importancia necesaria a

esa formación, que es un elemento básico para garantizar el aumento de la seguridad en nuestras vías públicas.

Si la formación de conductores se llevara por el camino de la reestructuración, como en otros países europeos, y no con la política actual de los legisladores, tengo la plena seguridad de que disminuirían los accidentes de tráfico. Y el hecho de salvar una vida, bien merece que los responsables de la Dirección General de Tráfico se dejen de personalismos, de revanchismos y de incapacidad e ignorancia sobre el tema.

Ignacio Sanz Rodrigo es presidente de la Federación Nacional de Autoescuelas.



EXCLUSIVA



EL ESCORT DEL 85

FORD tiene previsto para finales de 1985 un leve *maquillaje* de su modelo Escort, uno de cuyos prototipos les ofrecemos en exclu-

siva. La principal modificación atañe al frontal, que será más penetrante, con un mejor rendimiento aerodinámico. Asimismo, dicho

frontal se verá complementado en su parte inferior por un parachoques tipo escudo, realizado en materia sintética, que sustituirá a las defensas metálicas actualmente empleadas y no muy efectivas. En la parte poste-

rior, el parachoques será igualmente de este tipo.

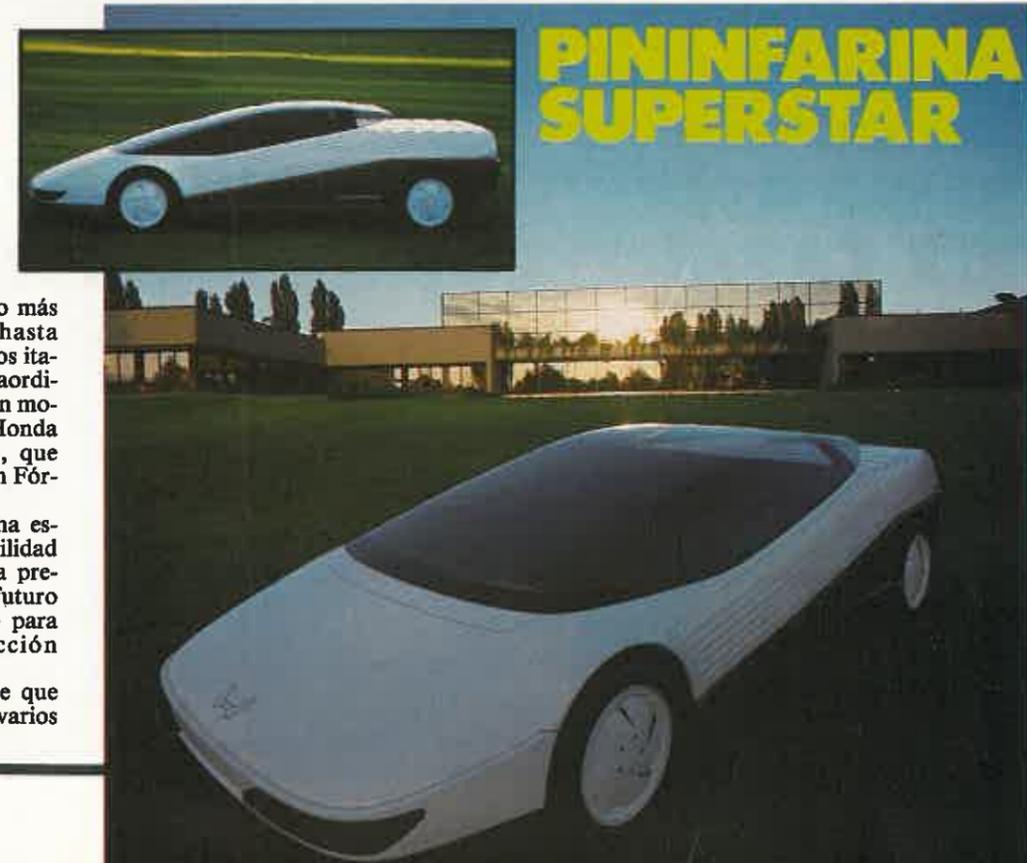
Sin embargo, según fuentes solventes, una nueva familia de Ford Escort podría aparecer en el Salón de Francfort de 1987, a finales de año.

EL Salón de Turín que se inaugura esta semana promete ser rico en novedades. Una de ellas, tal vez la más importante, sería el Pininfarina-Honda Study, que hoy les ofrecemos en exclusiva.

El nuevo diseño de Pininfarina es de lo más futurista realizado hasta ahora por los carroceros italianos, y bajo sus extraordinarias líneas esconde un motor de excepción: el Honda V-6 turboalimentado, que utilizan los Williams en Fórmula 1.

Por otra parte, se ha especulado con la posibilidad de que en Turín fuera presentado el diseño del futuro Ferrari Pinin previsto para entrar en producción en 1986.

Sin embargo, parece que Pininfarina retrasará varios meses este evento.



PININFARINA SUPERSTAR

nuevo SKODA '85

ahora con nuevo frontal y spoiler, cuenta kilómetros/día, apoya cabezas, faros antiniebla traseros, y muchos extras más.

650.000 Ptas.
PRECIO TOTAL - MATRICULADO

- Garantía de un año, sin limitación de kilometraje
- Financiación hasta 36 meses

NO LO DUDE, VISITENOS HOY MISMO



MONTALBAN, S. A. Alberto Aguilera, 13. Teléf. 248 89 77. Pajaritos, 12. Teléf. 252 51 00



que pueda prescindir de algunos caballos sin que eso represente una merma excesiva en las prestaciones. El fabricante anuncia una velocidad máxima de 185 kilómetros por hora, lo que supone una ganancia de 20 kilómetros por hora en punta con respecto al GTS, que tiene 83 caballos de potencia. Por otro lado, se aproxima mucho a las cifras del Turbo, que es superior en aceleraciones, pese a que el GTX tampoco está mal en este terreno. La caja de cambios es de cinco marchas, con unos desarrollos de marcha no excesivamente largos que, por tanto, no restan brillantez al motor en sus recuperaciones.

La dirección del GTX es, como en el Turbo, asistida, lo que permite que además de suave en todo momento, sea mucho más directa y rápida que en el 18 GTS, mejorando, por tanto, la manejabilidad del coche.



NUEVO R-18 GTX: 102 CABALLOS POR 1.372.275 PTAS.

La gama del Renault 18 se acaba de completar con la aparición de la versión GTX, con la que el fabricante vallisoletano se adelanta a sus competidores, que preparan modelos para atacar a los coches de importación en la categoría de las berlinas medias con 100 o más caballos de potencia.

Exteriormente tiene prácticamente la misma apariencia que el Turbo, con sólo la parrilla frontal como diferencia, que al menos de momento no se va a extender al resto de la gama. Lo demás

—llantas, alerón trasero, decoración lateral, etcétera— es exactamente igual. El interior tiene una presentación personalizada, con una nueva tapicería y guarnecido de puertas en espiga, muy elegante y agradable.

Los asientos, en su forma, son iguales a los de los restantes modelos de la gama, muy confortables y que sujetan muy bien, pero un poco blandos.

El salpicadero es también común para toda la gama, y con el GTX no se ha hecho ninguna excepción. La ins-

trumentación es la misma que la del GTS, con cuentarrevoluciones, termómetro de agua y medidor de nivel de aceite.

El equipamiento es igual de completo que en el GTS, con elevalunas, eléctrico, cerraduras centralizadas, etcétera. La diferencia reside fundamentalmente en las llantas de aleación, el alerón trasero y las diferencias de calidades de tapicerías y guarnecidos.

Pero lo más importante de la nueva versión, en donde está de verdad la novedad

es en el motor 2 litros. Este motor es el mismo que llevan los Fuego, Matra Espace y R-25, aunque con diferentes diagramas de distribución y carburadores. La versión escogida para el 18 GTX es la que menos rinde. Desarrolla 102 caballos contra 110 en el Espace y en el Fuego, y 103 en el R-25. La razón está en que el fabricante ha buscado el mínimo consumo, lo que siempre se hace a costa de la potencia máxima. Por otra parte, el R-18 es un coche lo suficientemente ligero de peso como para



En lo que a frenos se refiere, el GTX mantiene el sistema mixto de discos y tambores, pero los discos delanteros son los ventilados del Turbo. La suspensión ha sido ligeramente bajada y endurecida.

El 18 GTX se ofrece en las dos carrocerías, berlina y familiar. El precio de la berlina es de 1.040.000 pesetas franco-fábrica, que se convierte en 1.372.275 pesetas en la calle. El familiar, que de fábrica cuesta 1.095.000 pesetas, en la calle se pone en 1.443.497 pesetas. Hay dos opciones sobre este modelo, el aire acondicionado, que cuesta 78.000 pesetas sin impuesto, y la pintura metalizada, que cuesta 14.500 pesetas.

EL FAMILIAR DE PASADO MAÑANA

HEMOS intentado crear la imagen de una berlina lujosa y deportiva, pero con las características funcionales de un familiar. No hay planes por el momento para producir en serie un coche como éste, pero no descartamos que muchos de sus conceptos sean utilizados por los Ford del futuro». Estas son las declaraciones del director de Ghia Design, Filippo Sapino, cuya firma de diseño automovilístico dará a conocer próximamente y *en casa* —esto es, en el Salón de Turín la próxi-

mas berlinas más aerodinámicas del momento y el concepto más clásico de coche familiar, en el que cada detalle ha sido cuidadosamente estudiado en el conjunto.

El TSX-4 incorpora un motor delantero transversal Ford de 2,3 litros de cilindrada con el que puede rodar a más de 200 kilómetros por hora, si creemos ciegamente la promesa del carrocerero italiano.

De momento, su coeficiente de penetración aerodinámica es de 0,30. Para ello ha dibujado formas



Con este prototipo Ghia pretende demostrar entre otras cosas que con materiales muy ligeros y una buena aerodinámica se logran altas prestaciones sin necesidad de potencias elevadas.

ma semana— su nueva creación, el Ghia Vignale TSX-4.

Las siglas corresponden a *Touring Sport Extra-4 Wheel Drive*, algo así como un coche de turismo deportivo con cuatro ruedas motrices. Es un híbrido entre

muy redondeadas, con perfiles pulcros, que facilitan la penetración de la carrocería en el aire. La toma de aire frontal para refrigeración del motor está



Hasta un ordenador personal incluye el equipo del Ford Ghia Vignale TSX-4, cuyo interior está lujosamente presentado.

calibrada para perder el mínimo de rendimiento, mientras que los montantes y remates de las superficies acristaladas están confeccionados sin resaltes, para disminuir el grado de turbulencia.

Las buenas prestaciones vienen canalizadas a través de una tracción especial: como en otros coches de diseño reciente, comerciales o no, e incluso dedicados a la competición pura, en el Ghia Vignale TSX-4 se recurre a una tracción 4 x 4 —cuatro ruedas motrices—, que ha sido desarrollada por Ford y probada con éxito.

Uno de los aspectos más llamativos del modelo es su interior. Su mejor baza es la del espacio disponible, ya que existen cinco cómodas plazas, sin restricciones importantes; detrás de ellas, un comportamiento para equipajes que para sí quisiera alguna furgoneta.

Como en todo *coche espectáculo* (en los salones prefieren exponerlos como *coches concepto*), el Ghia Vignale TSX-4 presenta un interior de formas armoniosas y talante futurista. Todo va tapizado en cuero y el aspecto es muy lujoso. Para redondear esa impresión, la electrónica se encuentra en todas partes: asientos, ventanillas, arranque por clave secreta, limpiaparabrisas automáticos y hasta un ordenador personal, cuyo teclado es la tapa de la guantera. Tales secretos se esconden tras una espectacular cáscara de plástico, guardados por la llave invisible de un emisor codificado.

FRENTE A FRENTE

CORSA, FIESTA, POLO

PEQUEÑOS ALEMANES HECHOS AQUI

TODOS han nacido dentro de nuestras fronteras, pero su gestación se ha producido en tierras germánicas; Ford Fiesta, Opel Corsa y Volkswagen Polo tienen un distintivo común: la sangre hispano-alemana que corre por sus mecánicas.

Estos tres rivales luchan por un mismo sector del mercado y para ganar tal desafío ofrecen: capacidad interior suficiente para cuatro personas, motor de mil trescientos centímetros cúbicos

y precio comprendido entre las ochocientas treinta y las novecientas veinte mil pesetas.

Los tres rivales, pese a estar diseñados de acuerdo a un mismo concepto de automóviles utilitarios, son, sin embargo, muy diferentes entre sí. El Polo utiliza, sobre todo, las bazas de la sencillez y de la economía —no sólo de precio, sino también de consumo— para imponerse al final como el modelo más ciudadano; el Fiesta ataca con sus virtudes clásicas: calidad de acabado

excepcional, buenos frenos, buena caja de cambio y en el caso de la versión 1.3 S un dato suplementario, equipamiento muy completo; el Corsa juega, por su parte, las cartas del lujo y la comodidad, realizadas por una mecánica que permite prestaciones excelentes y consumos mínimos.

Los tres bebés alemanes criados con esmero en Almusafes (Ford), Figueruelas (Opel) y Landaben (Volkswagen Seat) se dirigen, en definitiva, a tres tipos de usuarios claramente distintos.





El Fiesta, el Volkswagen Polo y el Opel Corsa tienen un origen común: su procedencia alemana. El Fiesta, que es el más veloz de los tres, creó escuela en nuestro país en un punto: la calidad de acabado.

Precio en la calle:
861.245 ptas.

Fecha de presentación: Septiembre de 1984.
Fabricante: Ford España, S. A.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 400.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES	DEFECTOS
● Caja de cambio.	● Eje trasero.
● Dirección.	● Consumo.
● Acabado y equipamiento	● Vibraciones del motor a alto régimen.

INTERIORES:
LA LUCHA POR EL ESPACIO

La presentación interior es un buen punto de arranque para destacar las diferencias entre Ford Fiesta, Opel Corsa y Volkswagen Polo, los tres competidores de esta prueba; mientras que Ford y Opel han puesto en sus coches una nota de color junto con una buena dosis de elementos de confort, los diseñadores de Volkswagen han optado por las tonalidades negras y la sobriedad más absoluta.

FICHA TECNICA



FORD FIESTA 1.3 S

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.296 c.c. (81x62,9 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 34 litros. Potencia máxima: 69 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 10,2 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,3 km/h.; 2.ª, 12,8 km/h.; 3.ª, 19,3 km/h.; 4.ª, 27,6 km/h.; 5.ª, 34,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,22. Diámetro de giro: 9,8 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165/65 SR 13.

PESO En orden de marcha: 800 kgs.

El resultado es claro: los interiores del Fiesta y el Corsa atraen a sus pasajeros, mientras que el interior del Polo, que es muy sobrio, parece, a prime-

Precio en la calle:
839.489 ptas.

Fecha de presentación: Julio de 1983.
Fabricante: Seat, S. A.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: De 10 a 15 días.

VIRTUDES	DEFECTOS
● Prestaciones.	● Equipamiento pobre.
● Consumo de gasolina normal.	● Climatización insuficiente.
● Comportamiento.	● Volante grande.

ra vista, una gruta abandonada. En el aspecto acabado no hay queja; los tres coches son un ejemplo de calidad, y es imposible encontrar elementos plásticos medio sueltos o malos remates en la tapicería; el Fiesta es, sin duda, el mejor en este capítulo, pero el Polo y el Corsa quedan a muy poca distancia.

La capacidad interior de los tres rivales es muy similar: Ford, Opel y Volkswagen albergan a cuatro personas sin problemas, pero no sucede lo mismo cuando se trata de llevar a cinco adultos. El Polo es el que ofrece mayor anchura en las plazas delanteras, seguido por el Corsa y el Fiesta. En las plazas traseras, el mejor resultado lo da

FICHA TECNICA



VW POLO CL

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.272 c.c. (75x72 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 90 octanos. Capacidad del depósito: 36 litros. Potencia máxima: 55 CV a 5.400 rpm. Par máximo: 9,8 mkg. a 3.300 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,4 km/h.; 2.ª, 13,1 km/h.; 3.ª, 20,4 km/h.; 4.ª, 28,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,1 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y semiindependientes detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 4,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 145 SR 13.

PESO En orden de marcha: 700 kg.

el Corsa, que saca muy buen partido de la forma abombada de su carrocería; detrás queda el Fiesta, y en el último lugar, el Polo, que tiene los asientos más

Precio en la calle:
923.146 ptas.

Fecha de presentación: Octubre de 1983.
Fabricante: General Motors España, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 220.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES	DEFECTOS
● Prestaciones.	● Frenos.
● Consumo.	● Dirección lenta.
● Amplitud interior.	● Comportamiento.

estrechos de los tres competidores. Los pasajeros sentados en las plazas posteriores del Fiesta son los que gozan de mayor cantidad de espacio libre para sus piernas; en este aspecto, la diferencia a favor del Fiesta con respecto al Corsa y al Polo es pequeña, pero se comprueba con facilidad.

Los pasajeros más altos no tendrán nunca problemas con su cabeza y el techo; los tres coches demuestran su origen alemán y la preocupación de sus diseñadores por las personas de mayor talla. El mejor es el Polo, que deja detrás al coche de Ford y al coche de Opel.

La accesibilidad a las plazas delanteras es buena en los tres rivales, y tan só-

FICHA TECNICA



OPEL CORSA 1.3 S

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.297 c.c. (75 x 73,4 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 70 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 10,3 mkg. a 3.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,4 km/h.; 2.ª, 13,4 km/h.; 3.ª, 20,3 km/h.; 4.ª, 29,6 km/h.; 5.ª, 37,1 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,9. Diámetro de giro: 9,35 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y semiindependientes detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 4,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 155 SR 13.

PESO En orden de marcha: 750 kg.

lo se aprecian diferencias entre ellos a la hora de entrar o salir de las plazas posteriores. El Corsa y el Polo son los mejores en este capítulo. Los tres mo-



Los asientos del Corsa (derecha) ofrecen el mejor compromiso, pero son cortos de base. Los del Fiesta carecen de apoyo lateral (izquierda). En el Polo, los respaldos dejan parte de la espalda sin apoyo.

delos ganarían mucho en accesibilidad si incorporasen butacas con movimiento del respaldo asociado al desplazamiento de la base.

El Corsa es algo mejor que sus rivales en el tema de los asientos. Las butacas delanteras del Corsa tienen una forma más anatómica que las butacas empleadas en el Fiesta y en el Polo, pero en los tres casos deben hacerse críticas; en el Opel, la base de los asientos es corta y deja parte de las piernas al aire; en el Ford hay poca sujeción lateral, y en el Volkswagen, cuyo respaldo está demasiado curvado hacia atrás, deja la parte superior de la espalda sin protección.

Los asientos traseros de estos tres modelos no son cómodos; los problemas en el Corsa y en el Polo llegan por culpa de la base del asiento, que es muy corta; en el Fiesta, el inconveniente radica en el respaldo, que es bastante duro.

Para el usuario español de talla media, para las personas cuya estatura oscila entre 1,65 y 1,75 metros, la mejor postura de conducción es la ofrecida por el Corsa; el Fiesta se sitúa a conti-

nuación, y, por último, el Polo, con un volante demasiado alto y un pedal de acelerador de tamaño mínimo.

Los cuadros de mandos del Corsa y el Fiesta son muy completos, mientras que el del Polo es de una pobreza manifiesta. Los tres se consultan sin problemas gracias al buen tamaño de los relojes.

Los sistemas de climatización del Fiesta y el Corsa son más efectivos que el utilizado por el Polo. En esta época de fríos invernales sorprende la rapidez demostrada por el coche de Ford a la hora de ambientar su interior.

La capacidad de los maleteros es prácticamente la misma en estos tres modelos. Hay una ligera ventaja a favor del Corsa, gracias a su vano, más amplio que el del Fiesta y el del Polo. El Corsa cuenta con la ventaja suplementaria de tener el respaldo de los asientos traseros abatibles en dos partes independientes.

AL VOLANTE: EL CONSUMO ES JUEZ

El comportamiento es uno de los capítulos en donde se encuentran las mayores diferencias entre los tres rivales de esta prueba. Todos se conducen sin problemas, siempre y cuando no se superen los límites habituales en un uso familiar, pero, en cuanto se quiere llegar más, lejos las cosas cambian. En tales circunstancias, el Polo es el coche que más convence a la persona sentada frente-al volante.

El Polo se adapta bien a todo tipo de carreteras, incluidas aquellas llenas de baches y curvas que tanto abundan por las zonas de montaña; en esas condiciones extremas, el coche de Volkswagen se mueve con soltura y no muestra ninguna manía especial, excepto la clásica tendencia a irse algo de morro al entrar rápido en las curvas más cerradas. El Corsa es también un coche ágil pero menos agradable de conducir por culpa de la suspensión, poco amante de las irregularidades del suelo; los extraños e inesperados botes del Corsa, fácilmente detectables en curvas rápidas

CONSUMO



El Corsa, por delante

	Ford Fiesta	Opel Corsa	VW Polo
Litros/100 km.			
CIUDAD			
A 25,2 km/h. ...	11,1	8,9	9,4
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruceo ...	6,2	5,6	6,7
En conducción rápida ...	9,6	10,6	11,5
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruceo ...	7,8	6,1	7,3
A fondo ...	10,2	7,3	9,6
AUTONOMIA MEDIA			
Consumo medio ponderado ...	9,3	7,6	8,4
Recorrido (kilómetros) ...	320	500	380

FRENOS



El Polo, a punto

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

	Ford Fiesta	Opel Corsa	VW Polo
A 60 km/h. ...	13,5	18,5	12,1
A 100 km/h. ...	36,5	48,3	33,8
A 120 km/h. ...	56,1	70,0	53,0

SONORIDAD



Polo en ciudad, Corsa en carretera

	Ford Fiesta	Opel Corsa	VW Polo
Al ralentí (dB) ...	51,2	56,1	51,7
A 60 km/h. (dB) ...	67,8	67,4	64,5
A 90 km/h. (dB) ...	71,4	68,4	68,5
A 120 km/h. (dB) ...	75,1	71,2	73,5
A 140 km/h. (dB) ...	76,3	73,7	76,4
A tope ...	81,5	79,3	79,6

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

EQUIPAMIENTO



Fiesta y Corsa, bien

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



El cuadro de mandos del Fiesta es un modelo de racionalidad. Los datos se consultan sin problemas y hay gran cantidad de elementos de información.



El cuadro del Polo es muy pobre. En esto, el coche de Volkswagen no ayuda mucho al conductor.



Los diseñadores de Opel han hecho un cuadro claro y completo. En el Corsa no hay ningún problema a la hora de consultar los datos de la mecánica.

tomadas a buen ritmo, incitan a levantar el pie del acelerador. El coche de Ford va sobre ralles cuando el suelo está perfecto, pero si hay ondulaciones exige mucha atención, ya que la parte trasera rebota a su aire y todo el coche se transforma en un potrillo salvaje.

En el capítulo de dirección hay un triple empate en lo que se refiere a suavidad de manejo. La única diferencia radica en el número de vueltas necesario para llevar las ruedas de un extremo a otro. El Fiesta en su versión 1,3 S es el mejor de los modelos enfrentados. El coche de Ford necesita tan sólo 3,2 vueltas de volante para girar de tope a tope, rapidez que se agradece a la hora de aparcar y en carretera de montaña; detrás del Fiesta se sitúa el Polo y, por último, el Corsa, con una dirección demasiado lenta.

Los sistemas de frenos del Fiesta y del Polo son más eficaces que el sistema del Corsa, siempre criticable por culpa del extraño tacto de su pedal: esponjoso al principio del recorrido y duro al final. La única objeción posible a los coches de Ford y de Volkswagen se descubre en el momento de hacer una frenada violenta, los dos modelos tienen a clavar el morro al tiempo que descargan la parte trasera: este movimiento extraño puede producir un balleo poco agradable en caso de rodar por mal piso.

El Corsa es el mejor de los tres rivales en un capítulo tan relevante como el del consumo; el coche de Opel gasta siempre menos que los modelos de Volkswagen o Ford en ciudad, carretera o autopista. El Polo también logra resultados muy interesantes con la particularidad de usar gasolina normal —90 octanos—, lo que se traduce en una economía suplementaria por el menor precio de este carburante. El Fiesta queda en el último lugar de esta cla-

sificación por su elevado consumo en ciudad, terreno donde el Fiesta gasta casi dos litros más que sus enemigos; un veinte por ciento más de gasolina tiene una influencia negativa a la hora de hacer el consumo medio ponderado. El carácter económico del motor Opel tiene su respaldo en una transmisión en cuyo diseño ha primado ante todo el ahorro, aunque sea a costa, eso sí, de una cierta lentitud en las recuperaciones. No se han sacrificado, sin em-

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.

bargo, ni la velocidad punta ni las aceleraciones, dos capítulos en los que el Opel gana con claridad. También puede decirse lo mismo del Polo, bien clasificado en el tema de prestaciones a pesar de su reducida potencia. El Fiesta tiene un motor de estilo deportivo que sólo ofrece lo mejor de sí mismo en regímenes altos, entre las 4.000 y las 6.000 revoluciones por minuto; este motor no se complementa bien con una transmisión de carácter tranquilo, y los resultados, inferiores a lo esperado, quedan a la vista en los correspondientes cuadros.

La caja de cambio más cómoda de manejar es la del modelo Ford, todo un prodigio de suavidad y precisión; la del Polo se sitúa detrás por la sencillez que representa para el usuario una transmisión de sólo cuatro velocidades; el Cor-

sa es algo menos brillante que sus dos rivales, pero no admite reproches.

Los tres coches están a un mismo nivel en cuanto se refiere a comodidad de marcha: el Polo es el más silencioso cuando se rueda en ciudad, y el Corsa es el que hace menos ruido cuando se rueda por carretera. Los tres modelos tienden a rebotar insistentemente cuando van descargados, y el Fiesta produce, además, bastantes vibraciones cuando se supera la cota de las 5.000 revoluciones por minuto.

CONCLUSION: CIUDAD, DEPORTE O LUJO

El Volkswagen Polo es el coche ideal para el usuario que va a utilizar su vehículo casi siempre por ciudad. Las ventajas de consumir gasolina normal y de tener tan sólo cuatro marchas, con la sencillez de manejo que ello representa, así como la efectividad de los frenos y la suavidad de la dirección son las bazas clave de este modelo. El precio del Polo, por debajo de las 850.000 pesetas, es otro argumento contundente a su favor. Debe criticarse, por contra la pobreza de equipamiento, el diseño del puesto de conducción, pensado para personas muy altas, y la poca capacidad del asiento trasero.

El Ford Fiesta se dirige al usuario

amante de los coches nerviosos, al usuario al que de verdad le gusta conducir y divertirse al volante. El consumo en ciudad es su punto débil, pero a cambio muestra una buena capacidad de recuperación y sus frenos son de primera clase.

El Opel Corsa es el único de los tres rivales que supera las 900.000 pesetas. La presentación exterior, más cuidada y la mayor comodidad de este

coche son elementos que deben satisfacer al usuario que busca un coche pequeño pero de gran lujo. El Corsa es el mejor tanto en economía de consumo como en prestaciones, pero cede puntos no sólo por sus frenos, que tienen un tacto muy raro, sino también por su comportamiento, poco convincente.

Angel Marco

PRESTACIONES



Corsa, de carreras

	Ford Fiesta	Opel Corsa	VW Polo
VELOCIDAD MAX. (km/h.)	152,1*	162,0*	155,5
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada	19,4	18,5	19,9
De 1.000 m. salida parada	37,0	35,1	35,3
De 0 a 100 km/h.	14,9	10,4	13,9
RECUPERACION (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	19,9	22,1	21,5
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	21,5	25,1	—
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	37,7	37,9	38,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	42,0	43,6	—
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	14,3	12,0	15,0
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	19,3	18,8	—

* En cuarta velocidad

BALANCE FINAL



El Corsa, el más completo

	Ford Fiesta	Opel Corsa	VW Polo
Velocidad máxima	3.º	1.º	2.º
Aceleraciones	3.º	1.º	2.º
Recuperaciones	1.º	2.º	2.º
Consumo	3.º	1.º	2.º
Transmisión	3.º	2.º	1.º
Caja de cambio	1.º	3.º	2.º
Frenos	1.º	3.º	1.º
Dirección	1.º	3.º	2.º
Comportamiento	3.º	2.º	1.º
Aptitudes urbanas	2.º	3.º	1.º
Autonomía	3.º	1.º	2.º
Habitabilidad	1.º	1.º	3.º
Maletero	2.º	1.º	2.º
Confort	2.º	1.º	2.º
Sonoridad	3.º	1.º	2.º
Equipamiento	1.º	1.º	3.º



ESCUELA DE ULTRALIGEROS

Iniciación cursillo de vuelo próximo 1 de diciembre. Información e inscripciones: sábados y domingos en calle Redondillo, s/n, en Moralzarzal (Madrid); diariamente llamando al teléfono (91) 251 37 96

Más de 1.500 horas de instrucción en ULM avalan nuestra experiencia.

Fuera de serie

FERRARI FAVRE GTO

RENACE LA LEYENDA

El empeño irrefrenable de un hombre, el abogado suizo Willian Favre, acaba de revolucionar ese coto cerrado que es la secta Ferrari. Gracias al empuje de este visionario están ya en el mundo 24 nuevos Ferrari, que van a luchar de igual a igual con los GTO de hace dos décadas.

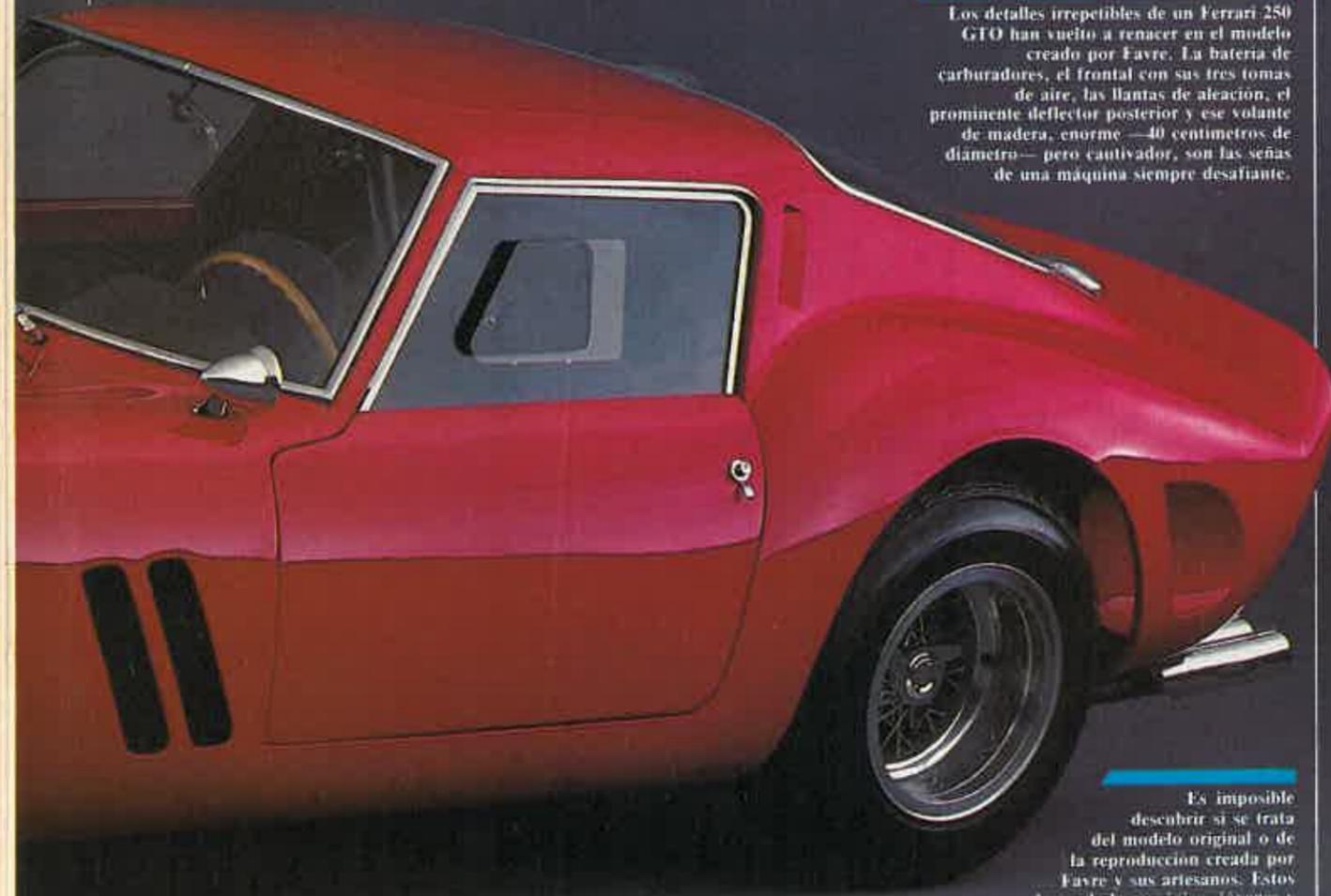
LOS colores son el rojo y el negro, el símbolo distintivo es el caballito rampante y las siglas de identificación se resumen en tres letras: GTO. El cóctel final es un latigazo estremecedor que conmueve a cualquier aficionado. Si un Ferrari es siempre un mito revestido de la máxima espectacularidad, el GTO entra ya en la lista de los monstruos sagrados; el GTO es el más Ferrari de los Ferrari, un producto inmortal que desentra-

na pasiones tan violentas como las de Calixto y Melibea o Romeo y Julieta. Una pasión así de fuerte, así de profunda, es la que ha relacionado al joven abogado suizo Willian Favre con el coche objeto de sus sueños: doce años de delirios, de pesadillas y de proyectos han tenido un final lógico: Favre, incapaz de adquirir uno de los treinta y nueve GTO originales ha dado vida a una reproducción más auténtica, si cabe, que el modelo real. Era el único me-

dio razonable, para gozar de este coche. Ferrari, siempre tacaño con sus joyas mecánicas, sólo regaló a los mortales 39 unidades del mito; la escasez de estas reliquias ha dado lugar a unos precios que ponen el pelo de punta: un japonés caprichoso ha pagado 75 millones de pesetas en la última subasta. El Ferrari Favre 250 GTO es un producto tan bello, tan salvaje, tan seductor como el original, pero acaba de fabricarse hace escasas fechas y su pre-



Los detalles irrepetibles de un Ferrari 250 GTO han vuelto a renacer en el modelo creado por Favre. La batería de carburadores, el frontal con sus tres tomas de aire, las llantas de aleación, el prominente deflector posterior y ese volante de madera, enorme —40 centímetros de diámetro— pero cautivador, son las señas de una máquina siempre desafiante.



Es imposible descubrir si se trata del modelo original o de la reproducción creada por Favre y sus artesanos. Estos locos de la mecánica, jóvenes y viejos, han conseguido reproducir, con toda fidelidad, el objeto de sus sueños.

Fuera de serie



El rojo de Ferrari toma diversas formas en el taller de Favre. Han empezado con la réplica del 250 GTO, pero también se atreven con los Testa Rossa

cio, humilde precio, se queda en una cifra casi razonable: 22 millones de pesetas, una propina al alcance del más modesto... de los jeques árabes.

El motor es un 12 cilindros en V alimentado por seis carburadores de doble cuerpo con más de trescientos caballos de potencia; la caja de cambios, un ingenio Ferrari de cinco velocidades; toda la mecánica, en definitiva, supo ser siempre tan deportiva como pa-

ra imponerse durante tres años seguidos en la lucha por el último mundial de marcas y quedar segunda en Le Mans por dos veces consecutivas, o tan civilizada como para pasear a sus felices poseedores por las Ramblas o por la Castellana con toda suavidad.

Los 24 Ferrari Favre que, poco a poco, van a ver la luz desde un pueblo suizo, son nobles y puros como sus predecesores. La carrocería la han moldea-

do los mismos operarios que trabajaron antaño en Scaglietti, el sastre de la chapa que vistió a los 250 GTO originales; dos gloriosos jubilados de aquella firma, de sesenta y cinco y sesenta y siete años, han vuelto a la actividad para decir con toda firmeza: «Aquí se utilizó un tornillo de veintidós milímetros y no hay posibilidad de emplear otro con medida diferente.»

La mecánica del Ferrari Favre también es original en todos sus detalles. Desde el motor, que proviene del modelo 250 GT/E, primo hermano del GTO, hasta las llantas, todo es una reproducción perfecta hecha con los mismos materiales de la época. El trabajo es sumamente difícil, pues ha sido necesario recuperar, a golpe de talonario, Ferraris viejos muchas veces arrumbados en pajares y desguaces.

El producto final de Favre merece, sin duda, los escudos con el caballito rampante, medallas que ha ganado con argumentos convincentes: prestaciones y estilo. Los 280 caballos del nuevo Ferrari descansan con impaciencia bajo ese interminable capó delantero, para despertar necesitan tan sólo la llamada de un pie derecho decidido y de unas manos firmes que sepan acariciar el monumental volante de madera.

Angel Marco

PONEMOS A SU DISPOSICION UN EXPERTO EN MERCANCIAS.

RENFE RESUELVE LOS ENVIOS DE RECAMBIOS DE SU EMPRESA.



Es un nuevo servicio de Renfe. Y totalmente personal.

Renfe pone a disposición de su empresa un experto en mercancías. Para asesorarle y solucionarle todos sus problemas de envíos. En cualquier momento. Con una visita personal.

Especial Exprés. Paquexpres. Tide. Contenedores. Vagón Completo... Nuestro agente de ventas colaborará con usted para encontrar, en cada caso, la

forma más conveniente de enviar sus mercancías. Nos hacemos responsables de su envío. Compruébelo personalmente con sus recambios.

PARA CUALQUIER CONSULTA, LLAME A NUESTRO EXPERTO. SIN COMPROMISO.

CENTRAL INFORMATIVA NACIONAL
Tel. (91) 470 00 11 / 242 15 60



NOS HACEMOS RESPONSABLES, PERSONALMENTE.



A FONDO

PORSCHE 944

CARA EFICACIA

VIRTUDES DEFECTOS

Estabilidad excelente

Dirección muy desmultiplicada

Buenos frenos

Maletero y plazas traseras mínimas

Prestaciones y bajo consumo

Volante demasiado bajo



AUNQUE derivado directamente del 924, el Porsche 944 es ya un auténtico Porsche, sin ningún elemento tomado de coches de gran serie como ocurre en aquel. Y esa pureza de origen se hace sentir con claridad desde el primer momento, pues entre los dos, la diferencia es de algo más que la de la potencia que desarrolla este motor de 2,5 litros con respecto al dos litros, de origen Audi, que lleva su hermano menor. Estabilidad, frenos, transmisión, etcétera, corresponden ahora a lo que se espera de un Porsche, marca que con Ferrari es la única que actualmente sigue produciendo auténticos coches deportivos. Claro que todo esto tiene un precio y Porsche lo hace pagar con creces. Realmente, ese alto precio es el único defecto que se le puede poner a este coche, pues incluso el que sus plazas traseras sean sólo hábiles para niños pequeños y el que el maletero tenga un volumen mínimo es algo que se puede pasar, pues, ¿desde cuándo un deportivo se ha distinguido por su habitabilidad?





El cuadro de mandos del Porsche 944 deja bien a las claras que se trata de un coche deportivo. La excesiva proximidad del volante a la base del asiento es uno de los problemas más destacables en este coche. Los asientos son muy cómodos y envolventes, ideales para una conducción rápida.

A FONDO

FICHA TÉCNICA



PORSCHE 944

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.479 c.c. (100x78,9 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10,6 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 66 litros. Potencia máxima: 163 CV. a 5.800 rpm. Par máximo: 20,9 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,5 km/h; 2.ª, 14,4 km/h; 3.ª, 21 km/h; 4.ª, 28,7 km/h; 5.ª, 37 km/h. Embague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 10,3 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados a las cuatro ruedas, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 7x15 pulgadas. Neumáticos: 185/70 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.180 kgs.

MECANICA



Para empezar, el motor del 944 es un motor de origen Porsche, cuyo bautismo tuvo lugar en las 24 Horas de Le Mans. Evidentemente estando en carrera sus hermanos mayores, los 936, no podía aspirar a la victoria en razón de su potencia limitada, pero Walter Röhrl y Jürgen Barth que lo condujeron fueron de lejos los pilotos que menos tiempo estuvieron detenidos en su box durante la carrera de 1981. Sólo entraron para repostar, y eso la mitad de veces que cualquier otro coche. Gracias a ello consiguieron clasificarse al final entre los diez primeros.

Este motor de cuatro cilindros y 2,5 litros de cilindrada da 160 caballos, potencia no exagerada pero sí suficiente para poder tener unas prestaciones de primer orden, superando con facilidad los 200 kilómetros por hora. Se queda muy cerca de la velocidad que tenía el ya desaparecido Porsche 924 Tur-

bo, más rápido en punta, pero muy difícil de conducir en carreteras de curvas en razón de la poca progresividad de su motor. Este motor, en cambio, es un prodigio de suavidad. Se recupera en marchas largas de velocidades realmente bajas sin la más mínima protesta. Se puede decir que se comporta como si fuera un motor eléctrico.

Además, el esquema de transmisión que se ha escogido es coherente con el que debe tener un coche deportivo. No hay grandes saltos entre ninguna de las marchas, lo que hace que al pasar a la superior el coche se quede muerto. E incluso la quinta, sin ser corta, no tiene el desarrollo exagerado en el que suelen incurrir los fabricantes alemanes (e incluso Porsche en el 924). Se trata de una marcha, en la que el coche responde con brillantez y alcanza su velocidad máxima a un régimen de motor superior al de la potencia máxima. No es, por tanto, una marcha con la que rodar en autopista, una vez el coche lanzado, consumiendo poco. Aunque lo cierto es que el coche consume muy poco en relación a sus prestaciones y su potencia. Gracias a lo ajustado del reglaje de la inyección de combustible, las cifras que hemos obtenido se corresponden a las que serían normales en una berlina, sin pretensiones deportivas, de unos dos litros de cilindrada.

Volviendo a la transmisión, si bien el escalonamiento de las marchas es correcto, se puede criticar el manejo de la caja de cambio, que tiene el defecto típico de todas las cajas de cambio diseñadas por Porsche: la dificultad de engranar la primera a coche parado, que hace necesario el pasar primero por la segunda, y la lentitud del sincroniza-

do, que hace que si se cambia deprisa, se oigan algunos chasquidos.

COMPORTAMIENTO



El Porsche 944 se comporta casi como un coche de circuitos. Firme de suspensión y con una muy equilibrada distribución de pesos —hay que recordar que la caja de cambio y el diferencial

van sobre el eje trasero, que es el motor, para desplazar peso hacia atrás— el coche va como sobre raíles. Sea en curvas rápidas como cerradas, es difícil hacerle derivar de alguno de sus ejes. Y, si se consigue, es fácil que sea el eje delantero, en alguna curva muy cerrada, que es empujado hacia fuera de la curva por la excelente capacidad motriz que tiene el eje trasero.

El Porsche 944 requiere, por tanto, una conducción fina; las brusquedades las digiere mal. A altas velocidades, mantiene la trayectoria marcada sin la más mínima desviación, siendo, además, escasamente sensible al viento lateral.

La única crítica que se le puede poner en lo que a comportamiento y conducción se refiere, reside en la dirección, excesivamente lenta para un coche deportivo, si bien entendemos que esta excesiva desmultiplicación da seguridad cuando se rueda en autopista a más de 200 kilómetros por hora. En cambio, cuando se entra en carreteras de montaña, e incluso en ciudad, a la hora de girar en una esquina hay que manotear excesivamente sobre un volante cuya forma y posición son igualmente criticables.

En cambio, los frenos son perfectos, tanto por su eficacia como por su resistencia al esfuerzo continuado. Se puede abusar de ellos en la bajada de un puerto de montaña con la seguridad de que al llegar abajo van a responder de la misma forma que al iniciar el descenso.

Desde el punto de vista del confort de marcha hay que decir que el Porsche 944 es lo justo de ruidoso. La suspensión, como decíamos, es dura, pero

soportable. Por tanto, el mayor defecto del confort de marcha hay que buscarlo en la falta de entrada de aire, defecto típico de los coches muy aerodinámicos, que obliga a tener que llevar el ventilador funcionando casi constantemente.

La visibilidad es suficiente sin más hacia delante y mediocre hacia atrás. En cambio, el alumbrado de los dos faros retráctiles es bueno tanto en cruce como en larga. De día, las ráfagas las dan los dos pequeños faros de largo alcance del morro, evitando que los faros retráctiles tengan que abrirse, como en los primeros 924, lo que hacía muy lento el proceso.

CARROCERIA



La línea de la carrocería es la del Porsche 924, probado por MOTOR16 hace pocas semanas con algunos retoques. El más evidente es el abombamiento de los pasos de rueda para permitir el montaje de llantas más anchas en ejes igualmente ampliados. Esta modificación le da un aspecto más agresivo, más de competición.

Por lo demás, en el exterior, desde que el 924 lleva el pequeño alerón trasero de goma, son exactamente iguales. Esta igualdad es todavía más evidente en el interior en que prácticamente no hay diferencias ni en la presentación, ni en el equipamiento.

Como es habitual en la marca, con la única excepción del modelo 928, la presentación es bastante funcional. No se puede decir que sea mala o que el nivel de equipamiento sea bajo, pero no hay la más mínima concesión al lujo y la vistosidad.

La posición del conductor es sólo buena a medias. Se va sentando muy bajito, lo que limita un tanto la visión. Y, además, no queda más remedio que ir bastante recostado para poder llegar correctamente a los pedales sin tener que ir casi comiéndose el volante. Nos imaginamos que un germano de más de un metro ochenta de estatura, de largas piernas, no estará en absoluto de acuerdo con nuestro juicio sobre la posición de conducción, pero pensamos que para la talla media de los españoles la posición no es buena. Y lo peor es que no hay posibilidad de regulación.

EQUIPAMIENTO



Sobrio

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

COLORES



A FONDO

PRESTACIONES



Las esperadas

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	217
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	16,3
1.000 m. salida parada	29,8
De 0 a 100 km/h.	9,1
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	19,0
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	21,6
1.000 desde 40 km/h. en 4. ^a	33,8
1.000 desde 40 km/h. en 5. ^a	38,4
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	9,1
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	13,6

SONORIDAD



Discreto ronquido

Al ralenti (dB)	53,8
A 60 km/h. (dB)	65,2
A 90 km/h. (dB)	69,8
A 120 km/h. (dB)	72,6
A 140 km/h. (dB)	75,4
A tope (dB)	80,5

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

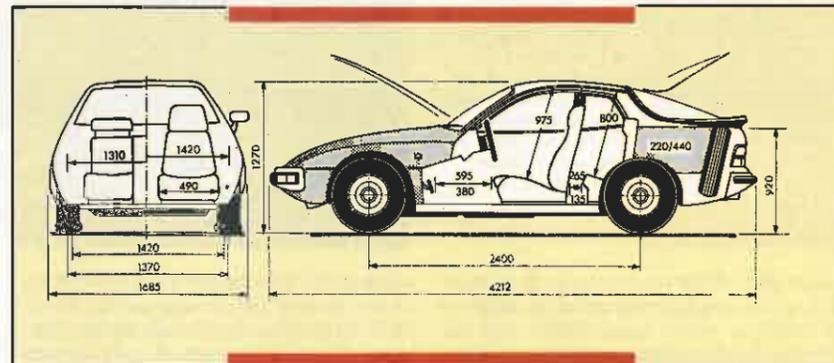
FRENOS



Muy buenos

DISTANCIA DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	12,2
A 100 km/h.	32,0
A 120 km/h.	53,8



En cambio, lo que tiene que resultar molesto para todo el mundo es lo excesivamente bajo del volante, que roza en las piernas del conductor. Esto no sólo dificulta la entrada y salida, sino el simple manejo del coche, de cuya dirección acabamos de criticar lo excesivo de la desmultiplicación. Porsche debe ser consciente del problema, por lo que ha hecho los volantes excéntricos, con más distancia del centro a la parte superior, estando la dirección centrada, que a la inferior.

En los que se refiere a los asientos, son cómodos y sujetan bien. En la parte trasera hay dos huecos en los que se pueden acomodar niños de hasta unos diez años. Un adulto en la parte trasera no puede viajar a no ser distancias muy cortas.

El maletero es acorde con esta característica de deportivo de dos plazas reales que tiene el 944. Cabe el equipaje justo que se supone es normal que lleven dos personas. Si éste fuera de mayor volumen, se puede utilizar el hueco de las plazas traseras. Se agradece la persiana enrollable que tiene como función ocultar los equipajes de la vista de los de viandantes.

FRENTE A SUS RIVALES

Realmente sólo hay un coche comparable al Porsche 944: el Alfa Romeo GTV-6 2,5 litros. Ambos coches son coupés, deportivos, con motores de 2,5 litros con inyección —un V-6 el italiano— y una potencia de 160 caballos. Su arquitectura es igualmente similar. Motor delantero longitudinal y caja de cambio y diferencial colocado sobre el eje trasero. Fuera de este Alfa, ninguna otra opción del mercado es comparable.

Para empezar a compararlos, digamos que el comportamiento es excelente en ambos casos, pero claramente diferenciado. El del Porsche puede resultar más eficaz, con un balanceo mínimo de la carrocería y sin apenas derivas; pero el del Alfa es más divertido y da mayor impresión de estar conduciendo *de verdad*.

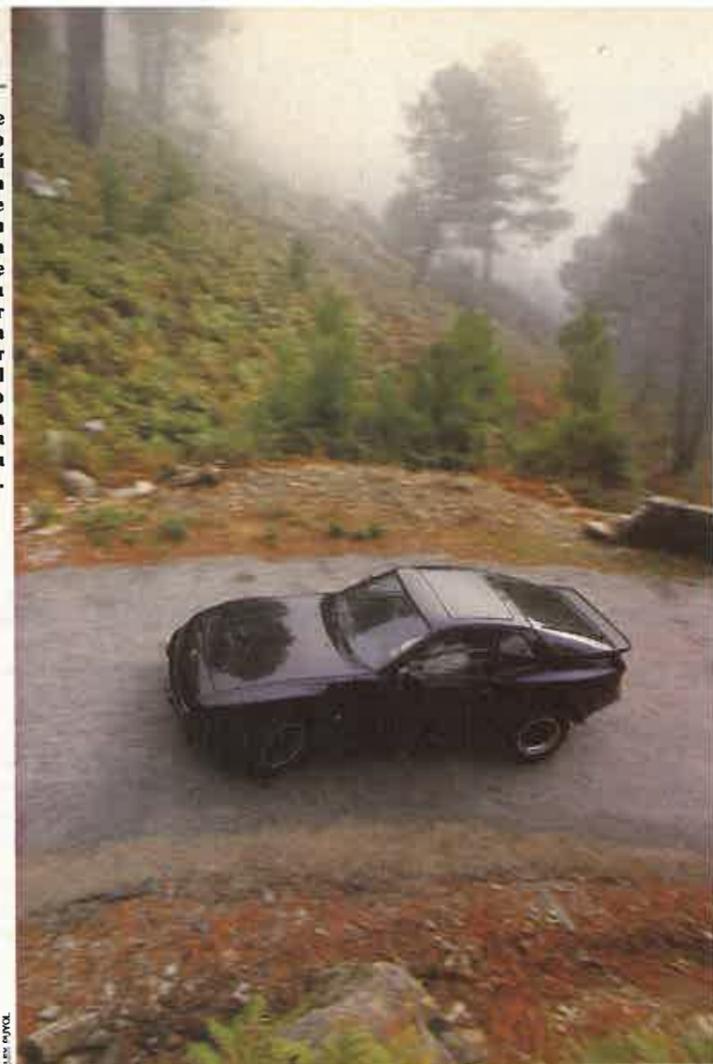
En prestaciones y consumos, ambos coches están a la par, con diferencias escasas que más se puede atribuir al rendimiento de las unidades probadas.

En frenos, ambos están al mismo nivel, pero en dirección, el Alfa está por delante de su rival. Además, ahora que el volante del coche italiano es en cuero, es una delicia conducir este coche, en el que es fácil encontrar una buena posición de conducción, sea cual sea la talla del usuario.

En habitabilidad, las dos plazas traseras del Alfa, por pequeñas que sean, pueden ser ocupadas por personas adultas. Y el maletero es sensiblemente más amplio.

También hay empate en el equipamiento, pero el Porsche se destaca en acabado. Por más que su presentación sea sobria, la sensación de calidad, de que todo lo que está a la vista funciona y es duradero, que da el Porsche, no la tiene el Alfa, que sí ofrece una calidad en mecánica, diseño, etcétera, tiene que mejorar todavía en el acabado de algunos modelos. Lo que tiene que evaluar el comprador es si esa diferencia en el acabado interior del coche vale dos millones y medio o no.

El Porsche 944 da lo mejor de sí mismo en carreteras de montaña. Su agilidad invita a conducir de forma rápida sin que por ello aparezca el menor riesgo. El único problema radica en la lentitud de la dirección.



Nueva batería Bosch: Potencia Sin Mantenimiento



BOSCH ha desarrollado una nueva Batería Sin Mantenimiento que es pura potencia. Una Batería de nueva tecnología que está muy por encima de otras. Su aleación especial de plomo-calcio y antimonio proporciona más potencia y seguridad de arranque,

aún con frío muy intenso.

La nueva Batería BOSCH se mantiene a pleno rendimiento durante kilómetros y kilómetros sin necesidad de tocarla. No necesita mantenimiento por mucho tiempo que pase. Batería Bosch. **Potencia sin Mantenimiento.**

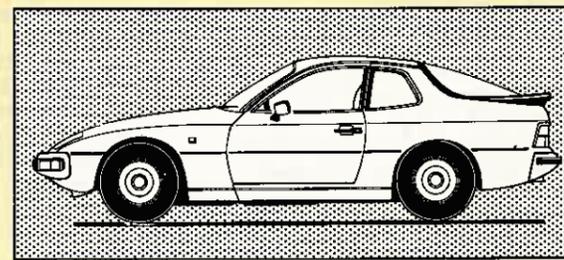


BOSCH
Así de seguro.

Porsche 944

5.781.713 ptas.

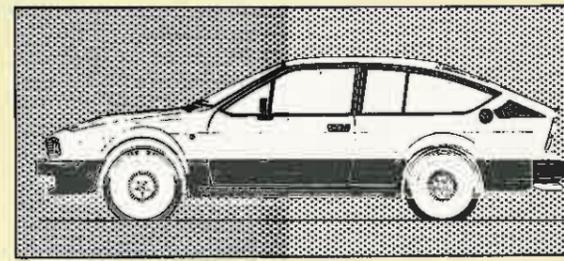
Motor delantero, longitudinal.
Tracción trasera.
Cilindrada, 2.479 centímetros cúbicos.
Potencia, 163 caballos a 5.800 rpm.
Peso, 1.180 kg.
Velocidad máxima, 217 km/h. Consumo medio, 11,2 l/100 km. Capacidad del maletero, 220 dm.³



Alfa Romeo GTV-6 2,5

3.195.248 ptas.

Motor delantero, longitudinal.
Tracción trasera.
Cilindrada, 2.492 centímetros cúbicos.
Potencia, 160 caballos a 6.000 rpm.
Peso, 1.210 kg.
Velocidad máxima, 220 km/h. Consumo medio, 11 l/100 km. Capacidad del maletero, 330 dm.³



Sergio Piccione



TRES DIAS EN PORSCHÉ (ESCUETO RELATO DE AVENTURAS)

Por JORGE M. REVERTE

1. LA SALIDA

TRES días. Dios santo, ¿y qué hago yo tres días con un Porsche? La primera tentación, la actitud natural: lo guardo en un garaje para que no me lo roben y lo devuelvo después diciendo que no ha estado mal la experiencia. ¿Y quién me manda a mí pedir prestado un Porsche? Pero, si lo guardo en el taller, se darán cuenta de que no ha avanzado el cuentakilómetros y, además, ella se va a echar a reír, eso si es que no se enfada. Dios, qué lío. Un Porsche. Lo mejor será echarse a la carretera, así no me lo abollan. Conducir despacito con el pretexto del paisaje, y a pasar el trámite. Un Porsche.

—¿Pero qué te has hecho, tía?
—Pues lo que ves. He ido a la peluquería. ¿No te gusta?
—Sí..., claro, pero es que, no sé..., te han puesto muy rubia...
—¿Y qué pasa porque vaya rubia? ¿Es que nunca has visto una rubia en un Porsche?
—Sí, mujer..., lo que pasa es que..., bueno, no pasa nada. Vámonos.
—Oye, ¿nos podemos llevar el gato?
—¿El gato? ¡Estás loca! ¡El gato! ¿Y dónde metemos el gato?
—Pues atrás, como siempre.
—No hay sitio atrás para el gato, ¿no

lo ves? Y en caso de que cupiera, no hay sitio para la arena, ¿no lo ves?

—Pues vaya Porsche te han dejado. —Me han dejado un Porsche normal, y los Porsche no están pensados para llevar gatos, ¿te enteras?
Y no va el señor gato; no, señor. Lo primero es sentarse y hacerse una idea de los mandos.

—Aibá, si no tiene relojes. —Tiene los justos, como todos los deportivos. Y tú, ¿has visto alguna vez que las rubias que van en Porsche hablen de mecánica?

Un corte como Dios manda. Ahora, hay que meter las piernas. Alguna ventaja tiene que tener lo de bajito. Los muslos rozan con el volante. A saber qué le pasa a uno alto. Unas precisas maniobras y se consigue la postura anatómica, con los brazos extendidos, sin forzar. Como debe ser. La sangre se te llena de confianza en esa postura.

—¡Cuidado, hombre!
La advertencia llega cuando ya has bajado el tapasoles y te has levantado la piel de la frente.

—¿Así que tiene ventajas ser bajito, eh? Bueno, ¿arrancas o no?
—Cuando se quiten los niños. ¡Venga, niños, fuera de ahí!

—Saque los faros, porfa. —Que os quitéis.
—Pues no sé qué te cuesta sacar los faros para que lo vean los niños. —¿Pero no te das cuenta de que están todos los vecinos asomados? Me van a tomar por un fanfarrón.

Los niños se conforman en seguida. Esa es la verdad. No hay que sacar y meter los faros más de cinco veces antes de poder emprender la marcha. Una salva de aplausos plenos de sorna acompaña al ruido del motor. Los vecinos nunca perdonan.

2. LA CARRETERA

—¿No le puedes dar un poco más?
—¿Tienes prisa? Hemos quedado que nos vamos de fin de semana, ¿no? Pues tranquilos. Además, voy a ochenta, y dice que no se puede ir a más.

Un suspiro resignado acompaña a la respuesta. Un suspiro de rubia resignada, un suspiro que quiebra el monótono ruido que surge de la parte posterior.

—¿Qué suena tanto?
—El motor, mujer. Es un deportivo.
—¿Pero no lleva el motor delante?
—Pues será otra cosa. Ya sabes...
—Adelanta al camión.
—No me da tiempo.
Como un relámpago, un Mercedes 220 pasa por la izquierda.
—¿Ves como si que daba tiempo?
—Se ha picado el tío. Ahora se va a enterar.

Y en el trance, descubre uno los más vedados secretos de la carretera: los coches que le pasan a uno siempre van juntos. Al poco rato, al Mercedes y al Porsche se ha sumado un Ferrari y un Alfa Romeo, que se turnan en la cabeza del festival, entre los 160 y los 180 kilómetros por hora.
—Vas muy deprisa.
—Lo que da el coche, tía. Mira, cada coche tiene su forma de conducción, y un deportivo no lo puedes llevar a ochenta. Además, es que se han picado.

—¡Cuidado, que ahora está prohibido!
—Si es que la gente no sabe conducir. Voy frenando todo el rato. Será cenutrio el del Ford Escort.

—No es su culpa. Vas a ciento cuarenta.
—Pues a lo que hay que ir para adelantar. Me voy a quedar sin frenos a este paso.

—Lo que te vas a quedar es sin gasolina.
—Pues paramos y así tomamos algo.

3. PARADA Y FONDA

—Mira, una gasolinera. A mil metros. Le voy a dar ahora que está en recta.

—Que vas a doscientos, salvaje.
—Es que el coche lo pide. Bueno, ya estamos, a frenar...



Para ahorrarse búsquedas, lo mejor es darle las llaves al empleado. Así no hay vergonzosos errores.

—¿Le va a echar de noventa?
—Ah, no, perdón, es la costumbre, ¿dónde está la de noventa y ocho? Es que tengo otro coche que...

Un rodillazo de rubia te obliga a callar. Lleno el depósito, cincuenta pesetas de propina. Status manda. Y a tomar un refresco.

—Un martini dry, por favor.
—Pero si a ti no te gusta el martini.
—¿Y qué pido?
—Tráigale una coca-cola, que tiene que conducir... Has hecho el ridículo con el de la gasolina. ¿Por qué tienes que decir lo del otro coche?

—Perdón, ¿es de ustedes un Porsche negro?
—Si..., bueno..., me lo han prestado.

Nuevo rodillazo de rubia.
—Es que se ha dejado las luces encendidas.

Lo mejor es irse cuanto antes. Una pareja se hace fotos de recuerdo. Ella se tumba sobre el motor y deja al descubierto uno de sus hombros.

—Si no hubiera gente, te apañaba aquí mismo —dice él.
Borrachera de acelerones y frenazos. Tres días subiendo y bajando los faros con el botón de las luces, tres días llenos de niños que reconocen un Porsche antes de echar los dientes. Y lo del hotel:

—¿Tienen garaje?
—Deje el coche afuera. No hay peligro de robo aquí.

—Es que es un Porsche.
—En el porche tampoco. Déjelo afuera, hombre.
Y siempre, el rodillazo de la rubia.
—Estás haciendo el ridi.

4. LA META

Un empleado de gasolinera desvela el misterio.

—¿Ese ruido? La bomba de la gasolina, hombre.
—¿Ves como no era el motor, Fitipaldi?

La rubia pide cada vez más velocidad, y el cuerpo, cada vez menos. Enormes ganas de deshacerse de la responsabilidad. Odio a los coches que circulan a 110 y obligan a frenar. Y cada vez, mayor soltura con los faros. Hasta que se cumple el tercer día.

Sacas las llaves por última vez para entregarlas a su dueño. La rubia deja que la lluvia estropee su peinado.

—¿Qué tal ha ido?
—No está mal —dices con tono suficiente—, el que debe ser tremendo es el turbo.

—¿Algún defecto?
La ocasión soñada. Ni a Felipe II se las ponían así:

—Le suena demasiado la bomba de la gasolina.

La rubia no puede evitar que la admiración por ti asome a sus ojos.



“Dios, que lío. Un Porsche. Lo mejor será echarse a la carretera, así no me lo abollan. Conducir despacito con el pretexto del paisaje, y a pasar el trámite”

“Los niños se conforman en seguida. Esa es la verdad. No hay que sacar y meter los faros más de cinco veces antes de poder emprender la marcha”



Nuevo Opel Kadett. El coche en su mejor forma.



Nuevo Kadett GSi.

Con el nuevo Kadett, la ingeniería alemana Opel ha puesto al coche en su mejor forma.

Todo un acontecimiento en el diseño de automóviles.

El coche en su mejor forma por su revolucionaria línea exterior y avanzada aerodinámica. La mejor de su categoría.

El coche en su mejor forma por sus potentes motores 1.3 S, 1.6 S, 1.6 D y el 1.8 i, capaz de superar los 200 km/h. con una marcha tan estable y silenciosa como Vd. jamás pudo imaginar.

El coche en su mejor forma por su sentido de la economía: desde 5,0 litros a 90 km/h. El menor consumo entre los coches de su clase.

El coche en su mejor forma por su espacio interior sorprendentemente amplio y confortable.

Así es el nuevo Opel Kadett.

El coche en su mejor forma.

Hasta en el precio.

Vea los nuevos Opel Kadett en cualquiera de los 240 puntos de venta y servicio Opel. Y benefíciense con ellos de las ventajosas condiciones de financiación Opel Credit.

Y, además, de las otras ventajas exclusivas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 kms. y el servicio Opel Euroservice Assistance, que le asegura asistencia gratuita durante un año en España y otros 25 países europeos.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.



Ocio

LONDRES-BRIGHTON LA PROEZA DE LOS VETERANOS

Todos los años se reúnen más de trescientos coches fabricados antes de 1905 para participar en la carrera de vehículos antiguos más prestigiosa del mundo. Su objetivo, que se cumple en la mayoría de los casos, es llegar de Londres a Brighton, lo que hacen a velocidades medias superiores a los 10 kilómetros por hora: una auténtica proeza.

LAS viejas glorias de la carretera volvieron a rodar una vez más el pasado domingo en la tradicional carrera Londres-Brighton, que se viene organizando anualmente por el *Royal Automovil Club* (RAC) de Inglaterra.

En la edición de este año tomaron parte 330 coches, contruidos antes de 1905, auténticas piezas de museo, 59 de los cuales procedían de diversas partes de Europa (incluida España) y Estados Unidos.

El maravilloso día soleado ayudó a

que la asistencia del público procedente de todas partes de Inglaterra —con el aliciente adicional de ver el hotel en que se hospedaba la señora Thatcher el día del atentado, el cual se encontraba muy cerca de la meta— fuera más alta de lo esperado.

La llegada a Brighton es un espectáculo al que los espectadores asisten pacientemente para ver llegar uno a uno a los más de trescientos coches que han tomado la salida en Londres. En la foto superior, un De Dion Bouton de 1901. Abajo, un Autocar de 1904.

Sin embargo, no todos los vehículos pudieron llegar al final. Cuarenta y uno de los coches participantes se quedaron en la carretera por problemas mecánicos. Uno de los que llegaron casi por milagro fue el príncipe Michael de Kent, el presidente del RAC, que condujo un Wolseley de 1902 acompañado por el príncipe Paul

Este año, ir a Brighton tenía un aliciente especial para el público: ver el hotel en el que intentaron hacer volar a Margaret Thatcher. Sobre estas líneas, un De Dion Bouton de 1902 y otros participantes descansan tras el esfuerzo realizado.

La Londres-Brighton es una carrera para todos los gustos en la que participan los vehículos más originales.

von Metternich, presidente de la Federación Internacional del Automóvil, que participó por vez primera. Para el príncipe Michael de Kent era su octava carrera.

Todo fue bien para el presidente del RAC y su invitado hasta que paró por vez primera a tomar un refresco. A partir de entonces aparecieron los proble-



Pulsar Quartz

Faces of Love



FE 002

NP-052

EB 044

Fabricados por la empresa relojera más importante del mundo.
230 modelos de 5.000,- a 30.000,- ptas.

STOGRAF

mas. El coche se averió dos veces y tuvo que ser asistido por una camioneta de ayuda en carretera del RAC, ante la atenta mirada de los guardaespaldas del príncipe, bien *empaquetados* en un elegante Jaguar. Finalmente, el Wolseley consiguió llegar a Brighton en seis horas y media en el puesto 205, después de múltiples reparaciones y algunos rezos.

En la tradicional Londres-Brighton se cumple el viejo adagio de que lo más importante, antes que ganar, es participar y conseguir llegar, aunque siempre tiene que haber un primero. En este caso fue un Darracq de 1900, que cubrió el trayecto en tres horas, *una auténtica proeza*.

Viejos cacharros en plena forma

Entre los que tomaron parte había dos ex pilotos de Fórmula 1. Uno de ellos, el británico Derek Warwick, acostumbrado a velocidades superiores a los 300 kilómetros por hora, llegó a Brighton a los mandos de un Renault, cubriendo el recorrido a una media de 12 kilómetros por hora.

En la Londres-Brighton también hubo casos curiosos, como el de Mark Tidy, del sur de Inglaterra, que se pasó restaurando un Societe Manufacturier d'Armes, de 1904, durante los pasados dos años y medio para participar en esta edición.



Para los muy deportistas
El pasajero lo tiene más emocionante

Para Tidy, todo marchó bien hasta 15 metros antes de la meta. El coche se negó a andar y tuvo que ser empujado hasta el final. Tidy había terminado sus trabajos de reparación y restauración el día anterior a la carrera.

El evento, como se esperaba, resultó un éxito total. La mayoría de los *viejos cacharros* demostraron estar en perfectas condiciones físicas.

Muchos de los dueños se ataviaron con trajes de la época y algunos se tomaron la tradicional taza de té cuando terminaron el «largo trayecto» calentada en una tetera de la época, como era de esperar.

Carlos Berbell



BILBAO, UNA CIUDAD EN EXPANSION

A doce kilómetros del mar, sobre las dos riberas del Nervión, y en la ría que lleva su nombre, se encuentra Bilbao, una de las ciudades más grandes de España que es un importante centro financiero donde se agrupan las principales compañías comerciales españolas y algunos de los grandes bancos. Su puerto, el primero del país en tonelaje de mercancías y el segundo en movimiento de buques, de-



be su desarrollo fundamentalmente a la industria siderúrgica, que se creó a finales del siglo pasado y a la que se han ido uniendo otras industrias nuevas y la refinera de Somorrostro, que han engrosado la actividad de la ciudad, que continúa en expansión.

Aunque comercial e industrialmente Bilbao es un importante centro, en el plano turístico, la ciudad no ofrece demasiadas posibilidades. El casco viejo,



pués a causa de un incendio. Este edificio, de grandes proporciones, conserva un bonito claustro gótico y un amplio pórtico de estilo renacimiento. Por su especial fisonomía es aconsejable recorrer el Bilbao viejo a pie, el coche es mejor dejarlo en el paseo del Arenal, que divide los dos Bilbaos, en el cual existe un aparcamiento.

Los barrios modernos, denominados El Ensanche, fueron apareciendo durante el siglo pasado, y desde 1945 el Gran Bilbao reúne los Ayuntamientos cercanos, desde Galdácano y Basauri hasta la costa. Algorta y Neguri, barrios residenciales enclavados en la orilla derecha de la ría, contrastan con la aglomeración de la orilla izquierda, predominantemente industrial. Desde el pie del monte Archanda, siguiendo el canal de Deusto, se atraviesa este pueblo —hoy barrio bilbaíno—, célebre por su Universidad eclesiástica. Más al norte está la playa de Las Arenas, la más concurrida de la ría y los pequeños y encantadores pueblos de Sopelana y Guecho. El paseo Marítimo de Guecho está suspendido sobre la costa y muy cercano al campo de golf de la localidad. Desde la carretera del golf se domina una impresionante vista de la ría de Bilbao, con Santurce y Portugalete al frente que sobresalen entre los altos hornos, que durante la noche llenan el cielo de rojos resplandores. Mientras que Santurce continúa siendo un pequeño puerto pesquero famoso por sus sardinas, que se pueden tomar a la plancha en casi todos los bares y quioscos del pueblo, Portugalete ha perdido su primitivo carácter señorial de principios de siglo, se ha con-



El puente de hierro sobre el Nervión
Aproxima los centros neurálgicos de Bilbao

Comer y dormir

HOTELES.—Villa de Bilbao (★★★★), Gran Vía de Diego Lope de Haro, 87. Tel: 441 81 50. Aránzazu (★★★★), Rodríguez Arias, 66. HUSA Carlton (★★★★), plaza Federico Moyúa, 2. Tel. 416 22 00. Ercilla (★★★★), Ercilla, 37-39. Tel. 412 43 00. Avenida (★★★★), avda. de Zumalacárregui, 40. Tel. 412 43 00.

RESTAURANTES.—Guria, Gran Vía de Diego Lope de Haro, 66. Tel. 441 90 13. Gotzekokabi, Particular de Estranza, 4. Tel. 442 11 29. Bermeo, Ercilla, 37-39. Tel. 443 88 00.

el Museo de Bellas Artes, el santuario de Begoña y, por supuesto, la magnífica cocina bilbaina, que por sí sola merece un viaje, son las curiosidades más interesantes que ofrece. Sin embargo, el recorrido por la ría y algunos pueblecitos cercanos tienen un encanto especial que no se encuentra en ningún otro lugar de España.

Aunque en la ciudad nueva, de anchas y regulares calles, está el Museo de Bellas Artes —lo más importante a nivel cultural de la ciudad—, es en los barrios viejos, a la orilla derecha del Nervión, donde se encuentran los lugares más curiosos. El viejo Bilbao fue fundado en 1300 por Diego Lope de Haro, cuyo monumento se alza en la plaza de España, y durante las guerras civiles del siglo XIX fue sitiada en tres ocasiones por los carlistas. La energía de sus habitantes defendiendo su ciudad le valió el sobrenombre de «ciudad de los sitios». Su casco antiguo, vetusto y plagado de callejuelas estrechas, guarda toda su historia y conserva el encanto de un núcleo cargado de años donde se puede encontrar extraños edificios y rincones insospechados. En su limitado entorno, existen numerosas iglesias, entre las que destaca la catedral de Santiago, que fue edificada hacia 1379 en estilo gótico, pero hubo de ser reconstruida doscientos años des-

Autoagenda

ESTACIONES DE SERVICIO DURANTE VEINTICUATRO HORAS.—Avda. Castilla, 12. Alameda de Mazarreda, s/n. Carlos Haya, confluencia con Puente del Generalísimo. Alameda Recalde, 49 y N-634, km. 115.

CONCESIONARIOS DE LA ZONA.—ALFA ROMEO: Alfavi, Gran Vía, 80. Tel. 441 89 86. AUSTIN ROVER: Gertronic, avda. Madariaga, 81. Tel. 441 20 92. BMW: Auto Bolsa Automóviles, plaza de Campuzano, 4. Tel. 442 13 48. CITROËN: Automóviles Bilbaínos, S. A., Alameda de Urquijo, 85. Tel. 441 99 00. Reparaciones Amabe, S. A., Autonomía, 53. Tel. 444 39 58. Automóviles Bolueta, ctra. Bilbao-Galdácano, 30. Tel. 412 21 21. ja, 2. Tel. 431 49 72. FIAT-LANCIA-AUTO-BIANCHI: Bilbomóvil, S. A., Pedro Martínez de Artolo, 8. Tel. 443 51 08. Bilbo Motor, S. A., Licenciado Poza, 32. Tel. 441 15 36. FORD: Mintegul, S. A., María Díaz de Haro, 14. Tel. 441 20 92. GENERAL MOTORS: Aucasa, Gran Vía, 83. Tel. 441 74 00. LAND ROVER: Bilbaína de Vehículos y Maquinaria, S. A., avda. de San Adrián s/n. Tel. 432 34 70. MERCEDES: Aguinaga, S. A., Puente de Deusto, 1. Tel. 435 52 00. PEUGEOT TALBOT: Diauto, S. A., Licenciado Poza, 71. Tel. 441 73 00. Dansa, General Concha, 31-33. Tel. 432 79 06. RENAULT: Adolfo Domínguez Collante, Juan de Irigoyen, s/n. Tel. 411 23 71. Autotalles Gil, S. A., Juan de Ajuriaguerra, 4. Tel. 423 47 38. Eavisa, Gran Vía, 63. Tel. 441 74 50. Garaje Ategori, plaza San Agustín, 6. Tel. 467 31 23. SEAT-AUDI-VOLKSWAGEN: Begoñauto, S. A., avda. Zumalacárregui, 93. Rag Servicios, S. A., Fernández del Campo, 28-30. Tel. 431 62 10. Automóviles Auri, S. A., plaza de Campuzano, s/n. Tel. 441 39 50. SKODA: Auto Industrial Irastorza, S. A., crta. de Basurto a Castrejana, 131-133. Tel. 431 71 82. WARTBURG TRABANT: Alfavisa, Gran Vía, 80. Tel. 441 89 86.

vertido en una inmensa ciudad dormitorio que está unida con la otra orilla por el famoso puente transbordador de Vizcaya construido en 1893 y totalmente de hierro.

Lo más notable de esta gran ciudad industrializada es el Museo de Bellas Artes, repartido entre dos edificios unidos entre sí por una galería. Uno de ellos está dedicado al arte más antiguo, y el otro, al moderno. Entre ambos edificios se encuentra el monumento al Hierro, una enorme escultura metálica obra de Eduardo Chillida. En Bilbao también hay que visitar el santuario de Begoña, patrona de la ciudad. Hasta él se puede subir en coche o tomando el ascensor construido para facilitar el acceso. Desde lo alto se divisa una magnífica y amplia vista de la ciudad.

Block del Paparrutas

Bacalao en Bilbao

EN Bilbao da gusto comer, sobre todo en esta época del año y en pleno invierno. Lo da el clima y el ambiente urbano. La humedad de la ría y la cercanía del mar. Vas por las calles, empañándose de lluvia y a cada paso se salen de tascas, casas de comidas y restaurantes aromas que te abren un abismo en el estómago.

De todos esos poderosos señuelos olfativos, el más poderoso es el que procede de las cazuelas de bacalao. Si vas a Bilbao y no comes bacalao es como si te quedaras en casa.

Hay tres fórmulas capitales: a la vizcaína, al pil-pil y en salsa verde. Son las más populares, pero tampoco hay que descartar el bacalao asado, el bacalao en croquetas, el ajo arriero, el bacalao en salsa blanca, el bacalao con patatas o con tomate, el simplemente rebozado y frito y ese sublime bacalao que es el bacalao club Ranero.

El bacalao a la vizcaína tiene varias recetas y suele haber polémica sobre ellas. Desde luego no es un plato sencillo de hacer. Es de aquellos que requieren «mano» y tienen un secreto «punto» propiedad de pocos elegidos. Yo me atengo

a la compleja y delicada manera de las señoritas Ursula, Sira y Vicenta de Azcaray y Eguilor, que fueron las cocineras del hoy desaparecido *El Amparo*, de Bilbao, uno de los mejores restaurantes que en este bajo mundo hayan sido. Toda la gracia de su receta está en el empleo de manteca de cerdo o grasa de tocino y en la cuidadosa selección de cebollas y pimientos, que, como ellas dicen en su libro, «no todas las cebollas tienen el mismo dulzor, ni todos los pimientos tienen lo mismo de amargos». La elaboración es larga y delicada cuando se quiere un resultado perfecto.

Supongamos por un momento que poseemos una capacidad de ingestión bilbaina o que nos atenemos a degustar. Un almuerzo bien local lo iniciaríamos, por ejemplo, con una sopa de arroz con porrusalda o con

un plato de verduras del tiempo rehogadas o en menestra.

Hay que tener en cuenta que una auténtica menestra a la bilbaína, además de las verduras lleva jamón, mollejas de ternera o de cordero, setas, si las hay en el tiempo, y huevos duros.

Luego seguiríamos con el bacalao, de preferencia a la vizcaína, y continuaríamos con algún plato de carne a elegir entre los siguientes: morros, aunque hay que tener en cuenta que en Bilbao se sirven con una salsa parecida a la del bacalao a la vizcaína, o pata de cordero con alubias o, en este tiempo, sordas en su salsa o becada. Si se quiere entrar en un mundo carnívoro realmente bilbaíno, habría que darse al zancarrón o morcillo guisado.

Abordaríamos antes del postre los

quesos locales, tan exquisitos, y finalmente rechazaríamos cualquier postre que no fuera esa delicia de la ría: la «espínaca», cocida en leche, mezclada con nata y hojaldrada, postre casero por excelencia en Bilbao.

Si, Bilbao es una de esas ciudades con cocina tan propia como su personalidad. Es una cocina acusadamente casera y burguesa, invernal y

pidiendo larga sentada en la mesa. Tanto en casa como en los restaurantes preferidos de los bilbaínos, el almuerzo o la cena son actos importantes y serios, tal vez los más importantes del día, por lo menos entre aquellos que se realizan en colectividad.

Para los bacalainómanos, entre los que me cuento, Bilbao es un paraíso. Se cuida mucho la calidad del producto, se sabe elegir y se le cuida en la cocina con un mimo y una sabiduría especiales, de forma que la adusta y áspera salazón se transforma en manjar suave y untuoso hasta el punto de parecer pescado fresco. Los cocineros y cocineras bilbaínos, y las amas de casa, poseen el secreto de saber qué clases de bacalao convienen mejor a cada receta y de qué grosor y consistencia han de ser las tajadas para cada plato.

Xavier Domingo

RESTAURANTE ESPECTACULO

Florida
Park
MADRID

PRESENTA
EL HUMOR DE

FELIX EL MAÑO

Y EL BALLET 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

TRABAJE CON BUENA CORREA

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

CORREAS DE VENTILADOR



Fabricadas por

Firestone
HISPANIA S.A.



Mercado

PRECIOS

LA VERGÜENZA DE LA ESTADÍSTICA

UNO de los elementos clave para cualquier trabajo de análisis de mercado, marketing o prospectiva, es la estadística. Lamentablemente, como en tantas otras cosas, la estadística que se elabora en nuestro país es insuficiente y a menudo plagada de errores.

Cada fabricante tiene sus propios sistemas de elaboración de cuadros de ventas, que a menudo intercambian, porque son conscientes de la necesidad de disponer de esta fuente de datos. Por razones que no acabamos de entender, tanto la Asociación de Fabricantes, como la Dirección General de Tráfico (que es la única que dispone de cifras exactas de matriculación) han iniciado una política de oscurantismo, impidiendo que estas cifras lleguen con prontitud a los medios de comunicación. Nos produce auténtica vergüenza el comprobar cómo en la mayoría de los países comunitarios las cifras de ventas se conocen con prontitud, y cada diez días, y en España las cifras llegan tarde y mal. Por si fuera poco, la Asociación de Importadores, que maneja cinco veces más marcas, hace un estupendo trabajo estadístico. Lamentablemente, ni el ANFAC ni la DGT tienen ya capacidad de sonrojo.

J. M. Cernuda

VENTAS DE AUTOMOVILES DE IMPORTACION EN EL TERCER TRIMESTRE DEL AÑO

Marca	9 meses 84 unidades	Septiembre 84 unidades	Penetración 3 trimestres (%)	Penetración acumulada (%)
1.º Opel	5.243	432	17,9	17,9
2.º VW + Audi	4.653	322	15,9	33,8
3.º Ford	3.965	318	13,5	47,3
4.º Fiat + Lancia	3.092	311	10,5	57,8
5.º BMW	2.261	194	7,7	65,5
6.º Renault	2.165	488	7,4	72,9
7.º Austin Rover	1.888	111	6,4	79,3
8.º Citroën	1.876	145	6,4	85,7
9.º Mercedes	1.209	109	4,1	89,8
10.º Volvo	1.134	95	3,9	93,7
11.º Alfa Romeo	1.012	107	3,4	97,1
12.º Peugeot + Talbot ...	289	31	1,0	98,1
13.º Skoda	214	30	0,7	—
14.º Wartburg Trabant .	164	22	0,6	—
15.º Porsche	74	3	0,3	—
16.º Saab	63	2	0,2	—
17.º Nissan	53	16	0,2	—
18.º Morgan	5	0	—	—
19.º Ferrari	3	0	—	—

Renault ha sido, gracias a las ventas del R-25, la marca de mayor venta en el pasado mes de septiembre, en el que ha logrado una penetración del 17,8 por 100, muy superior a la media de los meses anteriores a la aparición de su berlina. No es difícil prever que en el último trimestre logre avanzar algunos puestos y situarse entre las tres marcas de más venta del país. A la baja, Saab y Porsche, que han llegado a una situación de ventas anecdótica. En este último trimestre han vendido 16 Porsche y 17 Saab, y en los dos últimos meses, cinco y tres unidades, respectivamente.

OFERTA DE LA SEMANA

OPEL CORSA CON RITMO

UNIENDOSE a las campañas de promoción que las demás marcas de automóviles están realizando, General Motors ha lanzado una campaña de promoción para el Opel Corsa, en la cual ofrece a sus compradores un autorradio-cassette de la marca Blaupunkt, modelo Bristol 24.

El importe de la instalación de antena y altavoces correrá a cargo del concesionario Opel donde compre el coche.

Este equipo Blaupunkt tiene un precio en el mercado de treinta y dos mil pesetas.

Esta oferta con ritmo de los Opel Corsa será válida hasta el 30 de noviembre, en los concesionarios General Motors de toda España.



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.

Cuéntenos su caso

INFORMACION SOBRE EL MATRA MURENA

Les agradecería me informasen acerca del antiguamente llamado Matra (Simca o Talbot, no lo sé muy bien). Creo que ha salido más recientemente otro modelo semejante llamado Murena. No he encontrado ningún número de su publicación, ninguna mención a

Respuesta.—La firma Matra ha sido hasta el pasado año una subsidiaria de Talbot, que fabricaba sus propios productos, normalmente con elementos mecánicos derivados de automóviles de esta marca. Entre otros, fabricó a mediados de los años setenta un coupé de tres plazas (delanteras) llamado Matra Bagheera, movido por el motor Simca 1442, en posición central. En septiembre de 1980 apareció el Matra Murena,

dos y 2,2 litros, que desarrolla una potencia de 142 caballos.

El pasado año, la sociedad, que había tenido un importante protagonismo en competición, fue vendida a Renault. El primer fruto de la nueva estructura de la sociedad es el interesante Space, un vehículo a mitad de camino entre el turismo y la furgoneta, que ha comenzado a venderse en Francia hace tan sólo un par de meses. Sobre este vehículo hemos publicado una prueba en nuestro número 36.

LLEGAR A LA FÓRMULA 1

Soy un seguidor de su revista, tengo catorce años y estudio 8.º de EGB. Desde pequeño me entusiasman los automóviles; pero, sobre todo, de competición.

Si no es mucho pedir, le rogaría me informaran qué tengo que hacer o qué caminos he de seguir para llegar a ser piloto de Fórmula 1.

Adolfo Piñero

Puenteceseures (Pontevedra)



Respuesta.—No es por desanimarte, pero la verdad es que llegar a la Fórmula 1 es verdaderamente difícil. Tendrás que comenzar por iniciarte en el automovilismo deportivo. Para ello, lo mejor es empezar por alguna fórmula de promoción.

En monoplazas, en España sólo existen la Fórmula Nacional y la Fórmula Ford. Luego, con el tiempo y, sobre todo, con cualidades y dinero, ir subiendo escalones hasta llegar a una fórmula internacional. Para ello, los presupuestos superan las decenas de millones de pesetas, por lo que un patrocinador es absolutamente imprescindible. Si hay suerte, algún *manager* puede

de fijarse en ti y llevarte a una escudería de Fórmula 1.

En nuestro país hay una media docena de pilotos, que tras muchos años de esfuerzo (entre cinco y ocho) están ya iniciando sus pasos en fórmulas de tipo medio internacional: Fórmula 3, Fórmula Ford... etcétera. Aún les falta mucho camino hasta la Fórmula 1, y ya han demostrado su valía. Por eso te decimos claramente lo difícil de tus sueños.

De todos modos, no debes desanimarte y quien sabe si dentro de algunos años recordarás con una sonrisa el día en que escribiste a esta publicación en busca de consejo. Mucha suerte y gracias por escribir.

CARGA MÁXIMA EN UN FUEGO

Tengo un Renault Fuego GTX al que tengo que poner un enganche para remolque y quisiera saber: ¿Cuál es la carga máxima remolcable, con freno auxiliar y sin él? ¿Qué significa en un enganche carga máxima 750 kg?

Luis Cabañas

Aguilar de Campoo (Palencia)

Respuesta.—Según el catálogo, el peso máximo remolcable sin freno es de 450 kg. y de 850 kg. con freno de inercia. Estos datos también deben figurar en el libro de mantenimiento de su automóvil, en las páginas de características técnicas. En cuanto al significado de la carga máxima admitida en un enganche, quiere decir sencillamente el peso máximo del remolque que puede



arrastrar. En el caso concreto que le interesa: aunque su Fuego puede remolcar hasta 850 kg., con un dispositivo de freno de inercia, el enganche está limitado a un peso de 750 kilos, por lo que, o bien instala otro enganche de mayor capacidad de tracción o limita la carga del remolque hasta 750 kilos.



dicho modelo. Ni siquiera en la lista de precios.

Sergio Fernández Ortiz

Ronda (Málaga)

también en la configuración de tres únicos asientos delanteros, con el motor 1.592 c.c. o el motor PRV de seis cilin-

CRÍTICA DE TIENDAS

C/ Ramón Gómez de la Serna, n.º 4, La Coma (Madrid).

COOPERATIVA PINO VERDE

EN el madrileño barrio de La Coma, junto a la carretera de la Playa, se encuentra ubicado este agente Renault con un taller bien atendido por jóvenes profesionales. La constitución de esta empresa se realizó en régimen cooperativo y son sus propios miembros los que trabajan en las instalaciones. Debido al rápido crecimiento demográfico de la zona, las instalaciones se han quedado pequeñas, pero en un corto espacio de tiempo inaugurarán la ampliación del taller, hasta quinientos metros cuadrados, dedicados a mecánica y electricidad. Una zona anexa será empleada para carrocería. La exposición (120 metros cuadrados), con una decoración funcional, tiene capacidad suficiente para exponer la gama Renault.

Ocho personas componen la plantilla de Cooperativa

Pino Verde, destacando, entre los servicios que ofrecen, las rápidas entregas en los coches nuevos y tasaciones altas en los coches que se entregan a cambio de otros nuevos. Mantienen un reducido stock de vehículos de ocasión. En contrapresta-

ción, los coches que quedan en la tienda para ser vendidos están totalmente revisados y garantizados. Como dato curioso tiene lista de espera para comprar vehículos de ocasión. La garantía que ofrecen es la Renault Vehículo Ocasión, que com-

prende seis meses de garantía en piezas y mano de obra. Tramitan directamente las documentaciones de los coches tanto nuevos como usados.

Las instalaciones son completas. El personal realiza los cursos de formación que regularmente imparte Renault. Se echan en falta medios electrónicos de diagnóstico, pues las puestas a punto y demás análisis del automóvil se realizan a través de los medios tradicionales.

Disponen de una tienda en la que venden recambios originales Renault.

Puntuaciones: taller, 6; exposición, 7; vendedores, 8; entregas, 8; recambios, 7; financiación, 6; valoración de usados, 8.



Dé un tratamiento antidesgaste al motor de su coche

métal 5 es una aleación regeneradora antidesgaste, un nuevo tratamiento metalizante que mejora el funcionamiento del motor de gasolina o diesel, permitiendo conservar de manera óptima sus «performances». métal 5 es un compuesto de micro-partículas de cobre

métal 5

tratadas al vacío con cinc y plata bañadas en aceite neutro. No es un aditivo. Sus propiedades permiten realizar un «remodelaje» de efectos múltiples de las piezas mecánicas allí donde hay rozamiento, es decir, desgaste. Por ello, métal 5 prolonga la vida del motor.

métal 5 ASEGURA:

- una acción antifricción y antidesgaste en los motores nuevos,
- una acción regeneradora sobre los motores más antiguos.

ADEMÁS:

- métal 5 reduce el sobreconsumo de aceite y carburante,
- restablece las compresiones, ayuda eficazmente a un buen reglaje del motor y mejora su rendimiento.



Su motor consume ¡Carburante, aceite... y se desgasta! Protéjalo con métal 5, una buena solución... y un ahorro notable. ¡Pruébalo!

métal 5 es un producto fabricado en Suiza y distribuido en España por:



Brudisa
Brugarolas Distribución, s.a.
Polígono Cova Solera Rubí (Barcelona)
Tel. (93) 699 35 00 (10 líneas) Télex 61463 BRUG E

Ruego me envíen contra reembolso... envases de métal 5 al precio de PTAS. 2.990,- unidad y GRATUITAMENTE su Catálogo «LA PROTECCIÓN DE SU MOTOR» en él, a 20 preguntas de consumidores, contestamos con 20 respuestas métal 5

Apellidos Nombre
Dirección
Ciudad D.P. Provincia

ANUNCIOS POR PALABRAS

Talleres BENJA
ESPECIALISTA EN COCHES INGLESES Y LAMBORGHINI
COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS
 Taller y exposición en Madrid
 Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52

AUTOCOMPONENTES
 VEHICULOS, RECAMBIOS, ACCESORIOS, NEUMATICOS, MOTORES GASOLINA Y DIESEL, TODAS MARCAS Y MODELOS NACIONALES E IMPORTACION
VEHICULOS INDUSTRIALES
 MAS DE 200 AUTOMOVILES EN STOCK. REVISADOS Y GARANTIZADOS. MAXIMAS FACILIDADES DE PAGO
 Ctra. Andalucía, km. 6,800 Teléfono 217 22 53
 (Junto a Gasolinera) MADRID

AUTOMOVILES eladio

CHRYSLER 150 GLS M-DC	395.000
131 SUPERMIRAFIORI M-DP	455.000
FORD FIESTA M-DC	325.000
SEAT 131 DIESEL M-DJ	595.000
FURGONETA MERCEDES M-AP	195.000
SEAT FURA 5 VELO. M-EU	450.000

Oca, 8. Teléfono 471 11 92 Madrid

Auto Beltrán s.a.
 Calvet, 41-45 - Tel. 209 79 11 - BARCELONA

MERCEDES 500 SEL a estr.	MÁZDA 323, varios colores a estr.
MERCEDES 300 TD a estr.	AUDI 200 Turbo B-EH.
MERCEDES 230 E a estr.	AUDI GT B-FF.
MERCEDES 230 SL B-537.	VOLKSWAGEN JETTA GLI B-ES.
MERCEDES 350 SLC B-BT.	LAMBORGHINI Spada B-I.
MERCEDES 300 SD Turbo-USA.	MASERATI Merak SS V-AF.
MERCEDES 360 SE V-S.	JAGUAR E Coupe, B-775.
MERCEDES 280 SE M-Z.	CADILLAC de Ville, B-AZ.
MERCEDES 300 SEL 3.5 M-809.	CADILLAC de Ville, desc.
MERCEDES 220 SE NA-58.	FORD Granada Ghia Amer.
MERCEDES 280 SE M-733.	LINCOLN CONT. Mark IV B-AP.
BMW 735 B-DY.	MERCURY COUGART. B-634.
BMW 728 B-DU.	VOLVO 145 Ranch. B-EV.
BMW 323i V-AV, aire.	ROVER 3.500 SDL B-J.
BMW 3.0 CS M-AP.	FIAT 130 Coupé B-K.
BMW 3.0 S M-H.	PEUGEOT 604 GL B-CU.
PORSCHE Turbo B-BC.	TALBOT Solera SX B-EP.

CONCESIONARIO OFICIAL **mazda**

HERRAMAR SERVICIO OFICIAL SEAT Audi VW
ATENCIÓN, VISITENOS
TENEMOS UN REGALO PARA VD.
 Gran stock vehículos ocasión todas las marcas.
 Garantizados, sin entrada
 Facilidades 24 meses.
 P.º de los Jesuitas, 16. Teléfono 463 35 49
 MADRID

AUTOGARAJE, S. A.
 AUTOMOVILES NACIONALES E INTERNACIONALES NUEVOS Y USADOS. Condiciones favorables.
 *36 meses sin entrada. Compramos deportivos todas las marcas y todos los modelos.
 P.º Santa María de la Cabeza, 7 Tels. 228 54 72
 28045 MADRID 227 88 17

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

- 200 automóviles de selección seminuevos.
- Con garantía firmada.
- Servicio de talleres esmerado.
- Condiciones económicas más ventajosas.

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION
 Démos su confianza.
 Paseo de las Delicias, 65 y 100 bis.
 Tel. (91) 468 46 08. 28045 MADRID

Los mejores coches ingleses.

RANGE ROVER	TRIUMPH ACCLAIM
ROVER	MG MAESTRO
JAGUAR	METRO

Véelos en:

Galileo, 104	Teléfono: 253 34 00
P.º de Recoletos, 16	Teléfono: 276 46 00
Coslada, 5	Teléfono: 255 91 57
Goya, 99	Teléfono: 431 67 07
Ríos Rosas, 56	Teléfono: 234 58 72
Padre Damían, 7	Teléfono: 458 08 00

motor gas **OPEL** **ABRIMOS SABADOS TARDE**
CONCESIONARIO OFICIAL **JUNTO A LA IGLESIA MEXICANA** **JUNTO AL BERNABEU**
 Victor de la Serna, 12. Tels. (91) 458 65 00/04
 Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/61

ANUNCIOS POR PALABRAS

OPEL CORSA, EL PRESTIGIO COMO META



Movilauto, S. A.
 20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50.
 Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68.
 Disponible en sistema Leasing.
 Financiación hasta 36 meses.
ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

SEAT Ardasa

Exposición y Venta: Capitán Haya, 35 - Teléfonos 466 18 11/95-456 16 51
 Talleres y Recambios: Jorge Juan, 51/53 - Teléfonos 276 44 90/96-275 66 86. Madrid

SEAT RONDA '85
MOTOR SYSTEM PORSCHE

SIN INTERES DURANTE UN AÑO
 PERO AUN HAY MAS VENTAJAS. LA ENTRADA: SOLO UN 30 %. Y EL PRECIO: 716.700 PTS. F.F. **SOLO HASTA EL 30 DE NOVIEMBRE**

JACINTO SIERRA

DESGUACES JACINTO SIERRA
 Venta de automóviles. Facilidades de pago. Compra de vehículos para desguace.
Polígono AIMAYR
 San Martín de la Vega. Tel. 691 35 98

PEUGEOT

MOTORLANDIA, S. A.

FINANCIACION ESPECIAL

EXPOSICIONES: Paseo de la Castellana, 288. Teléfono 733 96 98. Plaza República Dominicana, 6. Teléfono 457 65 65.
 SERVICIO Y RECAMBIOS: José Vasconcelos, 2. Teléfonos 733 73 97 y 733 75 98. MADRID 28046

TELESPORT, S. A. VIDEO-RALLYE
 Ahora tienes la oportunidad de formar tu propia videoteca del Mundial de Rallyes 1983 y 1984.
 Por sólo 4.200 pts. al mes. En cintas de una hora de duración. En grabaciones profesionales y disponibles en todos los sistemas.
 ¡Ponte en contacto con nosotros!
TELESPORT, S. A.
 C/. Escocia, 60-1.º, 1.º
 08016 BARCELONA
 Tels. (93) 349 90 64 - 321 02 42

OPEL

MOTORAMA **GM**

ESCUCHE DEL 2 AL 30 DE NOVIEMBRE SU CORSA CON **RADIOCASSETTE BLAUPUNKT** INSTALADO GRATIS
Avda. PIO XII, 1 (Plaza Perú) Tel. 458 03 54 MADRID-16

ACCESORIOS RECAMBIOS TODO EN COMPETICION

DETROIT

of. Ilandá, 38-40. Teléf. 385 87 51. SANTA COLONA DE GRAMANET (Barcelona)

¡ANUNCIARSE HOY!

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba al texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 3 000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber. Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-A-MOTOR 16.

Enviar a: **Motor 16**
ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 41.
 Madrid-17

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

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

Nombre y apellidos
 Domicilio
 Teléfono
 Firma:

El Bello y la Bestia



NISSAN PATROL
El Rayo Japonés



NISSAN CHERRY
CONCESIONARIO MADRID Y PROVINCIA
Iberauto

- Sta. M. de la Cabeza, 45
Tels. 230 00 05 MADRID
- Galileo, 80-84
Tels. 445 93 63 MADRID
- Carriera de Barcelona,
Km. 31,600 Tels. 889 33 11
ALCALA DE HENARES
- Avda. de los Carabanchales, 2
Tels. 619 79 94 ALCORCON
- MERCA MADRID
Tels. 785 27 14
ZONA COMERCIAL



Los Japoneses

Emilio Gayo

EL SISTEMA DE INSTALACION MAS PERFECTO EN SONIDO CAR-HIFI

- ALARMAS
- PROTECCION PARA MUESTRARIOS DE VALOR

ELECTRICIDAD: Infanta Mercedes, 53 • Tels. 279 24 81 - 279 11 82
REPUESTOS: Alonso Castrillo, 19 • Tels. 270 97 22 - 279 33 29 MADRID



Talleres
intermitente
intermitente

su mejor amigo

- PREPARADOR DE AUTOMOVILES
- ESPECIALISTA EN COCHE INGLES

José Arcones Gil, 11. Posterior, nave F
Tel. 267 75 53. MADRID

VENDO AUTOMOVIL
FORD MUSTANG
GHIA

(Americano)
Modelo 1982

Aire acondicionado
Perfecto estado



Avda. CIUDAD DE BARCELONA, 210 - Tfn: 433 62 90
MADRID



A. HISPANO ALEMAN



P.º Castellana, 244 - Tel. 733 94 62
Av. Manoteras, 2 - Tel. 766 40 00
(Ctra. Burgos, km. 5,300)



RECAMBIOS
ORIGINALES PARA
MODELOS ALFA
ROMEO

anteriores año 1975

J. R. VALLE

Tels.
(96) 369 48 08 - 369 49 62

URGE VENDER
CITROËN
MEHARI

Perfecto estado, CU-B

Unico dueño
Tel. (91) 262 51 97

CAMBIO furgón Ebro BI-I 3.500 kgrs. por Land Rover Largo. O vendo: 650.000 ptas. (947) 59 80 08. Preguntar por Iñaki.

KART Competición MTK Hispant. Tel. 276 86 39, de 18 a 20 horas. Ver todo el día en c/ Castelló, 59.

AUDI 100 CD. Gasolina, impecable, con extras. Vendo por traslado. (968) 21 05 80. Noches. **COMPRO** coche antiguo tipo coupé o descapotable, no importa estado. (91) 265 44 58.

VENDO Mercedes 220 S año 1958. Reparado. Seis cilindros. Muy buen estado. Precio:

300.000 pesetas. Fernando. Horas comidas. Tel. 233 51 23. **MERCEDES** italiano. Fiat 3200 Bertone. Full equipad. Procedente de cuerpo diplomático. Extras como aire acondicionado, elevallas eléctrico, antinieblas, etcétera. 65.000 kms. Totalmente nuevo. Tel. (91) 265 44 58.

ESPECIALES BMW UNICOS PARA CLIENTES DE SELECCION

BMW 735 i
Metalizado
Tapizado cuero
Frenos A B S
Techo eléctrico
Computer
Aire Acondicionado
Radio-cassette Bavaria, Llantas TRX

BMW 323 i Cabrio
Transformación «BAUR»
Metalizado
Tapizado cuero azul
Autoblocante
Asientos deportivos
Llantas TRX

BMW 528 i V. Deportiva
Cambio Sport
Autoblocante
Frenos A B S
Suspensión Sport
Computer
Asientos deportivos
Llantas TRX
Aire Acondicionado

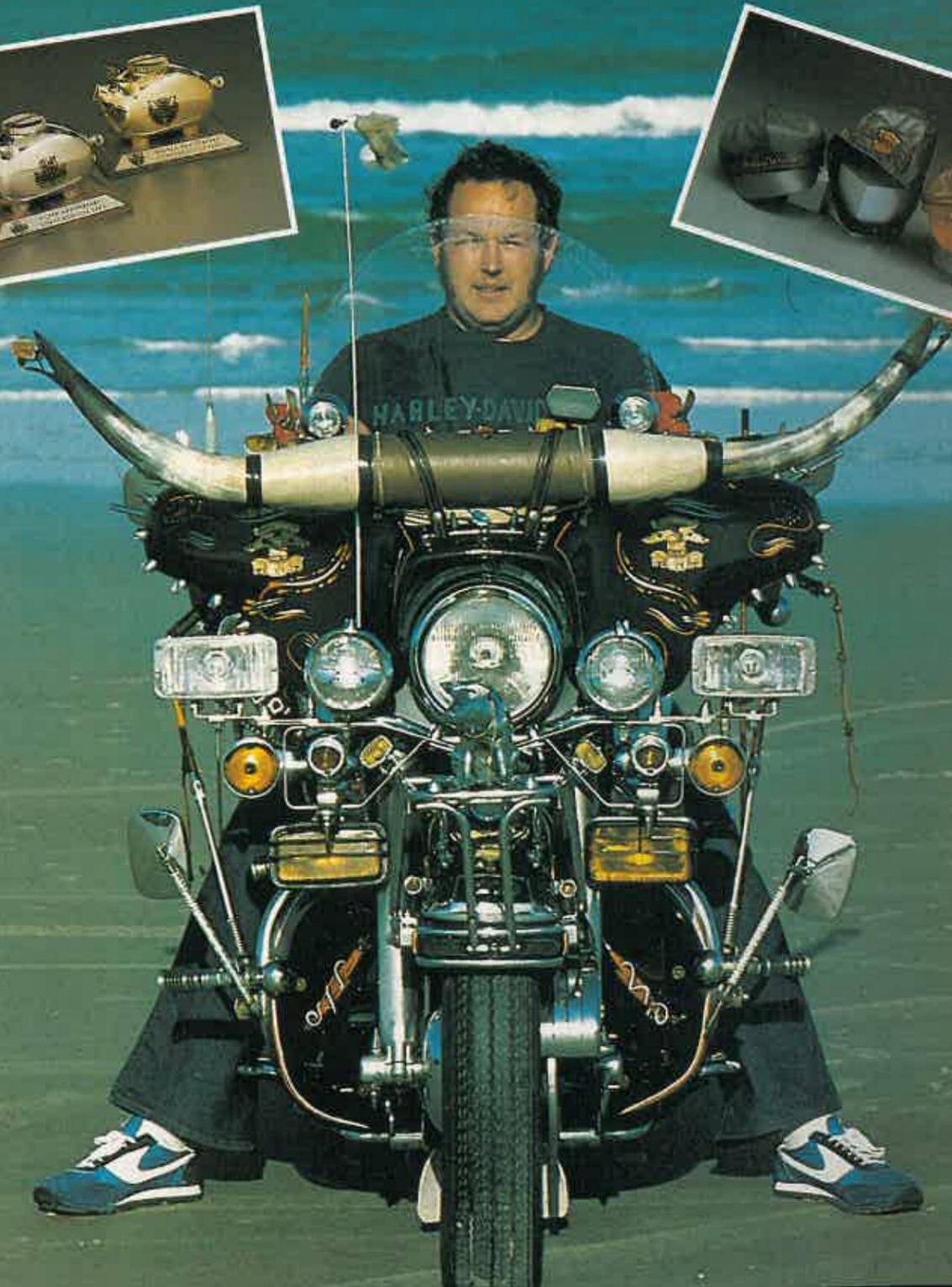
Muntaña, S.A. EXPOSICION Y VENTAS: Balmes 200. Tel. (93) 218 33 16

EL MUNDO DE HARLEY

En la sociedad actual, lo que está de moda es ocupar el lugar más destacado dentro del concepto *status symbol*. Esta definición, nacida en Estados Unidos, meca de la publicidad, se ha esparcido por todo el mundo y fabricantes de

prestigio como BMW, Ferrari, Porsche, Bimota y Harley Davidson han tomado buena nota encontrando así una fórmula más de publicidad. En estos momentos lucir prendas firmadas por estas marcas es un símbolo de distinción.

Harley Davidson, mítico nombre en el motociclismo, ha desarrollado esta idea hasta límites insospechados, introduciendo así en el mercado los objetos más variados pensados para la decoración de la moto y su jinete. La producción de *Harley Gifts* es

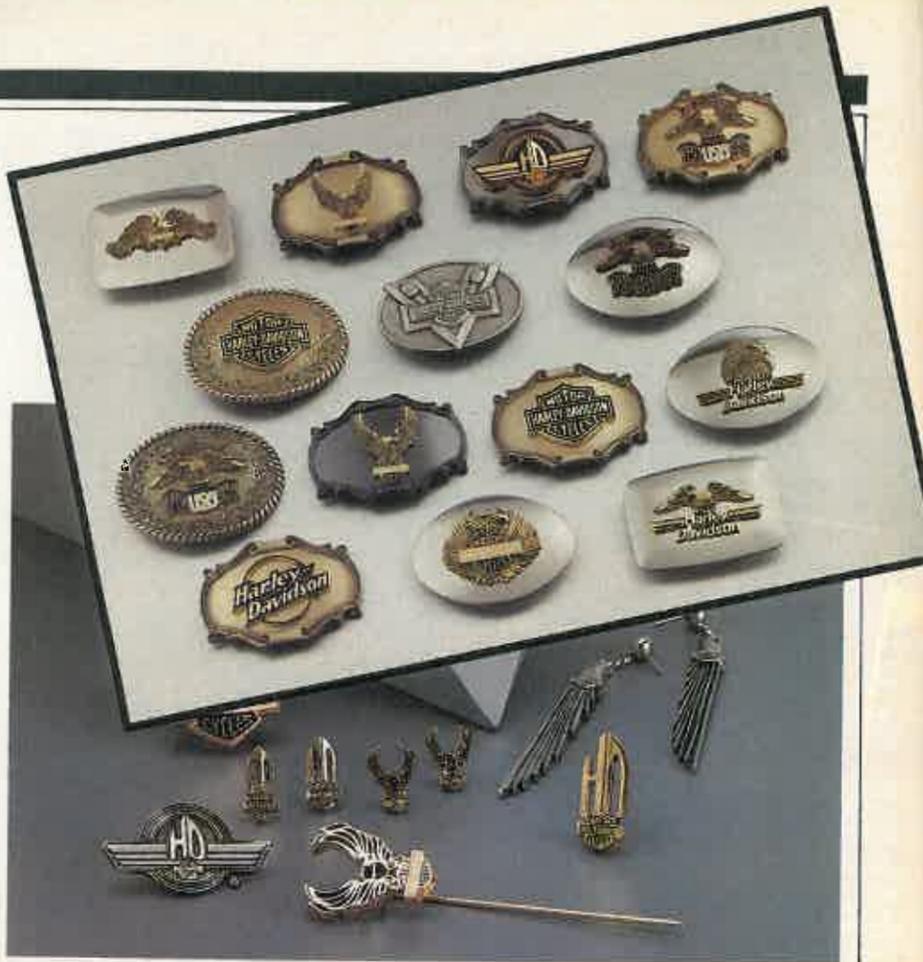


tan amplia que en ninguna tienda es posible verlos todos agrupados. Para ello no hay otra posibilidad que pasarse una tarde entera en hojear el catálogo, donde el hombre podrá encontrar todas las goyerías necesarias para embellecer su moto, y la mujer las prendas más variadas para vestir, o cosas para la decoración doméstica.

En toda la línea de productos Harley Davidson se han aplicado tres conceptos: calidad, solidez y, sobre todo, ser lo más americano posible.

La máxima aspiración para un motorista yanqui consiste en pasearse con su Harley, no importa el modelo, siempre que esté equipada con el mayor número de accesorios genuinos de la marca. Lo mismo ocurre con los pasajeros, que pueden vestirse en acorde con la moto, llevando grabada el águila, símbolo de Harley Davidson, hasta en las prendas más íntimas.

En toda la gama no se sigue un estilo determinado, en ella figuran gorras como las que llevaban los primeros aviadores, o las clásicas de marinero, pasando por las habituales de visera. Todas ellas en versiones para invierno y verano. En la fabricación de las botas se ha tomado un especial interés por ser éste un elemento vital en el motorismo. Las más lujosas cuestan aproximadamente quinientos dólares, y justi-



Prendas tipo barbour en algodón engrasado.

Otro producto distribuido por...
MOTO ESPAÑA

ALPHA
design

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.

Una exclusiva de:

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

Modelo ALPHA POLAR

fican su precio por tener las correas de adorno en piel de búfalo, que como todos saben es un animal en extinción, cuya caza está prohibida.

Para que no haya una grieta en el Harley Davidson Concept, también las cremas necesarias para el cuidado de las prendas de cuero están envasadas bajo el mismo nombre. Las industrias auxiliares que surten productos a Harley son las de más prestigio de Estados Unidos: Bell fabrica y personaliza los cascos, los cristales de todas las gafas están sellados por Bausch-Lomb, y las navajas camperas, propias de los rockers, son de la casa Gerbert.

La originalidad de Harley se demostró una vez más este año. Con ocasión del setenta y cinco aniversario de la marca y la presentación del nuevo motor V-2, se encargaron a Smith Wesson mil unidades réplica de la pistola modelo Kentucky-Mountain-Pistol calibre 44, dotada con el depósito para la pólvora negra en oro, y sobre el estuche de presentación, hecho en roble americano, figuraba la insignia V-2 grabada a mano sobre bronce.

Como es de esperar, a la moto, la gran señora, la reina mejor dicho, no le falta de nada. Desde unas simples tapas laterales de motor, decoradas con las insignias más diversas, hasta los sofisticados kits de transformación para el motor, se puede encontrar un abanico de accesorios cuya variedad es única. ¿Asientos? De todas clases. El de más aceptación es el modelo Camel,

bien mullido y forrado en piel de cabritilla. Suele combinarse con las carteras laterales al estilo alforja de un gran sabor a West End, y con el depósito del combustible pintado con colores bicapa Du-pont, y decorados a mano.

Está de más nombrar el sinfín de reposapiés, defensas, espejos retrovisores, faros y otros adornos que completan la gama. Sin embargo, para el cuidado de la moto hay fabricantes de categoría como Valvoline, Bell Ray o Du-pont, que surten una gran variedad de productos destinados a la lubricación de las partes mecánicas, y al cuidado exterior.

En todo este mare magnum de cosas, no hay nada barato. Harley se diferencia de otras marcas por su clasicismo, que vende a precio de oro.

En los momentos de relax, Harley está presente con vasos, copas, mecheros —Zippo, por supuesto—, relojes y libros de contenido histórico. En la intimidad, cuando se murmura algo al oído de una chica bonita, también se encuentra Harley Davidson en los pendientes. Es, en fin, el espíritu santo del motorismo.

Gigi Corbetta

SR-311 G

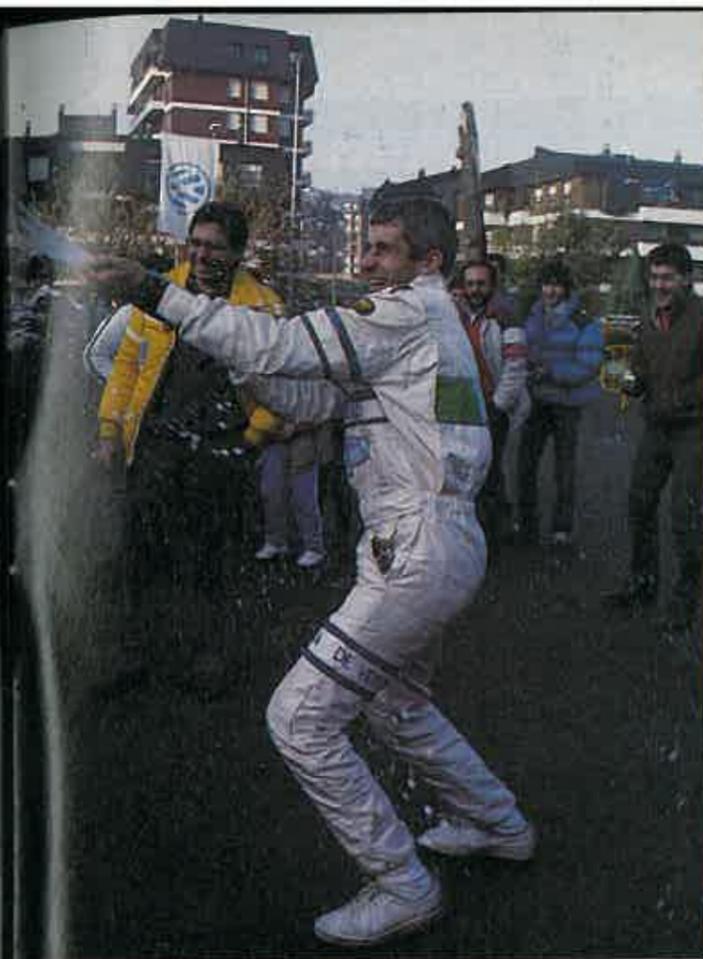
Radio Cassette: Auto Reverse Electrónico con 18 memorias
• Ecualizador de 5 bandas • 40 W potencia, sistema Dolby
• B.C. • Music search • Scanner y seek • etc.

SPARKOMATIC
AMERICA'S CAR SOUND

COMERCIAL IMPORMA
Laforja, 140, 08021-BARCELONA



Detrás de los dos Ferrari, que no tuvieron el menor problema mecánico, si excluimos el pinchazo de Zanini, Puras colocó el R-5 Turbo de la red Renault de Cantabria.



RALLYE VASCO-NAVARRO

ZANINI POR FIN CAMPEON

ANTONIO Zanini se ha asegurado finalmente el título de campeón de España de Rallyes. Después de haber dominado la temporada, que comenzó con retraso, Salvador Serviá con sus victorias en los rallyes Príncipe de Asturias y Cataluña, le puso las cosas muy difíciles, obligándole a romper una promesa, hecha hace once años, de no volver a correr nunca más el rallye Vasco-Navarro para poder defender el título. La ruptura de su promesa ha dado resultados, pues, al ganar la prueba vasca, el piloto catalán deja a Serviá sin posibilidades de quitarle el título, a falta de la última prueba, el rallye de Girona, que de todas formas tiene intenciones de correr, pero con el Ferrari preparado por el concesionario de Barcelona.

La historia de la promesa de no correr en el Vasco-Navarro viene del año 1973, en que sorprendido por una tormenta de nieve en medio de un tramo se quedó cruzado en la carretera, tapando el paso a los demás participan-

tes. Estos le acusaron de haber cruzado el coche a propósito para evitar que pasaran y conseguir que se anulara el tramo. Y sus acusaciones fueron aceptadas por el tribunal de disciplina de la Federación Española, que dejó a Zanini sin licencia por un cierto espacio de



Dominio de los Ferrari —idénticos— de Zanini y Cúnic en el rallye Vasco-Navarro. El italiano logró su objetivo de ser segundo, pero como Serviá se salió, Zanini hubiera podido ser igualmente campeón sin su ayuda.

tiempo. Ahora, Zanini justificaba el no haber mantenido su promesa por razones profesionales. Su deber de piloto con respecto a quienes le pagan está por encima de fobias personales.

Zanini había preparado cuidadosamente la prueba, contando además con el concurso de Franco Cúnico, que vino con el objetivo de quedar segundo, puesto que podía servirle a Serviá para seguir aspirando al título de campeón. Tanto Zanini como Cúnico disponían de dos Ferrari 308 GTB con motor de dos válvulas por cilindro, absolutamente iguales.

Los elementos, a favor de Serviá

Frente a ellos, Serviá tomó la salida al volante de su Opel Manta 400 Conrero, que en principio parecía inferior, si no por potencia, sí por comportamiento, a los dos Ferrari. Pero Salvador, haciendo de la lluvia su aliada, decidió ponerles las cosas difíciles a sus rivales. Cúnico fue el primer líder de la prueba, pero, a continuación, Serviá se lanzó al ataque ganando tramo tras tramo, llegando a tener más de medio minuto de ventaja sobre Cúnico y casi un minuto sobre Zanini, que pinchó en un tramo perdiendo algo de tiempo.

Al comenzar la segunda parte, Zanini despertó, recuperando el tiempo per-

Santacreu, tercero del Campeonato de España, ha vuelto a ganar el grupo A, reforzando su posición en la clasificación.



dido hasta hacerse con el primer puesto, con más de medio minuto sobre su rival y casi un minuto sobre Cúnico.

Aunque el segundo puesto podía serle suficiente para, por lo menos, aplazar el desenlace final del Campeonato hasta la prueba gerundense, Salvador no se dio por vencido, saliendo *con el cuchillo entre los dientes*, como se dice en el *argot*, no sólo para intentar alcanzar a Zanini, sino también para mantener a raya a Cúnico. Pero, como en Montecarlo, la suerte no estuvo esta vez de su lado, y tras una larga derrapada, se salió de la carretera justo en el primer tramo de esta última parte, el

de Montecalvo-Arbacegui. Aunque el coche dio con la parte trasera en un árbol, sus daños fueron mínimos y hubiera podido seguir de haber contado con más ayuda de espectadores para volver a colocar el coche en la carretera. Pero desafortunadamente, en el lugar del accidente, a aquellas horas, no había más que tres aficionados, cuyas fuerzas, unidas a las de Salvador Serviá y Jorge Sabater, fueron inútiles para volver el coche al asfalto. Serviá perdía así la opción al título, en el que no había pensado en ningún momento, puesto que su temporada ha sido bastante incierta durante su primera mitad. Posterior-



mente, la regularidad de sus resultados y las dos victorias antes mencionadas, le permitieron acercarse peligrosamente a Zanini.

Este ha cubierto ya la mitad de sus objetivos de este año, consiguiendo su octavo título nacional (sin contar con el llamado Campeonato Internacional que logró el año pasado). Ahora sólo tiene que buscar el desdoblamiento con el de los rallyes de Tierra, certamen en el que le amenaza otro Serviá, José María, el hermano menor de Salvador. A falta de la última prueba, Zanini necesita un tercer puesto para neutralizar una posible victoria de su rival.

Serviá se batió como un león, dejando a los dos Ferrari a sus espaldas en la primera parte. Superado por Zanini en la segunda, se salió de la carretera nada más comenzar la tercera.

cionados que se demostraron excelentes navegantes, al ser capaces de encontrar los tramos del rallye, pese a que casi la totalidad de señales del País Vasco están emborronadas con pintadas.

La prueba transcurrió sin incidentes y la organización fue correcta, tanto en lo que se refiere a la parte deportiva como a la técnica.

Angel Carchenilla

CLASIFICACION

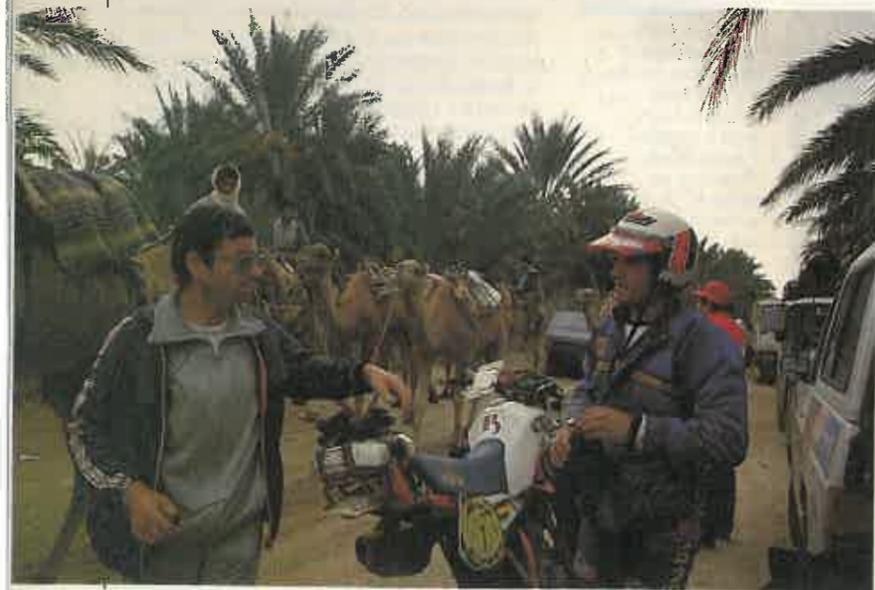
- 1, Zanini-Autet (Ferrari 308 GTB), 2 horas, 13 minutos, 23 segundos.
- 2, Cúnico-Sghedoni (Ferrari 308 GTB), a 2 minutos, 6 segundos.
- 3, Puras-Villazan (R-5 Turbo), a 8-29.
- 4, Santacreu-Santacreu (Opel Ascona 2.000 i), a 18-03. 1.º, en grupo A.
- 5, Holke-Puigdemogolas (Ford Fiesta XR-2), a 21-49; 1.º, en grupo N y copa Fiesta.
- 6, Genohér-Ventura (Talbot Samba Rallye), a 24-54; 1.º, Desafío Samba.
- 7, Alzaga-Zozaya (Opel Kadett GT/E), a 25-15.
- 8, Martorell-Gracia (Talbot Samba S), a 25-40.
- 9, Azcona-Vittorini (Seat Fura Crono), a 26-59.
- 10, Olaizola-Olaizola (Opel Corsa), a 28-09, 1.º copa Corsa...
- 22, Sainz-Fuente (Seat Panda 45), a 37-32, 1.º Campeonato Panda. Hasta 38 clasificados.

La buena crianza se demuestra en la mesa.



Carta de Oro. Rioja bien criado.





Carlos Mas, quinto en la Jerba 500

EL piloto catalán Carlos Mas se clasificó en el quinto lugar en la carrera de todo-terreno Jerba 500 celebrada en Túnez, sobre un recorrido de 1.700 kilómetros. Carlos corrió con una moto KTM 250 de motocross. El vencedor ab-

soluto fue el francés Lalay, sobre KTM 750. A priori, el recorrido, al margen del largo recorrido de las etapas, no ofrecía muchas dificultades, pero el mal tiempo y las lluvias torrenciales lo hicieron sumamente difícil.

Calafat, en la picota

TRAS las dos jornadas de carreras en Calafat, la automovilística de hace un mes y la motociclista de hace una semana, son más de veinte las denuncias que pesan sobre el circuito de la Ametalla de Mar. El motivo es que el único enemigo que se opone al trazado ha denunciado todo lo denunciado desde ruidos innecesarios hasta desacato a la autoridad. En este último término también está acusado el alcalde de la citada localidad; ya que es él quien ha dado los permisos en contra de una orden de derribo pendiente.

Como todo el asunto está tan embrollado y los recursos van y vienen con celeridad, nunca acaba de clarificarse la situación del circuito. Para quedar en paz con la justicia parece ser que se tendría que derribar y luego construir sobre los escombros otro circuito idéntico. En todo este proceso se echa de menos una más decidida ayuda de los estamentos oficiales, tales como la Generalitat de Cataluña, el Consejo Superior de Deportes o las mismas Federaciones territoriales.

Ganamos de calle y en cualquier terreno.

Consiga en su concesionario Pirelli los mismos neumáticos que equipan a las motos vencedoras.

Las motocicletas equipadas con neumáticos Pirelli vencen en cualquier terreno. En el Campeonato de España de Moto-Cross, en la categoría de 125 c.c., las Cagiva de Jorge y Toni Elías quedaron primera y segunda y la KTM de Pablo Colomina fue tercera, todas con Pirelli.

También en el Campeonato de España de 250 c.c., los tres primeros, Pablo Colomina, Toni Elías y Antonio Arcarons, llevaban Pirelli en sus motos.

Igual que la Honda 500 de André Malherbe y la Suzuki 125 de Michele Rinaldi, ambos primeros en sus categorías respectivas, dentro del Campeonato del Mundo de Moto-Cross.

En circuitos, en las «Motociclismo Series» los primeros también llevan Pirelli. Como la Yamaha FJ1100 de Domin-

go Gil que venció en todas las mangas disputadas.

Y usted, aunque no tome parte en competiciones, puede beneficiarse de la experiencia adquirida por Pirelli, utilizando en su motocicleta los mismos neumáticos que equipan a las motos vencedoras, en cualquier terreno.



PIRELLI

Adelanta por tecnología

Rallye Valeo: a toda luz

EL Rallye Valeo, puntuable para la Copa de España y el Campeonato de la Región Centro, se celebrará los días 1 y 2 de diciembre, con salida y llegada en el madrileño paseo de Camoens. La prueba, dividida en dos etapas, discurrirá por las provincias de Madrid y Guadalajara, siendo cuatro vueltas al circuito del Jarama el primer tramo cronometrado. Después de dos pasadas por

El Vellón, La Cabrera, El Berruoco y Uceda tendrá lugar una neutralización en Ferrod España —carretera de Daganzo, km. 5—. La segunda etapa está compuesta por tres pruebas de velocidad: Hita, La Toba y Miralrío, que se repiten tres veces. Por primera vez en España algunos tramos nocturnos estarán iluminados, lo que le dará un mayor atractivo a la prueba.

A TODO GAS

● Ya hay sucesor para Gerard Larrousse en el equipo Renault de Fórmula 1. Se trata de Gerard Toth, que hasta ahora ocupaba un alto cargo en la dirección de la marca.

● Parece en vías de solución el conflicto entre la Federación Internacional y el Automóvil Club de Mónaco. Todo parece indicar que la prueba tendrá lugar el 19 de mayo.

● Los organizadores australianos han firmado contrato con Bernie Ecclestone para montar su Gran Premio el año que viene.

● Dávila fue el vencedor del Rallye Centro, disputado sobre la segunda parte del Rallye Valeo. Tras el R-5 Turbo de Dávila se clasificó el Talbot de Martín.

● José Frigola, de la Red Renault de Concesionarios Catalanes, se impuso cómodamente con Renault 5 Turbo en el Rallye 2.000 Virajes, después de que Arnella, con Porsche 911, su máximo rival, se saliera casi mediada la prueba. La segunda posición fue para Bassas, con Renault 5 Copa, que luchó por el puesto con Donadeu hasta que éste rompió el motor del Porsche que conducía. El tercero fue Bosch, con Escort XR3.

● Después de celebrarse en Zaragoza la última prueba del Campeonato de España de Autocross, Dalmau, con motor Renault, se ha proclamado campeón en la categoría de

TT, tras quedar cuarto en la prueba zaragozana. En turismos, Muñoz se ha alzado con el título, pese a no puntuar en Zaragoza.

● Lancia ha conseguido la primera victoria con su prototipo CL 2 en los 1.000 kilómetros de Kyalami. Los dos Lancia dominaron la prueba. El único Porsche inscrito, con problemas de motor, fue noveno, pero como los coches sudafricanos no entran en la clasificación, para efectos de campeonato fue tercero.

Este Porsche lo condujeron Pescarolo y Schorstein. El francés hubiera necesitado la victoria para mantener sus posibilidades al título que se decidirá el 2 de diciembre en Sabdow Park.

En esa prueba, Jesús Pareja conducirá un Porsche Kremer. En principio, su compañero de equipo debería ser Manfred Windkelhock, lo que no satisface demasiado al español, que preferiría un piloto más tranquilo y menos notorio.



Esta botella es histórica.

Así eran las botellas en el siglo XVIII, opacas y con textura mate. Nuestros antepasados sabían que la luz es un enemigo del vino.

FAUSTINO adoptó este perfil clásico para conservar mejor un vino maduro y a la vez moderno. Un vino preparado para envejecer muchos años EN ESTA BOTELLA HISTÓRICA.



FAUSTINO

Rioja-Alavesa

Bodegas Faustino Martínez-Duñón



Mi primer amor

PEDRO GUAJARDO PASION DE HARLEY

La pintura es su profesión; los barcos fueron su placer; las motos le proporcionaron el gozo de sentirse libre; los coches, sólo son para él unas máquinas necesarias en el tipo de vida que nos impone nuestro tiempo.

UNA vitrina guarda en su despacho cartas manuscritas de Felipe González y Alfonso Guerra, otras mecanografiadas de la Casa del Rey y la Embajada de EE UU, y muchas fotografías estrechando manos ilustres. Pero, aunque estos recuerdos son muy importantes porque reflejan sus éxitos como pintor, no son tan entrañables para Pedro Guajardo como unos viejos recortes de periódico amarillentos por el paso de los años. En ellos se habla de un Guajardo joven e intrépido que fue subcampeón europeo de motonáutica en 1960.

«Era muy aficionado a la pesca submarina —nos dice—, y necesitaba un

tas, todo el mundo me localizaba. Más de una persona se vengó de mí pinchándole las ruedas.»

Guajardo no quiere hablar de coches, a los que considera tan sólo objetos necesarios. Las motos y los barcos son otra cosa, ellos le hablan de libertad, de sueños en el horizonte.

Todo en este recio aragonés es una constante sorpresa. Nos sorprende su pintura realizada con una técnica milenaria que fue empleada por los cartagineses; nos sorprende con sus aficiones de armador y sus éxitos pilotando barcos y nos sorprende cuando escuchamos su voz, atrapada en una cinta magnetofónica, recitar sus hermosos poemas. Guajardo es muchas cosas a la

ro, pero quedé descalificado porque se me cayó el motor al agua. Son cosas que suceden a los novatos y yo entonces lo era.»

Sin embargo, a pesar de aquel fracaso, o tal vez motivado por él, Guajardo decidió convertirse en uno de los mejores.

«Hasta que un día me di cuenta de que el mar estaba robando tiempo a mi pintura y lo que había comenzado como una actividad física para contrarrestar un trabajo sedentario, me estaba desbordando. En mil novecientos sesenta y cinco abandoné las competiciones y me limité a navegar, de cuando en cuando, en un pequeño barco de recreo al que llamé "Vikingo"»



motor pequeño para moverme por el agua. Aquel minibarco, diseñado y construido por mí, fue el comienzo de mi pasión por la náutica.»

No sabe hacer las cosas a medias y se entrega con vehemencia en todo lo que emprende. A los dieciocho años tuvo su primer vehículo, una moto Lube de 150 centímetros cúbicos, a la que tenía que dar patadas para frenar, pero que le parecía la mejor del mundo. Después fue dueño de una Sanglas y, más tarde, de dos Harley Davidson de diferentes modelos. La segunda, muy espectacular, la consiguió a cambio de uno de sus cuadros.

«Era un compromiso; cuando la dejaba en la puerta de una sala de fies-

vez, porque es, ante todo, un artista que rezuma sensibilidad.

«Siempre he vivido muy deprimida —dice—. No había terminado de construir un barco cuando ya se había quedado anticuado y tenía que superarme a mí mismo haciendo otro que ganase media milla a fuerza de pequeños detalles en la flotación del agua. Como no tenía tiempo de baulizarlos a todos, los llamaba "Vikingo" seguido del número ordinal que les correspondía.»

Pero no todo fueron triunfos. Su primera competición le resultó algo decepcionante.

«Se celebraba en el estanque del Retiro —recuerda—, con motivo de las fiestas de San Isidro. Yo iba el prime-

como recuerdo de los anteriores. Pero en aquella ocasión sí tuve tiempo de escribir el nombre bien visible en la proa.»

Aquel barco fue vendido cuando su dueño decidió hacer un viaje a América, pero su imagen sigue impresa en muchas de las fotografías que guarda Pedro Guajardo.

Por todas partes nos rodean las obras de Guajardo, profundas, excitantes o serenas, según el estado de ánimo que las hizo nacer; por todos los rincones se esparcen las notas de Carmina Burana y frente a nosotros, transformados en viejos papeles amarillos, duermen muchos sueños.

M. Angeles-G. Maroto

Realiza: Pilar Parra
Fotos: A. J. Nieto

Caprichos

1. Maletín doble de viaje, en piel. Diseñado por Porsche para hombres ocupados. Cuesta 50.600 pesetas.

2. Chandal de algodón Porsche para deportistas. Gran comodidad de movimiento. Cuesta 11.900 pesetas.

3. Gafas de sol Large, diseño exclusivo para Porsche. Retiene igualmente el exceso de luz. Es un modelo joven y actual, cuyo precio es de 9.000 pesetas.

4. Completísimo reloj de



gran precisión. Lacado en negro; indica los días. Cuesta 32.300 pesetas.

5. Llavero práctico con capacidad amplia. No estropea bolsillos y es cómodo de transportar. Su precio es de 2.980 pesetas.

6. Práctica chequera en piel. Sirve también para guardar las tarjetas de crédito. Cuesta 6.750 pesetas. Todos estos artículos se venden en Romero Hermanos, calles Silva, número 2, y Leganitos, 45. Madrid.





Agenda personal

Carreras en casa

El programa deportivo *Tiempo y Marca*, que se emite los domingos por la Primera Cadena de Televisión, a partir de las doce de la mañana, tiene previsto conectar el día 18 con el circuito del Jarama para retransmitir algunas de las pruebas que se realizarán ese día. Las carreras se iniciarán a las diez y cuarto de la mañana, y se correrán las pruebas correspondientes a la Fórmula Fiesta, Fórmula Nacional, Trofeo Autobianchi, Campeonato de Turismos, Copa Fura y Copa Nacional Renault.



DOS Y CUATRO RUEDAS

EL Rallye de Regularidad Motociclista Tito se celebrará el próximo día 18 de noviembre por tierras de Vizcaya. Esta prueba, puntuable para el Campeonato de España, está organizada por la Real Peña Motorista Vizcaya, y tendrá un recorrido total de 346 kilómetros, divididos en dos etapas y con cuatro pruebas de regularidad estricta. También el día 18 tendrá lugar en Rubio (Igualada) el VII Trial del Rubio, carrera puntuable para el Campeonato de España de la especialidad. Ese mismo día, en el circuito de Paesa, se celebrará la última prueba del Campeonato de Castilla de Resistencia de Karting.

Más motor en la radio

Desde el pasado 13 de octubre, radio Sant Feliú —105,6 FM— emite todos los sábados, de 12 a 13 horas, un espacio dedicado al mundo del motor. El programa, denominado *A Punto*, está presentado y dirigido por Enrique López, y trata ampliamente todos los aspectos del automóvil, tanto deportivos como técnicos.

También con 5 años
el whisky de los monjes
es un auténtico
Ye Monks



5 años



12 años



Scotch Whisky
Ye Monks
Aún mejor.

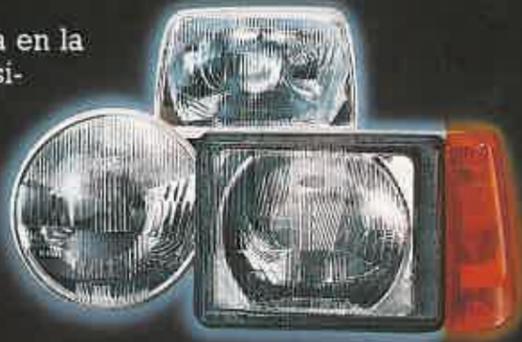
Importador Exclusivo: CODILSA/Cia. Distribuidora de Licores, S.A.
Montesa, 16. Teléfonos 402 78 16 y 402 79 04. Madrid, 6.

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.

Instálelos; y cuando le pregunten:



... y la familia?
Segura.
Gracias.



Valeo

ZANINI POR FIN CAMPEON

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

17 de noviembre de 1984 • Núm. 56 • 165 ptas.

**EL FORD
FAMILIAR
DEL FUTURO**

MAS FUERZA EN EL NUEVO RENAULT-18



PRIMERAS FOTOS DEL ESCORT '85

PRUEBA COMPLETA DEL PORSCHE 944

DESCUBRA EL FERRARI GTO



**POLO 1.3, CORSA 1.3, FIESTA 1.3
COMPARATIVA DE TRES ALEMANES
FABRICADOS EN ESPAÑA**