

**ESTORIL
SENA O REI**

LLEGO EL MALAGA



SEMANAL
Motor 16
GRUPO

27 de abril de 1985

Núm. 79 • 175 ptas.

LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS

CAPITULO 1
Escribe
**CARO
BAROJA**

**FOTOS
ESPIA DEL
R-19**



GALLEGO & REY

**CORSA SR
FRENTE A R-5 GTS**

A FONDO: MERCEDES 300 E

**ALFA:
VIENE EL 75**



Coca-Cola



Premios... ¡A toda marcha!

¿Te gustaría estrenar un estupendo coche y disfrutar en él de tu música favorita?

¡CON COCA-COLA, COCA-COLA sin cafeína y COCA-COLA light, TAMAÑOS DE LITRO, tienes tu gran oportunidad!

A partir de ahora y hasta el 15 de Junio, los tapones de las botellas de 1 LITRO DE COCA-COLA, COCA-COLA sin cafeína y COCA-COLA light llevan en su interior VALES para participar en el sorteo de 30 magníficos OPEL "CORSA" y miles de auto-radio-cassettes "stereo".

¡UN OPEL CADA 2 DIAS DURANTE 2 MESES!

Participar es sencillísimo: pega cada VALE en una hoja de papel con tu nombre y dirección y envíalo en un sobre al Apartado de Correos 52.052 de Madrid.

Con COCA-COLA, COCA-COLA sin cafeína y COCA-COLA light tamaño 1 LITRO... PREMIOS... ¡A TODA MARCHA!

Bases

- Los vales para el sorteo deben recibirse en el Apartado indicado antes del 15 de Junio de 1985
- El resultado del sorteo notarial se comunicará directamente a los agraciados y se publicará en medios de difusión nacional
- Los empleados de la Organización Coca-Cola de España no pueden participar en esta promoción



Esta semana:

El cochecito

HOY, abril de 1985, la carretera nacional ya no es del «seiscientos». Los hombres, sin embargo, sí siguen adelante, aunque no al frente de aquel utilitario que causó furor en la España de los sesenta. Pero la máquina todavía se resiste a morir y circula con humildad por muchas calles españolas.

España ya ha hecho el análisis de la historia de la transición, que ha llenado cientos y cientos de páginas, pero quedaba por hacer la verdadera historia de unos tiempos difíciles que tuvieron como símbolo de bienestar un modesto cochecillo, popular entre los populares, que era el sueño de todos aquellos que podían permitirse el lujo de coleccionar un buen puñado de billetes y, además, tener un amigo, a nivel de ministro, que les pudiera recomendar para que le concedieran el vehículo. Esta historia difícil es la de la «España del seiscientos», un sueño que no estaba al alcance de todos.

Durante veinte semanas las mejores plumas nacionales irán desgranando en las páginas de MOTOR16 aquellos viejos pero todavía recientes recuerdos. «La historia —nos recuerda en el primer capítulo nuestro nuevo académico Julio Caro Baroja—, es un acto de memoria colectiva y una toma de conciencia de que el pasado influye sobre el presente.» Y a este objetivo vamos. Ca-

da uno de los veinte años que «el cochecito» ha tenido de vida en nuestro país será comentado por plumas tan relevantes como las de Alonso Zamora Vicente, Jesús Hernández Santos, Vázquez Montalbán, Luis Berlanga, Antonio de Senillosa, Sánchez Dragó, Baltasar Porcel, Enrique Tierno Galván, y así hasta completar un espectacular ramillete literario. Lo hacemos como postre homenaje a un coche mitológico para los españoles, como un intento de contar la historia contemporánea desde dentro de un vehículo, como un regalo cultural para nuestros lectores.

Junto a estas «crónicas rodantes» incluiremos la historia de lo que ha sido el automóvil en España. Los modelos que quitaron el sueño a nuestros padres o los coches que sólo estaban al alcance de los que también habían alcanzado el poder.

Julio Caro Baroja, como les decía, abre el fuego. De la mano del ilustre antropólogo nos llega el recuerdo de 1956, un año que, «es claro que para mí, como persona, tiene una significación primordial, distinta en absoluto a la que puede tener para otros españoles. El mes de octubre de 1956 murió mi tío Pío Baroja...». Lean, lean, por favor, que estoy seguro de que no les vamos a defraudar.



Félix Lázaro

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16		31 MERCADO	Precios motos
6 LO ULTIMO	Renault 19, el relevo de los R-18	33 CONOZCA SU COCHE	Adiós al delco
8	Alfa Romeo 75	34 CUENTENOS SU CASO	
10	Niki Lauda probó el Fiat Uno Turbo	36 COMPRAR Y VENDER	
12	Emelba siete; la familia unida	40 AGENDA PERSONAL	
22 REPORTAJE	A 131 muerto, Málaga puesto	43 LA ESPAÑA DEL 600	
26 XAVIER DOMINGO	Vino dulce	56 MOTOS	Vespas de competición
27 MERCADO	Oferta de la semana	58 DEPORTE	Gran Premio de Portugal de Fórmula-1
28	Precios de coches nuevos	65 CATALUÑA EXPRES	Pre-Salón
30	Precios de coches usados	66 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS	

Pág. 15

Prueba A Fondo del nuevo Mercedes de la serie W-124, el 300 E, de gasolina, que es el más potente de la gama; un coche seguro, cuidado en su acabado y con un precio de cinco millones de pesetas.



Pág. 50

Prueba comparativa de dos pequeños utilitarios revestidos de cierto carácter deportivo y ligeramente evolucionados, aunque sólo en apariencia: el Opel Corsa SR y el Renault 5 GTS.



EL FUEGO HUELE A HUMO

LAGARTO, lagarto!, habrán dicho en Andalucía al contemplar al Renault Fuego rodando sobre la bicha en los anuncios de la agresiva campaña de publicidad de la marca, para aligerar el stock de un coche que acaba de dar por terminada su producción.

El interés por vender rápidamente estos coches es tan grande que los concesionarios de FASA Renault ofrecen hasta veinticinco mil pesetas a quien dé el aviso de un posible cliente.

Ya sabe la manera de ganarse unas pesetas si tiene un amigo que no le tema a las llamas, o, si decide ir directamente a por el coche, no olvide pedir el descuento del avisador.

Barcelona, más segura

Durante el año 1984 descendieron en un 20 por 100 el número de accidentes de tráfico en Barcelona y en la misma proporción el de muertos. El mayor número de



EL GALLEGO ATOMICO

LOS publicitarios ya no saben qué inventar. A la hora de realizar los spot para televisión, los de Citroën se llevan, por ahora, la palma: el Citroën Visa GTi, al que ya comienzan a llamar «el gallego» (por aquello de que se fabrica en Vigo para todo el mundo), despegando de la cubierta del portaaviones atómico «Clemenceau» para ir a caer al agua y reaparecer en un submarino.

El director del film publicitario ha sido Jean Becker, con la colaboración del cascadeur Remy Julienne, y toda la operación se inscribe en la nueva estrategia, que persigue divertir más que convencer. Una secuencia del film será también pasada por TVE en la campaña de lanzamiento del deportivo GTi.

BMW, con buena marcha

De excelente es calificado por BMW el resultado de su actividad en el pasado año 1984. La filial española, BMW Ibérica aumentó su participación en el mercado de importación, pasando de un 7,8 a un 8,8 por 100, mientras que en motocicletas se conseguía vender un 21 por 100 más. En cuanto al grupo BMW destaca, para el mismo ejercicio, un volumen de ventas de 12.931 millones de marcos (con un alza del 12 por 100) y una venta de 434.266 automóviles (aumento del 2,8 por 100) y 33.912 motocicletas (aumento del 19,9 por 100).



MAS SALON EN BARCELONA

LA edición 85 del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, que se inaugura el próximo día 4 de mayo y que clausura el 12, marcará todo un récord de participación.

Ha sido tan grande la demanda de espacio que los organizadores del certamen se han visto obligados a habilitar el Palacio Victoria Eugenia y el Palacio de Alfonso XII para acoger a los automóviles de importación.

El incremento de espacio es del 20 por 100, con cerca de catorce mil metros cuadrados más de superficie de exhibición. Tras la ampliación de este año, el Salón de la Ciudad Condal se perfila como uno de los cinco más importantes de Europa, a un nivel muy similar a los de Ginebra, Frankfurt, París y Turín.



CIEN OCTANOS

- José Luis Cerón ha sido elegido vicepresidente de la Asociación Internacional de Autopistas de Peaje (IBCTA) en la asamblea de la asociación celebrada en Nueva Orleans. Cerón es el primer europeo que accede a un alto cargo de IBCTA.
- La Dirección General de Empleo ha aprobado el expediente de regulación de empleo solicitado por FASA Renault, que tendrá una vigencia hasta el 31 de diciembre de 1986 y está directamente vinculado a las negociaciones de convenio colectivo de la empresa.
- El Consejo de Ministros autorizó la contratación de las obras del desdoblamiento de la calzada de la autovía Madrid-Zaragoza, en un tramo de 13 kilómetros, entre las localidades de Meco y Guadalajara.
- La empresa Motor Ibérica, cuyo accionista mayoritario es Nissan Motor, proyecta reducir su plantilla

en 1.000 personas, según el plan de viabilidad que la empresa ha presentado a sus trabajadores.

● La Comisión Europea ha autorizado a Italia a suspender hasta finales de septiembre la importación de vehículos japoneses y soviéticos, que se realizan a través de otros países miembros de la CEE.

● El Fiat Ritmo Abarth 130 ha sido elegido por los lectores de la revista «Autohebd» como Coche Deportivo del Año. Este galardón fue instituido hace tres años, y en esta edición el Ritmo se ha impuesto al Peugeot 205 GTi y al Renault 11 Turbo.

● En el recinto ferial de Las Gaudas, Logroño, a partir del día 27 y hasta el 5 de mayo, se celebrará la II Feria del Vehículo de Ocasión de La Rioja, con la participación de todas las marcas nacionales y de importación.

Lauda, artista

Durante los días 2 al 18 de mayo tiene lugar en Barcelona la Primera Bienal Nacional de Arte en el Deporte. En ella son admitidas tan sólo obras de pintura o escultura realizadas por deportistas, en activo o no. No es el deporte como arte, sino cómo hacen arte los deportistas.

Conceden premios tanto el Comité Olímpico Internacional como el Consejo Superior de Deportes, y en la primera relación de participantes figura la de un buen conocido nuestro, Niki Lauda, quien por cierto ha adquirido recientemente un Seat Ibiza para los desplazamientos de su mujer, Marlene, en la isla mediterránea donde tienen su residencia.



A toda velocidad

La pasada semana tuvo lugar un acto entrañable en el que la revista «Velocidad» celebró su XXV aniversario, al tiempo que hizo entrega de sus habituales trofeos, Los Detacados, con los que premió a Juan Fernández, Delia Fernández Ahumada, Seat, Pegaso, Vespa, Tabacalera y la agencia Unitros. Vaya desde aquí nuestra sincera felicitación a todos los amigos que semanalmente hacen posible la aparición de «Velocidad», a su director, Luis Fernando Medina, y a su editor, Eugenio Suárez.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso. Editor: Romualdo de Toledo. Director: Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); Angel Carhemilla (Arte y Fotografía); Sergio Picione (Producto); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, José María García Cernuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma), Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Picione (Pruebas); José Robledo (Pruebas); M. Angeles G. Maroto, Caridad Plaza e Inés Prat («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Aquellos locos en sus cacharros); 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 Rufé. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Anuncios por palabras: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter. Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Difusión controlada por OJD. Es una publicación del GRUPO 16. Director general: Alfonso de Salas. Director de Publicidad: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.



RENAULT-19

EL RELEVO DE LOS R-18

RENAULT ya tiene ultimado el R-19; el modelo destinado a sustituir a los veteranos R-18, coches que están en el mercado internacional desde la ya lejana primavera de 1978.

El R-19 verá la luz a finales de 1985 o a principios del año que viene y su fabricación en nuestro país debe iniciarse de forma casi simultánea.

El próximo R-19, que todavía se conoce bajo la denominación en clave de X-48, es un coche muy aerodinámico, en el que se notan las influencias del R-25. El estilo general y la distribución del conjunto son bastante clásicas, con una carrocería en donde se integra el maletero independiente en la misma línea mostrada ya por los R-18 (sin quinta puerta), aunque las formas sean mucho más vanguardistas. El nuevo R-19 será más ancho que el modelo al que va a sustituir; se favorecerá de esta forma la habitabilidad interior, sobre todo en la parte trasera, uno de los defectos más criticados en el R-18. En el futuro Renault podrán viajar cinco adultos con toda comodidad.

Los R-19 van a heredar las mecánicas ya vistas en los R-18. Todos los motores son muy modernos, ya que están hechos por completo en aluminio. La versión básica del R-19 irá equipada con el cuatro cilindros de 1.647 centímetros cúbicos que da 83 caballos de potencia; esta versión se verá complementada por los modelos GTX, con motor de dos litros de cubaje y 102 caballos de potencia, así co-

mo por una versión turbo de 1.565 centímetros cúbicos, que gracias al apoyo de un turbocompresor americano Garret llegará hasta los 125 caballos.

El R-19 tendrá también dos motores Diesel, uno atmosférico y otro turbo; el primero de ellos con algo más de dos litros, de cilindrada dará 67 caballos, mientras que la versión turbo llegará sin problemas hasta los 88 caballos.

La gran novedad de Renault está ya completamente definida. Su lanzamiento está previsto para finales de este año o comienzos del que viene y en el Centro de Estudios de FASA en Valladolid ya se trabaja sobre algunos prototipos.



En las fotografías pueden apreciarse las diferencias en el frontal entre los distintos modelos. Las versiones básicas tendrán una rejilla similar a la utilizada por los R-18, mientras que los mo-

delos más potentes llevarán cubierta esta zona y la entrada de aire se hará por la parte inferior como sucede en los R-25 más rápidos.

Los nuevos modelos de Renault introducen una es-

tética futurista que hasta ahora está teniendo mucho éxito en los R-25 y R-11, dos modelos bien colocados en las listas de ventas y que evidencian el atractivo de esas formas.



Los probadores de la marca también ultimán los tests de la versión familiar, cazada, como las otras dos berlinas, durante las pruebas secretas que se están realizando.

ALFA ROMEO 75

BODAS DE DIAMANTE CON LA VELOCIDAD

El nuevo modelo medio de Alfa Romeo, el 75, verá la luz durante el próximo mes de mayo y se lanzará al mercado en cinco versiones diferentes. Cuatro de ellas irán equipadas con motores de gasolina, mientras que la quinta recibirá un turbodiesel. No se conocen aún los precios de los nuevos modelos, pero se supone que serán superiores en un 3 o en un 4 por 100 a los mostrados por el Giulietta. En nuestro país el precio final podría rondar los dos millones trescientas o dos millones cuatrocientas mil pesetas.

La línea externa del Alfa 75 es un canto a la forma en cuña, una forma que ya hizo su aparición en los Giulietta, se reforzó en los Alfa 33 y ahora llega a su máxima expresión en el 75, cifra elegida para designar al nuevo coche por ser durante el presente, cuando se cumplen las bodas de diamante de la firma italiana, una firma que nació en 1910.

La versión estrella de la nueva gama 75 se llamará Quadrifoglio Verde y llevará el motor de seis cilindros en V, con inyección electrónica; con dos litros y medio de cubricaje, este motor da 160 caballos de potencia, suficientes para impulsar a Alfa 75 por encima de los 210 kilómetros por hora, mientras que el kilómetro con salida parada debe cubrirse en menos de 29 segundos.

El Alfa 75 va a conservar la disposición mecánica que es tradicional en los modelos grandes de la casa italiana: el motor irá situado en posición delantera longitudinal y la tracción será tarea de las ruedas traseras. La suspensión posterior llevará el eje De Dion guiado por un paralelogramo De Watt; bajo esta definición técnica de nombre extraño se esconde un sistema muy veterano y efectivo que permite

mantener las ruedas perpendiculares al suelo, sea cual sea la inclinación de la carrocería y la dificultad de los trazados.

Además del motor de seis cilindros en V de 2,5 litros de cubricaje, el Alfa 75 tendrá otros tres motores de gasolina: un 1,6 litros alimentado por carburadores con 110 caballos de potencia, un 1,8 litros también alimentado por carburado-

Adiós a los nombres propios para pasar a los números. El 75 se ha elegido con motivo del aniversario de la marca.



res con 122 caballos, y un dos litros con inyección electrónica que llega hasta los 130 caballos. El motor diesel será un dos litros, que alcanzará los 100 caballos de potencia, gracias al empuje del turbo. El Alfa 75 turbodiesel podrá superar con cierta facilidad los 170 kilómetros por hora.



El nuevo 75 conserva un aire de Giulietta, pero su belleza estética es muy superior. En Alfa siguen fieles al perfil cuneiforme.

NUEVO



**NIKI LAUDA
PRUEBA
EL UNO TURBO**

**"ES UN
PEQUEÑO
FORMULA 1"**



DESPUES de tanto tiempo he vuelto al volante de un coche del grupo Fiat; no es un Ferrari, aunque muchas veces los periodistas italianos me hayan dicho que debería pilotar un monoplaza del Comandatore, pero es un coche deportivo con características de competición, es el Fiat Uno Turbo, un coche que después de probarlo considero como el Fórmula 1 de los

modelos de esta categoría.

No he tenido problemas con el Uno Turbo, porque en cuanto quería aceleraba a fondo y ningún brasileño (incluido Piquet) podía competir (y esto sin necesidad de que Lauda estuviera al volante). El Uno Turbo es una buena máquina, con mucha potencia y aceleraciones sensacionales. Me he divertido mucho en medio del tráfico brasileño, pues adelantaba a diestra y sinies-

tra, incluso a los taxistas más locos. El coche es muy agradable y tiene mucha potencia a bajo régimen, por lo que sale sin ningún apuro desde las velocidades más bajas.

No he notado fallos en el Uno Turbo porque la estabilidad y los frenos son también buenos. Quizá tiene unas suspensiones algo duras, pero esto es bueno, porque así se consigue un mejor agarre a la carretera. No



se va de morro, aunque sea un tracción delantera con mucha potencia.

Es difícil encontrar puntos débiles en el Uno Turbo. Quizá el cambio sea el único criticable. Cuando se va a ritmo normal todo marcha bien, pero si se conduce al límite sobre trazados tortuosos ya no pierdo tiempo por el motor, ni por la dirección, ni por la estabilidad, pero sí pierdo algunas fracciones de segundo en el momento de cambiar, porque el cambio es duro y las marchas están algo alejadas entre sí, especialmente la segunda y la tercera.

La dirección es buena y precisa, muy directa, y no tiene reacciones imprevisibles. La posición de conducción es estupenda y los pedales no presentan ninguna dificultad para hacer el puntatácón. También me gustan muchos los asientos, ya que son cómodos y envolventes; el cuadro de instrumentos es completo y muy visible; todos los mandos están al alcance de la mano. No puedo juzgar la velocidad máxima porque las carreteras brasileñas son siempre una ruleta rusa y los niños salen por todos los sitios. Pero ha sido fácil alcanzar los 160 kilómetros por hora (los he alcanzado en muy poco tiempo y pienso que las prestaciones declaradas por Fiat son verdaderas y quizá mejorables), también he adelantado sin problemas en cuarta o quinta, incluso cuando he salido desde un régimen muy bajo.

Me han preguntado qué era mejor: ¿El Uno Turbo o mi Golf GTI? No puedo responder a esta pregunta porque son dos coches diferentes que pertenecen a categorías distintas. El Fiat Uno es más pequeño, pero en su cilindrada es el mejor. Va bien para los jóvenes y yo lo recomiendo para aquellos que quieren tener un coche rápido y con buenas aceleraciones. Cuando yo era joven comencé a correr con un coche pequeño de serie y el Uno Turbo puede ser el modelo ideal para este cometido.

(Declaraciones recogidas por G. Cancellieri) **Motor 16 / auto**

EMELBA SIETE LA FAMILIA UNIDA



HACE unas semanas la firma barcelonesa Emelba dio a conocer en Expo-Ocio su última creación: el Siete, así bautizado por el número de plazas que acoge. Realizado sobre base Ronda, acepta todas las motorizaciones de este modelo y será presentado en el Salón de Barcelona.

El chasis del Ronda ha sido alargado y reforzado, pero la implantación mecánica no sufre variaciones, con lo que ésta no tiene ninguna modificación que la haga trabajar forzada. Seat ampara con su garantía este vehículo en lo que se refiere a mecánica, mientras que es Emelba la que corre con la garantía de carrocería. Esta es muy amplia y las siete plazas no representan ninguna apretura. Las cinco

butacas de la parte central y posterior son todas abatibles y extraíbles con suma sencillez. Con ello, si se precisa, se dispone de una amplia superficie de carga completamente despejada y de fácil acceso, tanto por el portón trasero como por las puertas correderas de los laterales. En los respaldos de las butacas están previstas unas bandejas similares a las que se emplean en los aviones. Para aumentar la capacidad de carga se ha incluido una baka en el techo, aunque tras la última fila de asientos cabe una respetable cantidad de equipajes.

El tablero de mandos, salpicadero y asientos delanteros, son los del modelo base, y ofrecen semejante confort. Como capítulo negativo hay que señalar algunos



pequeños detalles de acabado, disculpables por tratarse del primer prototipo.

El precio del Emelba Siete será del orden de un 30 por 100 más que el modelo base.



LA FORMA DEL EXITO.

Sierra. La silueta creada por el viento. Un coche aerodinámico y sofisticado, con un alto nivel de equipamiento.

Terminaciones Láser, GL y Ghia en versiones familiar y berlina y el deportivo XR4i. Con un equipo de serie muy completo y una serie de opciones que permiten personalizar su coche:

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

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

EL IMPORTADO MAS VENDIDO.

SIERRA



Diseño y Calidad

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



La garantía de origen.

Detrás de estos envases existen años de investigación, avanzada tecnología, completa organización,... la más fiel garantía de su origen.

Recambios Originales



A FONDO

MERCEDES 300 E

HA CAIDO UNA ESTRELLA

VIRTUDES DEFECTOS

Velocidad máxima	Muchas opciones
Calidad de acabado	Precio alto
Motor potente	Volante grande

DESDE primeros del mes de abril han comenzado las entregas de la nueva serie 200/300 que Mercedes presentó en diciembre último en Sevilla. Previsto a primeros de año en nuestro país, el retraso en la homologación de las diferentes versiones ha hecho que sus ventas se hayan demorado esos tres meses, cuando la campaña de lanzamiento había comenzado mucho antes. Esta campaña, unida a las informaciones aparecidas en la prensa han creado una expectación particular alrededor de

estos nuevos Mercedes, mayor si cabe a la que pudo tener hace dos años la introducción del modelo 190, que representaba un cierto intento de popularización por parte de la marca alemana. Un intento que sólo se ha quedado en eso, pues sus precios siguen altos. Y esto se puede aplicar a las nuevas series 200/300, en las que se mantiene esa tónica. Y lo peor es que esos elevados precios sólo dan derecho a un coche prácticamente desnudo de equipo en el que para obtener las mismas comodidades y refinamientos que en otros mo-

delos de marcas con menos «pedigrí», hay que desembolsar todavía más dinero para pagar unas costosísimas opciones.

De entre toda la gama, hemos probado la versión 300 E, de gasolina, la que tiene el motor más potente y que es la más alta de todas. Se trata de un coche rápido, bastante seguro, cuidado en su acabado y aceptablemente confortable. Basándonos en el prestigio y la trayectoria de la marca, podríamos añadir que bien construido y que durará mucho sin dar problemas, virtud



RAMÓN RODRÍGUEZ



FICHA TÉCNICA



MERCEDES 300 E

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. **Número de cilindros:** 6, en línea. **Cilindrada:** 2.962 c.c. (88,5 x 80,25 mm.). **Cigüeñal:** De 7 apoyos. **Distribución:** Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. **Alimentación:** Inyección mecánico-electrónica KE-Jetronic. **Compresión:** 10 a 1. **Tipo de carburante:** Gasolina de 98 octanos. **Capacidad del depósito:** 70 litros. **Potencia máxima:** 190 CV a 5.600 rpm. **Par máximo:** 26,5 mkg a 4.250 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. **Caja de cambio:** Automática, de 4 marchas.

DIRECCION Tipo: De circulación de bolas, con servo. **Vueltas de volante entre topes:** 3. **Diámetro de giro:** 11,2 metros.

FRENOS Sistema: Discos autoventilados delante, discos detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Cuatro ruedas independientes.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 6,5 x 15 pulgadas. **Neumáticos:** 195/65 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.340 kgs.

tos. Si hay que destacar algunos, merece que se insista en los obtenidos en conducción rápida, por los promedios realizados y porque se trata de un coche con transmisión automática.

COMPORTAMIENTO



El nuevo Mercedes W.124 —nombre de código del modelo— ha tenido la virtud de hacernos apreciar un poco más el comportamiento de su hermano menor, el 190. De este último ha tomado las suspensiones —la trasera se ha confiado también al famoso eje multi-brazo, teóricamente capaz de controlar cualquier reacción—, pero el resultado final no es completamente el mismo. Quizá porque en este coche se ha buscado un mayor confort y la amortiguación es más blanda. En principio, y manteniéndose por debajo de ciertos límites, el coche se comporta como si marchara sobre raíles. Particularmente, en autopista, se pueden tomar todos los virajes a velocidad máxima y sin la menor preocupación. Sobre carreteras de segundo orden, y si se quiere mantener un alto tren de marcha, las cosas comienzan a variar. Como en el 190, aparece una tendencia a seguir recto en las curvas, más pronunciada si cabe que en aquél. Una tendencia que hay que achacar a la excelente capacidad motriz del eje trasero, que se resiste al más mínimo derrapaje que pudiera ayudar al conductor a terminar de negociar la curva. Los conductores más avezados podrán intentar forzar el derrapaje, cosa que conseguirán en el 300 E con mayor facilidad que en el

RAMON RODRIGUEZ

apreciada por los usuarios que pueden permitirse el lujo de adquirir uno de estos coches con estrella.

MECANICA



Bajo el capot del 300 E se encuentra el nuevo motor de seis cilindros en línea de tres litros, que conserva la estructura básica del anterior motor 2,8 litros, todavía utilizada por versiones 280 de la serie S, aunque reducido de peso en unos 42 kilos. Incluye también ajustadores hidráulicos de balancines,

lo que hace innecesario el reglaje periódico de las válvulas.

Va equipado de un sistema de encendido electrónico que se autorregula en función de las condiciones de servicio del motor y de una inyección KE-Jetronic electrónica-mecánica. Este sistema tiene todas las ventajas de la inyección electrónica, pero mantiene la capacidad de corregir mecánicamente cualquier irregularidad que pudiera producirse por fallo de la parte electrónica.

El funcionamiento del motor es muy fino. No hay prácticamente vibraciones y al ralentí el ruido es casi imperceptible. Una vez en marcha, las cosas cam-

bian y el nivel sonoro aumenta considerablemente, más de lo que hubiéramos esperado en un coche de este tipo.

El fabricante anuncia 190 caballos para este motor. Y, de verdad, los debe dar. Por lo menos a juzgar por el empuje del mismo y sus prestaciones. Pese a tratarse de un coche nuevo, pudimos cronometrar casi los 225 kilómetros por hora de velocidad punta que se anuncian para la versión con cambio automático. Y sus aceleraciones son fulgurantes gracias, en parte, a los trabajos de mejora que se han hecho sobre el cambio automático.

Además de la programación «S»

(por standar, no por sport), se introduce la programación «E» (económica). Se pasa de una a otra por medio de un interruptor junto a la misma palanca de cambio. En ambos programas, los desarrollos del cambio son iguales, pero en posición «E» los arranques se hacen en segunda y los cambios de marcha se hacen a regímenes más tranquilos que en la posición «S». Se puede conseguir, por tanto, una conducción más suave —al cambiar a menores regímenes, los tirones del cambio son mínimos— y más económica, sin renunciar por ello a todas las posibilidades de reacción en caso de necesidad. Cuando esta llega,

apretando el acelerador a tope, en posición «E», el cambio reduce hasta primera si fuera necesario para sacar el coche, y no cambia a una marcha superior hasta llegar casi al régimen máximo de giro (el fabricante ha previsto el cambio 200 revoluciones por minuto antes de alcanzar el máximo régimen de giro del motor).

En cuanto a las diferencias de consumo entre llevar el cambio en posición «S» o «E», existen, aunque sean mínimas, y llegamos a detectarlas. Hicimos la prueba en tráfico urbano, en donde el ahorro fue de un 2 por 100.

Hablando de consumos, son correc-

La forma redondeada de los Mercedes 190 se ha repetido en los nuevos modelos de la serie W-124. El Mercedes 300 E consigue gracias a sus rasgos una velocidad punta casi excepcional.



El cuadro de mandos informa con todo detalle y el único defecto es el tamaño del volante, muy grande como ya es clásico en Mercedes. Los asientos son cómodos, aunque no recogen el cuerpo en exceso. El motor es un prodigio de potencia y elasticidad.



RAMON RODRIGUEZ

190. Pero cuando lo logren se encontrarán con una reacción brusca y poco agradable. Y es que Mercedes lo que ha buscado es hacer un coche rápido y confortable, pensando en autopistas y carreteras de buen piso y trazados rápidos.

Y eso se nota también en el confort de marcha. Pese a la más suave amortiguación de que hemos hablado, las irregularidades del pavimento no acaban de ser perfectamente filtradas por la suspensión.

Pasando al capítulo de la dirección, que es asistida, no hay más crítica que hacer que la del volante, excesivamente grande. Los frenos, opcionalmente equipados de ABS, son eficaces. Lo que no se acaba de comprender es que existiendo ya un Ford Scorpio con este sistema antibloqueo de serie, un Mercedes que cuesta el doble lo tenga en opción.

CARROCERÍA

Lo mejor del nuevo coche es, sin duda, el estudio aerodinámico de su carrocería. Mercedes ha conseguido

mantener una línea clásica, e incluso su estilo tradicional, sin tener que recurrir a formas difíciles de aceptar por el público usuario de estos coches, conservador y de gustos muy clásicos. Pues bien, con todo eso, ha conseguido un excelente coeficiente aerodinámico, un CX de 0,30.

La otra cara de la moneda de esta carrocería son sus interiores, bastantes limitados. Se trata de un coche ancho, pero corto de habitáculo. Si echamos el asiento delantero al tope del recorrido de sus guías, el espacio que queda para las piernas de los ocupantes del asiento posterior es de apenas quince centímetros. Hay que decir, de todas formas, que quizá pensando en que las estrellas del baloncesto pueden también llegar a utilizar un Mercedes, los asientos delanteros tienen unas larguísima guías.

Los asientos son duros, pero confortables. A los delanteros les falta suje-

EQUIPAMIENTO

Pobre para cinco millones

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	SI
Reloj	SI
Ordenador de viaje	NO
Testigo reserva carburante	SI
Testigo de freno de mano	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	SI
Piloto antiniebla trasero	SI
Aire acondicionado	NO
Volante regulable	SI
Asiento regulable en altura	NO
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevavinas eléct. (del/tras)	NO/NO
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	NO
Preequipo de radio	SI
Limpia-lavavina trasero	—
Asiento posterior divisible	—

Opciones del Mercedes 300 E: Pintura metalizada, 118.000 pesetas; aire acondicionado, 367.000 pesetas; radio Becker, 216.000 pesetas; elevavinas delantero, 81.500 pesetas; elevavinas delantero y trasero, 145.000 pesetas; sistema ABS de frenos, 286.000 pesetas.

FRENOS

Así de gusto

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	7,0
A 100 km/h.	28,4
A 120 km/h.	45,6

CONSUMO

Mucho, en ciudad

	l/100 km.
CIUDAD	
A 26,8 km/h. de media	14,6
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	8,4
En conducción rápida	15,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,3
A fondo	15,9
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	12,1
Recorrido (kilómetros)	530

ción para el cuerpo de los ocupantes. El salpicadero ha sido diseñado en el estilo del modelo 190. El cuadro de instrumentos, a base de relojes analógicos, es suficientemente completo. El volante es demasiado grande e incómodo de manejar. Pero por lo menos a

PRESTACIONES

Una fiera domada

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	222,1
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	16,2
1.000 m. salida parada	29,5
De 0 a 100 km/h.	8,5

través del mismo se ve bien el cuadro de instrumentación. Las puertas permiten un fácil acceso a las cuatro/cinco plazas gracias a su importante ángulo de apertura.

La climatización es muy buena. Permite regular la temperatura deseada en el interior —mínima de 18 grados— a gusto, tanto del conductor como del pasajero de su derecha.

En cuanto a la presentación, peca de sobria, pese a la madera que cubre el frente de la consola y el salpicadero. Gustaría un poco más de ostentación, a tono con el precio del coche. La calidad del acabado parece buena, aunque lo cierto es que rodando por carreteras secundarias hemos escuchado algún ruido de carrocería que nos parece casi inadmisibles en un coche de su categoría e imagen.

En lo que se refiere al maletero, es amplio y tiene la ventaja de tener una arista de carga bastante baja, lo que representa una comodidad si hay que cargar bultos pesados.

FRENTE A SUS RIVALES

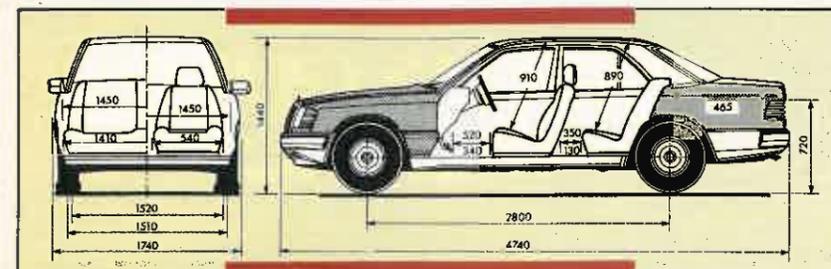
El nuevo Mercedes 300 E aporta un estilo diferente a esta categoría de berlina familiares de alto nivel, un estilo tan avanzado como el del Audi 200. La habitabilidad interior del último Mer-

SONORIDAD

El susurro de la estrella

Al ralentí	45,9
A 60 km/h.	61,2
A 90 km/h.	68,0
A 120 km/h.	71,7
A 140 km/h.	78,8
A tope (dB)	80,2

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





cedes es buena, pero no impresionante, se trata de un defecto que debe criticarse en todos estos modelos, pues su tamaño exterior hace pensar en un mayor espacio para los ocupantes.

La forma aerodinámica aventaja claramente al Mercedes 300 E y al Audi 200 Turbo en su lucha por las prestaciones; tanto uno como otro modelo son casi un 10 por 100 más rápidos que sus restantes rivales. El consumo del Mercedes 300 E está en la línea de lo ofrecido por el Audi 200, pero consume más que el Jaguar, el BMW y el veterano Mercedes 280 SE.

El comportamiento del Mercedes es el más seguro de todos los rivales. Es difícil poner defectos a unos coches que son los «buques insignia» de sus respectivas marcas, pero la eficacia lograda

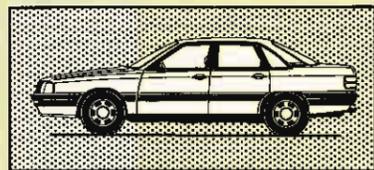
por los técnicos de Mercedes en lo referente a dar a sus coches una estabilidad excepcional no tiene parangón ni en Audi, ni en BMW, ni en Jaguar. El precio básico del 300 E es aceptable,

pero el coche está demasiado desprovisto de equipo y esto retraerá a los posibles compradores.

Sergio Piccione

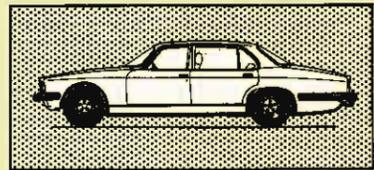
AUDI 200 TURBO 5.962.891 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.144 c.c. Potencia: 182 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.290 kg. Velocidad máxima: 226,2 km/h. Consumo medio ponderado: 12,9 l./100 km. Capacidad del maletero: 510 litros.



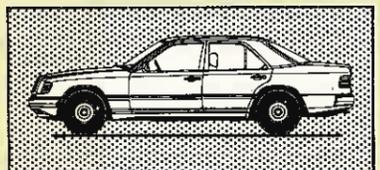
JAGUAR 4.2 6.129.175 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 4.235 c.c. Potencia: 205 CV a 5.000 rpm. Peso: 1.780 kg. Velocidad máxima: 204 km/h. Consumo medio ponderado: 11,5 l./100 km. Capacidad del maletero: 470 litros.



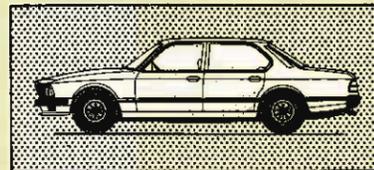
MERCEDES 300 E 4.988.281 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.962 c.c. Potencia: 190 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.340 kg. Velocidad máxima: 222,1 km/h. Consumo medio ponderado: 12,1 l./100 km. Capacidad del maletero: 465 litros.



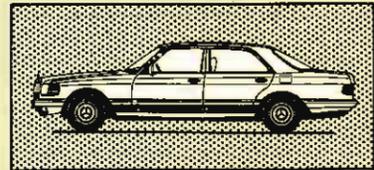
BMW 732i 6.044.108 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.210 c.c. Potencia: 197 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.540 kg. Velocidad máxima: 202 km/h. Consumo medio ponderado: 9,2 l./100 km. Capacidad del maletero: 365 litros.



MERCEDES 280 SE 5.806.703 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.746 c.c. Potencia: 185 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.560 kg. Velocidad máxima: 205 km/h. Consumo medio ponderado: 10,6 l./100 km. Capacidad del maletero: 454 litros.



TURBO

High Power Turbo Sound System

¿Sabe usted por qué le llamamos «High Power Turbo Sound System» a nuestro nuevo sistema de sonido? Pues por una razón muy simple, porque reproduce un tipo de sonido dinámico muy similar al que un Turbo sobrealimentador consigue al reforzar la potencia de un motor. El «High Power Turbo Sound System» reproduce unos sonidos increíbles, desde los más poderosos graves hasta unos superclaros agudos. Cuando usted haya instalado y escuchado nuestro «High Power Turbo Sound System»

ya no querrá prescindir de él en su coche. Solicítelo a través de nuestros distribuidores oficiales Fujitsu-Ten.



FUJITSU TEN
CAR AUDIO

MUSICOM sa
Car Audio

Consejo de Ciento, 403 bajos
Tels. (93) 231 51 12 - 246 38 01
Télex: 54789 MUYC - E
Barcelona 08009 (España)





A 131 MUERTO MALAGA PUESTO

Primero fue el S-2 o Ronda; luego, el S-1 o Ibiza, y ahora llega el S-3 o Málaga, que viene a completar la nueva familia Seat y sustituye al desaparecido 131



De izquierda a derecha, las cuatro propuestas de Giugiaro, identificadas con las siglas F1, F2, F3 y F4. Sobre una misma estructura, en los diseños se aprecian considerables diferencias de detalle, que afectan al frontal, a la solución final del maletero o a los grupos ópticos.

MALAGA, no podía ser otro sitio, es esta semana escenario de la presentación del Seat Málaga. Como en el caso del Ibiza, el Málaga tenía que ser un coche que se pudiera desarrollar rápidamente, aprovechando maquina-

ria y mecánicas ya existentes en el momento de su entrada en producción. Con estas condiciones, siete meses después de que se le encomendara el proyecto del Ibiza, llamado en clave S-1, los dirigentes de Seat llamaron a Giorgio Giugiaro para pedirle que se

encargara de realizar una berlina de tres volúmenes, destinada a reemplazar al 131. Esto ocurría a finales de 1981. Rápidamente, Giugiaro se puso a trabajar, ofreciendo una serie de alternativas estéticas sobre un coche de las características pedidas que aprovechara el



Conservando la célula central del Ronda se llegó a este boceto, de indudable belleza, pero considerablemente más costoso.

habitáculo del Seat Ronda —nacido Fiat/Seat Ritmo—, a fin de conseguir ese máximo aprovechamiento de piezas y racionalización de la producción. Aunque la confianza de Seat en Giugiaro era importante, también se contactaron otros carroceros, que no su-

Se acerca un verano de asfixia



Conducir con calor ya no es problema. Gracias a Diavia. Porque Diavia le instala un sistema completo de aire acondicionado, hecho a la medida de su automóvil. Para que Vd. pueda conducir con todo el confort y la seguridad que precisa. No lo dude y tráiganos su coche. Así podrá disfrutar del frescor Diavia mientras conduce. Y no habrá pará Vd. más veranos de asfixia.

Diavia
auto air conditioners

Dpto. Comercial: ITALAIRE, S.A.
Emilio Vargas, 18. Tfños: 41392 18 - 4139340 - MADRID.
Servicio Oficial Diavia: CAVISA
Avda. de la Constitución, 159. Torrejón de Ardoz - MADRID.

Visítenos en el
Salón del Automóvil de Barcelona
Stand nº 19 de la Plaza del Universo

RENAULT • OPEL • BMW • MERCEDES • ALFA ROMEO • LANCIA • AUDI • VOLKSWAGEN • FORD • AUSTIN ROVER • CITROEN • AUTOBIANCHI • FIAT • IVECO • JAGUAR • LAND ROVER • PEUGEOT • SEAT • SAAB • TALBOT • TOYOTA • ETC...

pieron plasmar lo que el fabricante español pedía.

Giugiaro trabajó en el proyecto S-2 de Seat hasta terminar el molde en resina, tras lo cual, el trabajo de industrialización fue pasado a Karmann, que en esta ocasión dispuso de un poco más de tiempo para hacer sus estudios del que había dispuesto para el S-1/Ibiza.

El nuevo coche aprovecha entre un 85 y un 90 por 100 de piezas de otros modelos ya existentes en la gama Seat.

Tan sólo unas 600 piezas en total han tenido que ser objeto de un nuevo diseño.

En los interiores se ha tenido un especial cuidado. Si en el caso del Ibiza se había confiado a Porsche el diseño de los mismos, en éste ha sido la propia Seat, con la colaboración de una empresa exterior a ella, pero también asentada en Cataluña, la que los ha realizado, con unos resultados sensiblemente mejores. Se mantienen de todas maneras los

dudosamente útiles satélites de mandos, en vez de las más clásicas palancas que inicialmente se habían diseñado. Por el momento, debido a las previsiones de fabricación y los compromisos con la industria auxiliar, parece claro que estos satélites se mantendrán, sea en el Ibiza como en el Málaga, por lo menos durante algún tiempo. Aunque la propia gente de Seat no está demasiado convencida de su utilidad.

El nuevo coche se ha beneficiado de



Salpicadero con detalles innovadores
Los satélites son similares a los del Ibiza



Vestiduras de nueva factura
Los colores son acertados

muchas de las enseñanzas recogidas en el Centro Técnico de Martorell de las primeras unidades del Ibiza. Insonorización, frenos, tarado de amortiguadores, etcétera, han sido mejorados ya de cara al lanzamiento del Málaga, mientras que, por dificultades de industrialización, todavía tardarán en ser mejorados en el Ibiza. El Málaga sale a la calle, se podría decir que más redondo que salió el Ibiza, que, al fin y al cabo, era el primer coche completamente diseñado por la marca y que debió ser comercializado con una cierta precipitación, al quedarse ésta sin gama que vender. Con el Málaga ha habido una mayor serenidad en su programación y se va a notar.

En general, Gunther Oistrach y Rafael Alvarez, los directores del Centro Técnico de Martorell, están contentos con el resultado. Mientras que Giugiaro trabajaba en el Málaga, el Centro de Estilo de Fiat trabajaba en el Regata, que, al fin y al cabo, no es más que un Ritmo tres volúmenes con el que suplir al 131. Pese a que ambos partieron del mismo sitio, el resultado ha sido completamente diverso. Y eso ha sido bueno para ambas marcas, que en la actualidad trabajan con absoluta lealtad la una para la otra.



Sobre la mecánica, el Málaga recibe los mismos motores que el Ibiza, con las mismas cajas de cambio y las mismas relaciones de marcha. Hay que esperar unas prestaciones y consumos semejantes, salvo en velocidad punta, en que la peor aerodinámica del nuevo modelo va a jugar en su contra. Y es que ésta no ha sido una preocupación para Seat, que ha buscado sobre todo la habitabilidad. En cambio, el peso será prácticamente el mismo, pese a ser un coche netamente más grande y dotado de un maletero inmenso.

Seat piensa que este coche, por habitabilidad, es un buen sustituto del 131, aunque quizá no representa lo que aquél representó en su tiempo. Si un 131 iba dirigido a una familia media alta, en estos momentos, por la evolución del mercado, el destino es una familia media.

La producción del coche ha comenzado ya. Todos los concesionarios cuentan con, por lo menos, un coche, lo que representa un stock de unas 1.200 unidades. Pero en breve aumentará, porque salen ya unas 200 unidades por día de las cadenas. La comercialización será inmediata tras el Salón del Automóvil de Barcelona, en donde será una de las novedades mundiales.

Sergio Piccione

Fotos: Alfonso J. Nieto



En el Centro Técnico de Martorell, junto a algunos modelos todavía celosamente guardados. Arriba, dos salpicaderos con mandos de luces convencionales.



LA zona española más característica para vino dulce es Málaga. El viñedo está casi todo en el norte de la provincia, salvedad hecha de la subzona costera occidental, en el sur y alrededor de Manilva, Casares y Estepona.

Otras subzonas son las de Antequera, Vélez-Málaga, Málaga mismo y Tórrax.

Moscatel, Pedro Ximénez, Palomino, Perruno, Malvar, Morisca y algo de Airen constituyen lo esencial del cepaje con el que se elaboran vinos de Lágrima, Pedro Ximénez y Moscatel. Son vinos de fuerte graduación alcohólica y alto contenido en azúcares. Vinos, por tanto, de postre o para tomar entre comidas con algún acompañamiento de frutos secos o de pastas y dulces.

El Lágrima es el vino que se obtiene sin prensar la uva, es decir, por el goteo de la presión de su propio peso o por el método ancestral del pisoteo. Los Pedro Ximénez se elaboran a partir de uva de esa variedad previamente supermadurada al sol después de vendimiada y cuando ya está casi pasa.

La alta gastronomía decimonónica admitía estos vinos en la mesa para acompañar determinados platos. Los paladares afinaban entonces mucho más que ahora y estaban familiarizados con el más amplio abanico de sabores. Algunos moscateles de alta calidad y más secos que otros acompañaban perfectamente un foie de oca o de pato con manzana asada, por ejemplo. En todo caso, los Málaga aparecían en los banquetes más refinados y completos y, a veces, eran incluso los únicos vinos de España que alternaban con los mejores o los más acreditados caldos del mundo.

La dieta de hoy, incluso en las grandes ocasiones, ha cambiado muchísimo. Hay menos contrastes y matices o se trabaja con otras armonías de sabores.

Sin embargo, los Málaga no debieran perder su sitio en la mesa. Por ejemplo, habría que desterrar la absurda y antipalatial costumbre de servir cavas o espumosos después del café. Ese tipo de vino debe ser servido antes de o durante la comida, y no después. En cambio, la copa de dulce después de la co-

Vino dulce

mida si que es un excelente digestivo, sobre todo después de comidas o cenas ligeras y de poco aporte calórico.

También son excelente compañía estos vinos por la tarde, con el habano, a la hora de mirar en las pantallas de TV la carrera de coches, el partido de fútbol o la película de turno. Y aun hay otras maneras de beberlos. Por ejem-



plo, el moscatel, en trago largo y frío, incluso on the rocks, durante o después de un esfuerzo físico y deportivo que requiera restauración en glucosas. En el transcurso, si se da el caso, de alguna larga caminata por la montaña y para acompañar algunas frutas secas, como higos o pasas.

En todo caso, el sector de vinos dulces hoy en día tiene serios problemas. En el dominio de la mesa ha sido una de las principales víctimas del cambio en los usos y costumbres. La zona de Málaga, muy especializada en este tipo de caldos, lo sufre.

La Denominación de Origen es peculiar. Tienen derecho a ella los vinos de la provincia criados en bodegas enclavadas en el término municipal de Málaga. Sus variedades más notables son el *Dulce color*, el *Blanco dulce*, el *Semidulce*, el *Lágrima*, el *Pedro Ximénez*, el *Moscatel*, el *Tintillo*, el *Roma* y el *Pajarete*.

Coupages, elaboración y distintos matices de dulzor y de color diferencian los distintos caldos malagueños que titulan entre 12 grados los más flojos y 23 los más fuertes. En muchos casos, la elaboración incluye la introducción de mostos concentrados, es decir, de arrope, antes de la fermentación.

Hay algo que puede ser incentivo para su recuperación en nuestra vida cotidiana. Fueron, otrora, muy utilizados como reconstituyentes sexuales y como afrodisiacos, precisamente a causa de su alto contenido glucósico.

Un vaso de Málaga con una yema de huevo y algo de canela y pimienta reanimaba, dicen, los más decaídos ánimos de nuestros abuelos a la hora de honrar a nuestras abuelas, cuando aún no eran ni abuelos ni abuelas, claro, aunque la receta sería válida también para la tercera y aun la cuarta edad.

De todos modos, los mejores dulces de Málaga son los añejos. Todas las bodegas tienen alguna barrica de reserva más que centenaria y son entonces vinos densos, espesos, que casi se pueden cortar con cuchillo. Pero han conservado un vigor extraordinario y han sabido llevar todas sus esencias a buques de exquisita complejidad aromática y sávida. Son auténticos tesoros.

VENTAS EN EL PRIMER TRIMESTRE

Al César lo que es del César: Felicitaciones al Anfac por el esfuerzo que está llevando a cabo en estos últimos meses por suministrar una información fiel y rápida. Ahora, a lo nuestro: las ventas en el primer trimestre, que con un buen mes de marzo, prácticamente se ha nivelado respecto al año pasado. En los tres primeros meses, siempre referidos a vehículos nacionales, se han vendido 115.012 automóviles, es decir, 14 coches menos que el año pasado en este mismo periodo.

Por modelos, el Renault 11 ha, literalmente, aplastado a sus rivales, con casi cinco mil unidades más que el Corsa, y con el Renault 9 en tercera posición. Si sumamos R-9 + R-11, que, al fin y al cabo, es lo que ocurre con los Corsa de dos o tres volúmenes, los dos Renault consiguen más del doble de cualquiera de sus rivales, con más del 20 por 100 de penetración.

MODELO	Marzo	Primer trimestre 85	Penetración %
1.º Renault 11	6.612	15.679	13,6
2.º Opel Corsa	4.346	10.804	9,4
3.º Renault 5	3.918	6.403	5,6
4.º Ford Fiesta	3.397	7.814	6,8
5.º Peugeot 205	3.073	8.068	7,0
6.º Ford Escort	2.446	5.785	5,0
7.º Renault 9	2.435	8.925	7,8
8.º Seat Panda	2.257	5.289	4,6
9.º Ford Orion	2.130	4.941	4,3
10.º Seat Ibiza	2.083	5.054	4,4
11.º VW Passat	1.897	4.486	3,9
12.º Renault 18	1.859	5.066	4,4
13.º Citroën BX	1.606	4.759	4,1
14.º VW Polo	1.591	3.234	2,8
15.º Talbot Horizon	1.386	4.341	3,8
16.º Peugeot 505	903	2.339	2,0
17.º Seat Ronda	878	3.365	2,9
18.º Citroën Visa	863	2.388	2,1
19.º Talbot Solara	672	1.351	1,2
20.º Renault 4	541	1.416	1,2



Oferta de la semana

FIAT-LANCIA SE PREPARA PARA LA PRIMAVERA

Los concesionarios Fiat-Lancia preparan una interesante oferta para esta primavera: a todo comprador de un coche de estas marcas le regalarán un ciclomotor Vale de la casa Vespa; así que, como podemos apreciar, todo es italiano.



Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

KTM

250-MKT	250	48	130	493.000
250-GE	250	44	120	483.000
250-MC	250	4E	120	489.350

LAMBRETTA

125	125	8	80	172.577
150	148	7,8	87	176.380
200	198	8,7	107	186.120

LAVERDA

90S-1000	901	88	215	1.185.000
----------	-----	----	-----	-----------

MONTESA

Cota 242	233,3	-	-	272.200
Cota 348 Trail	349,8	-	-	270.200

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

MORINI

250 Bellavita	235,5	20,0	138	341.180
350 Turani	344,1	25,0	160	484.000
500 Sport	478,0	43	170	521.000
500 Camel	478,0	-	-	598.000

MOTO GUZZI

V 80 III	490	47	170	606.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 65	643,4	52	185	683.850
V 65-SP	643,4	52	180	770.305
V 65-Custom*	643,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
La Mana III	844	81	220	1.003.934
1000-SP-MT	948,8	71	200	988.865
1000-Convert	948,8	-	-	819.280
California II	948,8	-	-	1.076.845

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

OSSA

250 TE	244,2	-	130	271.930
250 Cayo	242	180	100	240.380
203 Trail	202,7	-	-	330.130
350 Tx-Vi	250,0	-	-	297.990

PUCH

Cobra M 82-TI-AD	73,3	40	85	222.370
Cobra M 82-Cross	73,3	74	70	199.900
Cobra M 82-TD	73,3	10	90	248.850

RIEJU

Strada	74	8,5	-	183.000
Sharon MR-80	75	14	-	254.500
Sharon Enduro	80	30	-	307.000
Matador Cross	80	30	-	351.000

SUZUKI

GSX 550 ES	572	85	195	731.294
GSX 750 ES*	747	87	210	950.720

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

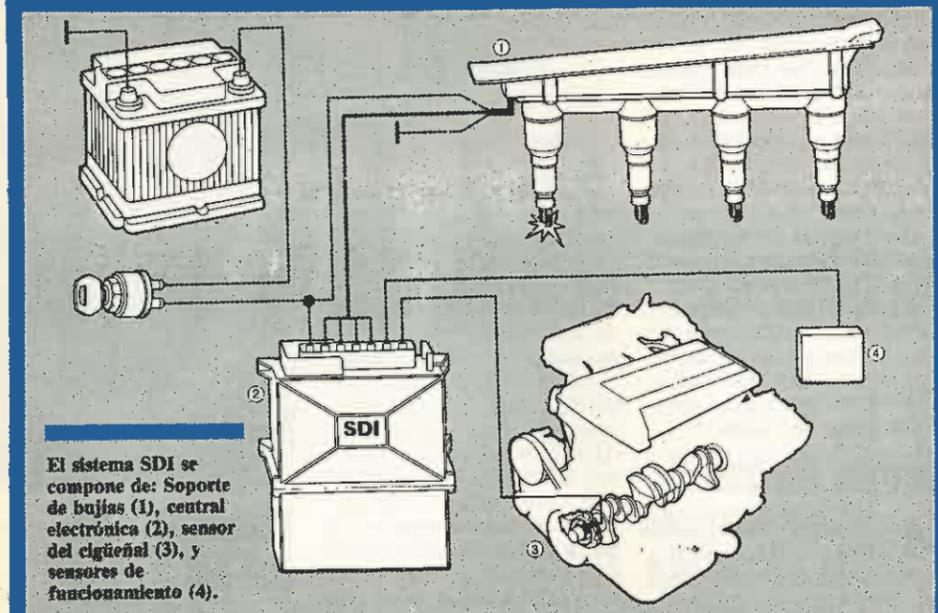
VESPA

PM 75 S Junior	74,0	4,0	90	187.215
PM 75 PKS	75,0	4,4	80	185.980
PM 75 S Elestart	75,0	4,4	80	202.290
125 CL	123,3	8,2	100	178.990
125 PK-S	123,3	8,2	100	188.580
125 Elestart	123,3	8,2	100	206.350
200-DN	197,3	8,2	110	219.530
200-DNN	197,3	10,2	110	221.760

YAMAHA

DT 80	-	-	-	217.550
BR 250	239	17,0	115	358.300
BR 250 Special	249	20,0	117	368.090
XZ 400	399	45,5	175	586.200
XZ 600	589	73,0	200	838.500
XJ 610	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.057	125,0	250	1.537.315

Conozca su coche



tuado en el extremo del cigüeñal, que manda una señal a la central electrónica cuando es necesario que se produzca la chispa. También hay otra serie de sensores que mandan información sobre las condiciones de funcionamiento del motor para que la central electrónica adecue el encendido a dichas condiciones. Por último está la pieza central del sistema, el cartucho donde van las bujías. En esta pieza están acopladas las cuatro bujías, cada una con una pequeña bobina acoplada directamente sobre ella. El funcionamiento de cada una de estas bobinas está mandado electrónicamente desde la central. Como la conexión entre la bobina y la bujía es directa se evitan todas las pérdidas y derivaciones que se producen generalmente en los sistemas convencionales. La vida útil de las bujías se ve mejorada también, ya que trabajan en condiciones óptimas.

ADIÓS AL DELCO

La firma sueca Saab ha emprendido el camino para hacer desaparecer los sistemas de encendido convencionales. Los distribuidores, platinos, tapas del delco y cables de alta tensión pasarán a la historia a manos del SDI (Ignición Directa Saab). Los ingenieros suecos han ideado un sistema de encendido comanda-

do por una central electrónica en el cual se han eliminado la práctica totalidad de las partes móviles. Gracias a esto se consigue que el sistema esté permanentemente a punto y desaparezcan los reglajes de encendido durante toda la vida útil del coche. Este sistema también permi-

te mejorar los rendimientos, al poderse aumentar el voltaje de la corriente de alta tensión de 25.000 voltios a 40.000. Otro aspecto que mejora es la fiabilidad, ya que el sistema es muy poco sensible a la humedad y a las vibraciones del motor. El sistema se compone básicamente de un sensor si-

NOTICIAS DE EMPRESA

CASA SOBRE RUEDAS

VIAJES Capri ofrece la posibilidad de alquilar, con kilometraje ilimitado, autocaravanas perfectamente equipadas con calefacción, aire acondicionado, agua caliente, etcétera, para los amantes de viajar de una forma independiente y dinámica. Viajes Capri está en la calle Meléndez Valdés, n.º 42. 28015 Madrid. Teléfonos 449 30 20 y 449 30 26.



LOS MERCEDES MAS CERCA

MERCEDES-BENZ España, S. A., y Manufacturas Hanover Leasing S.A.E. firmaron el pasado 1 de abril un acuerdo general para la financiación de las ventas de la marca Mercedes-Benz. El objetivo principal que se pretende es facilitar al cliente alternativas

de financiación que permitan una adquisición ágil y en condiciones de máxima economía. Ambas empresas instalarán paulatinamente la infraestructura funcional y legal necesaria para cubrir el aumento de sus actividades que se espera lograr con este acuerdo.



PHILIPS MUNDIAL

Las máquinas de afeitar Philips están patrocinando este año al piloto motociclista Tony García para competir en el Campeonato del Mundo de Velocidad. Tony García estuvo presente en Sudáfrica, aunque no consiguió clasificarse, e intentará sacarse la espina en el próximo Gran Premio de España. En la fotografía, junto a él, el otro piloto, Juan Garriga.

CONTINENTAL DOBLARA SUS VENTAS

NEUMATICOS Continental ha conseguido

GERSTENMAIER EN EL SALON

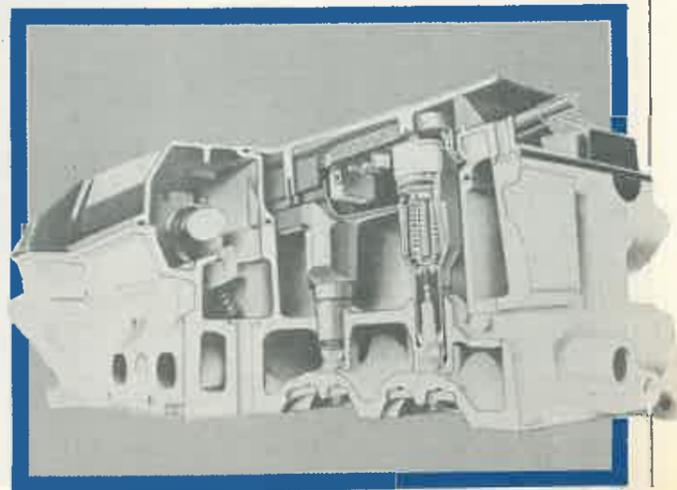
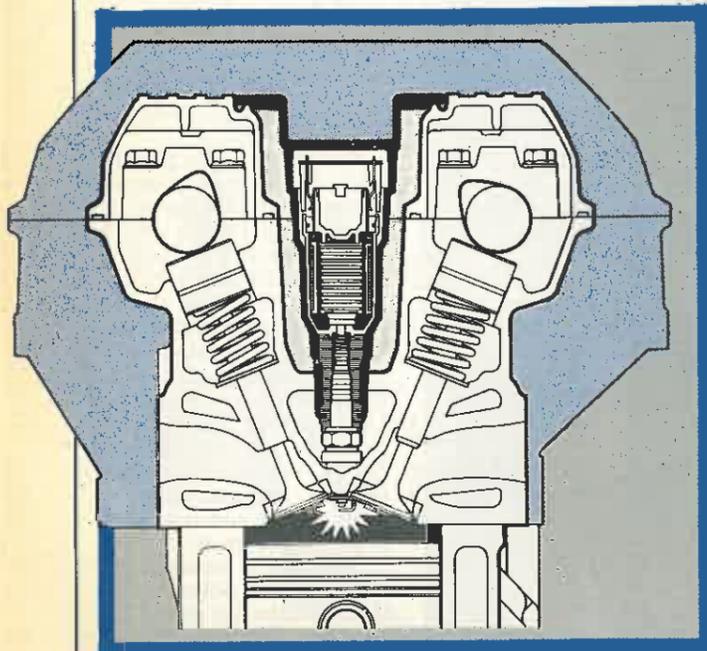
La firma Rudolf Gerstenmaier, importador de recambios originales para el ramo del automóvil, y con motivo del Salón del Automóvil de Barcelona, ha preparado una serie de actos para distribuidores y profesionales de la información entre los que destaca la

MICHELIN EN ZARAGOZA

El pasado 26 de marzo la empresa Michelin inauguró una nueva sucursal en Zaragoza que actuará como centro de almacenamiento y distribución en el área de Aragón y Soria. Esta amplia y moderna instalación, en la que trabajan 21 personas, se encuentra situada en una parcela de más de 26.000 m²

Corte del cartucho de bujías en el que se aprecia el lugar donde van montadas las bobinas de cada bujía.

Este aspecto tiene la culata del Saab con el sistema de ignición directa desarrollado por los ingenieros de la marca.



APRENDER COMPETICION

SOY un fiel lector de su revista desde el mismo día de su comienzo de publicación y ahora me dirijo a ustedes para consultarles algunas dudas que nos han surgido con el comienzo de la temporada de fórmula 1 y las imágenes de la televisión. ¿Qué significa una bandera verde que enseñan a los pilotos en carrera, sobre todo cuando va más de uno o hay algún rezagado? ¿Qué significa la palabra slick que leo de vez en cuando? Esperando su amable contestación, reciban un saludo de

José C. Fernández
Madrid

Respuesta.—En competición se utilizan la bandera verde y la bandera azul. Sin duda, a la que se refiere es a la azul, que indica a un conductor que va a ser doblado; sin duda, la imagen de televisión no es del todo clara en cuanto a los colo-

res. Existe también la verde, que se utiliza para señalar el fin de un peligro señalizado con anterioridad. Si en la vuelta anterior, por ejemplo, se había sacado la bandera roja y amarilla (que señala aceite en la pista) y ya ha desaparecido el peligro, durante dos vueltas se muestra la verde.

En cuanto al término slick, se utiliza para denominar el tipo de neumático de competición que no tiene dibujo: son absolutamente lisos. Tienen un agarre superior en seco, pero son inutilizables en cuanto caen unas pocas gotas de lluvia.

JOVEN PILOTO

ME llamo Angel de la Cruz, y ésta es la segunda carta que les escribo, ya que la primera no la vi publicada. Me gustaría ser piloto de automóviles y no sé ni qué edad mínima hay que tener para sacar el carnet de piloto. Unos amigos me dicen que a los dieciséis, y otros, que no hace falta sacar el carnet para pilotar.

También les agradecería que me diesen la dirección en la que se saca este carnet.

Angel de la Cruz
Madrid

Respuesta.—En primer lugar, animarte a que consigas tus aspiraciones. Para poder participar en alguna prueba automovilística es obligatorio tener la licencia que concede la Federación de Automovilismo. Las hay de varios tipos, según la especialidad que vayas a practicar. Si es en circuito, puede obtenerse a los dieciséis, y si es para rallyes, no queda más remedio que disponer de carnet de conducir que, como sabes, no se obtienen en España más que a partir de los dieciocho años. El precio de una licencia es de 5.000 pesetas, si es que no ha subido en estos últimos meses. De todos modos, pástate por la Federación Centro de Automovilismo (paseo de la Castellana, número 60), donde te informarán más exhaustivamente.



TURBO PARA UN BX

ANTE la inminente compra de un Citroën BX TRD, quisiera preguntarle la conveniencia de montar un turbocompresor y saber qué incremento de potencia, prestaciones y diferencias de consumo obtendría con este montaje. También quisiera conocer el precio aproximado de esta operación y la dirección de algún especialista que pudiera realizarla aquí, en Málaga, o en sus alrededores.

Aprovechando la carta, también quisiera saber el tipo de rodaje y el momento de comenzar a pisar a un Corsa SR que adquirí hace poco tiempo.

José M. Cardona
Málaga

Respuesta.—En primer lugar, nosotros le desaconsejamos la instalación de un turbocompresor a coche nuevo. Bien está el instalarlo si se encuentra con que sus prestaciones no son lo brillantes que esperaba, pero, si antes de comprarlo le parecen escasas, lo mejor es que piense en otro modelo. La instalación en sí es factible y en cualquier taller oficial de Turmesa se la pueden realizar. Desconocemos si existe un kit concreto para el BX, pero, en todo caso, lo hay para el motor PSA, común al BX, Solara y Horizon, por lo que una instalación no la vemos demasia-

do complicada. También le interesa saber que este motor es, por ahora, el más eficiente del mercado, y difícilmente va a poder mejorarlo. Con un turbo, además de variar sustancialmente su estructura, perderá la garantía. Sin duda, el coche andará algo más (es más un problema de desarrollos que de

incremento de potencia) y, sobre todo, mejorará en aceleraciones y recuperaciones, pero no piense en brillantes como las de un gasolina. El precio aproximado es de unas ciento cincuenta mil pesetas. Eche sus cuentas y analice los pros y los contras.

En cuanto al rodaje, y ya

que su coche dispone de cuentavueltas, lo más recomendable es efectuar los primeros 500 kilómetros con un tope de 3.000 rpm, para ir subiendo paulatinamente 500 rpm cada 500 kilómetros. Con ello, a los 2.500 kilómetros más o menos, ya puede pisar totalmente a fondo su coche. De todos modos, piense que ya los rodajes no son tan estrictos como hace algunos años, y que lo más importante es llevar el motor con suavidad y con cierto desahogo, sin importar demasiado el mantenerlo alto de vueltas (en marchas largas), pero siempre por espacios breves de tiempo.

MOTOR 16 RESOLVIO EL PROBLEMA

LES escribo para agradecerles la publicación de una carta, a finales del pasado enero, en la que les relataba la mala suerte que ha-

bía tenido con la compra de un Austin Maestro MG. Antes de que me llegase la revista a casa (soy suscriptor), me localizaron telefónicamente y tuve una entrevista personal con un inspector de la marca y el propietario de la concesión en Elche. Tomaron nota de todos los problemas y se llevaron el coche para revisarlo a fondo.

He de confesar que fui el primer sorprendido por la rapidez con que la publicación de la carta surtió efecto, y es bueno que todos los usuarios sepan que pueden dirigirse a MOTOR16 con la seguridad de ver resueltos sus problemas si el responsable tiene, como en el caso de Austin Rover, una lógica preocupación por su prestigio y por su producto. Además de agradecerles lo que han hecho, quiero hacer constar mi agradecimiento al personal de Austin Rover, que se ha tomado un interés por mi caso excepcional.

José M. Sanz
Alicante

CRITICA DE TIENDAS

Ampliación de servicios BMW

HERRANZ, concesionario de BMW en Madrid, acaba de mejorar ostensiblemente sus instalaciones, con la apertura de un nuevo taller, situado en la calle doctor Castello, 33. Con este taller se dará servicio a los clientes de la marca y, en especial, a los de las tiendas que esta compañía tiene situados en su proximidad, en las calles Castelló 25 y O'Donnell, 8, y complementa los servicios de mecánica y recambios de la calle Francisco Madariaga, 4.

Las nuevas instalaciones tienen una superficie total de 3.000 metros cuadrados, y está equipado con los medios más modernos para el servicio y mantenimiento de los coches BMW, tales como: banca de carrocería y comprobaciones de chasis, equipos de pintura con dosificadores de mezcla, cabinas de pintado y secado, siste-

ma para la protección contra la corrosión y equipos de diagnóstico y puesta a punto «Service Test».

En este taller se podrán realizar todo tipo de reparaciones de carrocería y

pintura, así como cualquier trabajo rápido de mecánica. Dispone también de un servicio de grúa y de alquiler de vehículos, exclusivo para los clientes del taller.



CAVA CLUB 16 y RIOJA SAGASTA 81

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECCEN LO MEJOR.

Para usted, para todos los amigos del Club 16, están reservadas dos magníficas cosechas. Dos extraordinarias bodegas. El cava Raimat-Brut, por sólo 550 Ptas., y el vino Rioja Sagasta 81, de Bodegas Olarra, por sólo 400 Ptas.



Dos excelentes ofertas que Club 16 le ofrece a sus verdaderos amigos. Entre los cuales le contamos a usted.

No se pierda esta interesante oportunidad. Oferta válida para la Península y Baleares.

Suplemento de 100 Ptas./caja para Canarias.

Envíe este cupón al Club 16. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 MADRID.

Envíeme:

cajas de 6 botellas de cava Club 16 al precio de 3.300 Ptas/caja.

cajas de 6 botellas de Rioja Sagasta 81, de Bodegas Olarra, al precio de 2.400 Ptas/caja.

Nombre

Dirección Tel.

Localidad C.P.

Adjunto talón a nombre de INREVISIA por un total de - Ptas.

Como suscriptor n.º de

he aplicado un descuento del 10% (total 2.970 Ptas/caja cava

Club 16) y (total 2.160 Ptas/caja Rioja Sagasta 81, de Bodegas

Olarra) al importe de mi pedido.

Las cajas serán transportadas por Aitena, S. A.

Agenda personal

Mercado

TALLERES DE GUARDIA

Carreras

DURANTE el sábado 27 y el domingo 28, los talleres que recogemos a continuación están de guardia:

CITROËN: En Madrid, la central en Doctor Esquerdo, 62. Tel. 273 76 00, y Comercial Citroën, paseo Habana, 86. Tel. 457 55 54 (sábado). De la Osa, Alenza, 7. Tel. 234 92 06 (domingo).

PEUGEOT-TALBOT: En Barcelona, durante el sábado, de 8,30 a 13,30 y de 15,30 a 19 horas, y festivos, de 8,30 a 13,30, en Talleres Panadés, Cerdeña, 254. Tel. 232 49 11. En Madrid, de 9,30 a 13,30 horas, en Motorlandia, José Vasconcelos, 2. Tel. 733 73 97.

RENAULT: En Barcelona. Tel. 247 25 29. En Madrid, la central. Tel. 250 96 00. T. Muñiz (Fuencarral). Tel. 729 07 11. Easa-Gamarca, calle Martínez Campos. Tel. 419 94 74. En Valencia, la central. Tel. 363 94 00.

SEAT: En Barcelona, sábados, de 9 a 13 y de 16 a 19 horas, y festivos, de 10 a 13 horas, en Calauto, S. A., Witarido, 59-61. Tel. 321 82 83. Recambios Puig, Aragón, 11. Tel. 224 51 57. Talleres Roque, Padilla, 285-287. Tels. 235 22 66 y 236 60 01. En Madrid, la central, en paseo Castellana, 278. Tels. 215 31 40 y 215 33 40. Ancrí, Ocaña, 94-100. Tel. 466 00 11. Tracción Motor España, Pantoja, 5. Tel. 413 25 97. En

Valencia, Levante Motor, avenida del Cid, 152. Tel. 379 34 00. Pérez y Moliner, Abben Al Abbar, 8 (El Grao). Tel. 360 76 62.

ADA (Ayuda del Automovilista): Servicio permanente. Tel. (91) 450 10 00. Colabora con Citroën: Citroën 24. Tel. (91) 450 11 11.

CRAMS (Centro de Regulación de Asistencia Médica y Sanitaria): Creado por la Dirección General de Tráfico. Tiene una relación de todos los talleres, grúas, ambulancias y centros asistenciales colaboradores. Tel. (91) 742 12 13.

EUROP ASSISTANCE: Servicio permanente para toda Europa. Tels. (91) 455 55 85 y 456 21 56. Colabora con las siguientes casas: Peugeot-Talbot, Escucha, 24. Tel. (91) 458 68 91. Opel: Euroservice Assistance. Tel. (91) 455 55 85. BMW: Top Service (series 6 y 7). Tel. (91) 455 53 03.

MONDIAL ASSISTANCE: Tel. (91) 441 33 44. Colabora con la casa Mercedes Benz. Tel. (91) 431 95 96 (hasta las 17 horas) y (91) 441 41 77 (desde las 17 h. y festivos).

RACE: (91) 441 22 22.

TELE-RUTA: Tel. (91) 441 72 22.

TELE-RUTA (Comunidad Autónoma de Madrid): Tel. (91) 253 01 00/07/08/09.

Scoters en Barcelona

Las XXIV Horas Internacionales de Resistencia Scooter comenzarán a las 17 horas del sábado 27 de abril en el circuito urbano trazado por la Ciudad Universitaria barcelonesa. En esta carrera, abierta a todas las marcas, pueden participar de dos a tres pilotos por equipo y el premio para los ganadores de cada categoría será de cien mil pesetas. Paralelamente en el stand de Yamaha se celebrará una Gymkana, abierta exclusivamente para los modelos DT 80 que la marca proporcionará a los participantes.

La VII edición del Rallye Sierra Morena, puntuable para el Campeonato de España con coeficiente 5 y organizado por la Escudería Mezquita, saldrá de Córdoba el sábado 27 de abril y finalizará el domingo, día 28. También para el día 28 de abril están previstas las carreras correspondientes del Campeonato de España de Enduro, trofeos nacionales, y Copas REME, que organiza el Moto Automóvil Club de Reus —Tarragona—, y el Trial de Castellón, que organiza el Moto Club de esa localidad levantina.

La foto premiada



PINTURA INVISIBLE

La pintura de las carreteras de Galicia deben haberse impregnado de la leyenda de las «meigas». Y buena prueba de ello es esta instantánea tomada en Quiroga (Lugo) donde en 13 kilómetros y en 18 zonas diferentes existe la señal de prohibido adelantar sin la correspondiente línea continua pintada en el asfalto. La foto nos la remite Ramón Paz Noguera de La Coruña que recibirá gratis MOTOR 16 durante seis meses.

TALBOT SOLARA ESCORIAL



Véalo antes de comprarse un coche.

VERSION DIESEL CON MOTOR PEUGEOT

Imaginación y solidez tecnológica,

han sido los elementos básicos en la creación de un coche privilegiado.

TALBOT SOLARA ESCORIAL.

En diseño, tan seductor como atrevido.

En confort, tan sofisticado como relajante.

Conducirlo, es toda una experiencia.

En gasolina, ágil y rápido gracias a un motor de 1.592 cc. y 90 CV.

En Diesel, una respuesta sorprendente gracias a un motor de 1.905 cc. y 65 CV. tan robusto y poderoso como sólo Peugeot podía construir.

Todo lo que espera de un gran coche, lo encontrará en el TALBOT SOLARA ESCORIAL.

Excepto in precio grande.



CARACTERISTICAS TECNICAS

DIESEL Y GASOLINA

- Dirección asistida • Suspensión independiente a las cuatro ruedas • 5 velocidades
- Elevavinas eléctrico • Cerraduras de puertas centralizadas eléctricamente • Faros halógenos
- Pre-equipos de radio.

VERSION 1.9 DIESEL

- 65 CV • 151 Km/h.
- 5,1 lts. a los 100 Kms. • Mecánica Peugeot
- Reloj de cuarzo
- Precio F.F. desde 1.117.600 ptas.

VERSION 1.6 GASOLINA

- 90 CV. • Encendido electrónico
- 167 Km/h. • 5,6 lts. a los 100 Kms.
- Ordenador de viaje • Versión con cambio automático • Cuentarrevoluciones electrónico
- Precio F.F. desde 998.100 ptas.

TALBOT SOLARA ESCORIAL



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Esso Lubricantes Recomendados



ALFA 90

EL AUTOMÓVIL COMO CULTURA

Carrocería diseño Bertone, con aerodinámica total y la innovación de un spoiler móvil.

Confort personalizado: Regulación bidimensional del volante / Asientos regulables eléctricamente / Elevalunas eléctricos / Cierre de puertas centralizado / Regulación termostática de la climatización / Fotocélula luces cuadro / Maletín extraíble / Alfa Control (14 funciones) / Trip Computer /

Mecánica: Tracción trasera / Servodirección taquisensible / Cambio isostático / Suspensiones anteriores independientes, posteriores por eje De Dion y guía con paralelogramo de Watt / Amortiguadores disgresivos / Embrague con fuerza de accionamiento reducida / Frenos de disco sobredimensionados, los anteriores autoventilados (2.5) / Servofreno.

	2.0 INYECCION MOTRONIC	2.5 ORO INYECCION L-JETRONIC	2.4 TURBODIESEL INTERCOOLER
Nº CILINDROS	4 en línea	6 en V de 60°	4 en línea
CILINDRADA	1.962	2.492	2.393
POTENCIA (CV/r.p.m.)	128/5.400	156/5.600	110/4.200
VELOCIDAD MAX. (km/h.)	192	205	178
KM. SALIDA/PARADA (S)	30.5	29.5	34.0
CONSUMO (L/100 a 90 km/h.)	5.8	6.8	5.8

Alfa 90: Un proyecto tan completo que sólo un concesionario Alfa Romeo puede detallarlo.

Alfa Romeo



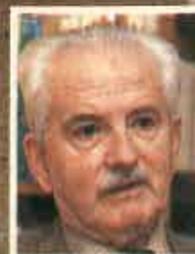
VEALOS EN NUESTRO STAND DEL
**Salón Internacional
del Automóvil**
En Barcelona del 4 al 12 de mayo

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



LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS 1956

La inquietud comienza a rodar



Julio Caro Baroja
Antropólogo
e historiador

La historia es un acto de memoria colectiva. Es también una toma de conciencia de que el pasado influye sobre el presente. Algunos historiadores parecen creer que con contar lo que ha pasado ya está todo resuelto, ya está cumplida la misión del histo-

riador, que no se debe meter en teorías. La idea es infantil. Porque en el mismo hecho de contar hay un factor que no se puede aclarar más que teorizando, proponiéndose cuestiones previas aclaratorias. En primer término, cada vez se ve de modo más diáfano que

la memoria humana, en sí, hace que los hechos ocurridos queden siempre algo modificados según los sentimientos y pensamientos individuales o colectivos. La memoria es como un filtro especial, que no deja pasar muchas cosas que han ocurrido o si las deja pasar las deforma un poco, de suerte que pronto se notan discrepancias en la naturaleza del recuerdo. Otros hechos pasan sin mayor complicación.

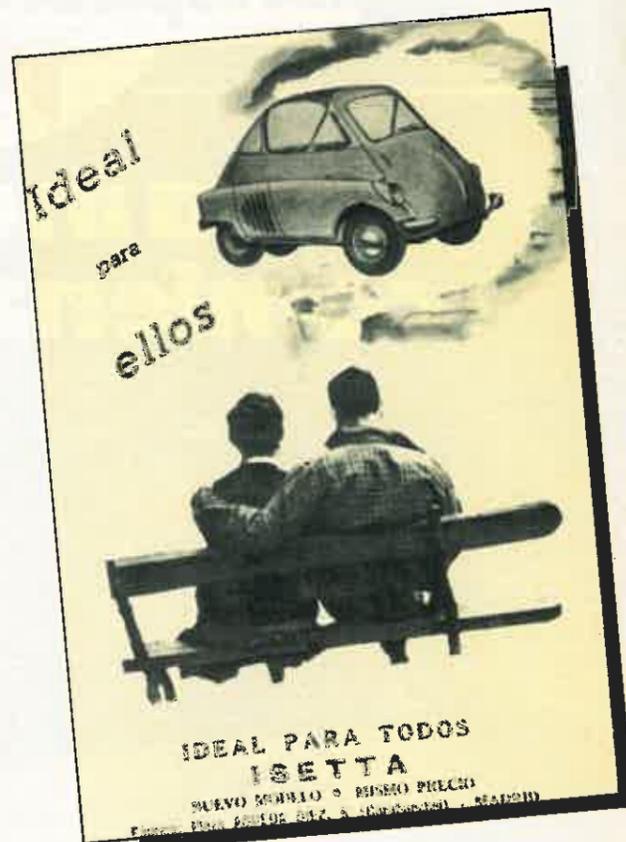
Por otra parte, entre la memoria pública y la privada hay diferencias muy sensibles y con respecto a la primera cualquier persona un poco crítica y avisada, en un lapso relativamente corto, puede observar, o cree observar, los efectos de ciertas alteraciones, más o menos intencionadas y conscientes.

Pienso ahora en la fecha que se me ha dado para hacer breve comentario de los recuerdos que tengo de ella: el año de 1956.

Es claro que para mí, como persona, tiene una significación primordial, distinta en absoluto a la que puede tener para otros españoles. El mes de

octubre de 1956 murió mi tío, Pío Baroja. El hecho tuvo su repercusión pública. Pero para mí supuso la terminación de la etapa fundamental de la vida, su liquidación y el comienzo de otra era mucho menos importante desde todos los puntos de vista, sobre todo el intelectual. Lo que viene después es como un apéndice, un suplemento, una segunda parte, no tan significativa ni mucho menos; aunque haya tenido sus horas de placidez y aún de bienestar mayor que la anterior. Es 1956 un «tránsito» personal. En el mundo, claro es, ocurren cosas varias y con significado general, y en España se dan algunos hechos que hoy unos recuerdan de modo distinto a como los recuerdan o recordamos otros.

Fue —por ejemplo— aquel un año en el que se comenzaron a notar signos de inquietud política crítica en los elementos estudiantiles, cosa poco común en tiempos anteriores. Los intentos de «negociación» con los estudiantes dieron como resultado la destitución de un ministro, de dos rectores por lo menos y de otras personalidades académicas. Esto



El embajador de Alemania en nuestro país, Von Sthorer, entregó a Franco en 1941 un impresionante modelo Mercedes, regalo de Hitler que ya poseía uno. Mientras, la publicidad de la época incitaba a adquirir el popular «huevo» Isetta.

FUE —por ejemplo— aquel un año en el que se comenzaron a notar signos de inquietud política crítica en los elementos estudiantiles, cosa poco común en tiempos anteriores



Lo que dio de sí... 1956

- En febrero se producen los primeros enfrentamientos de importancia en la Universidad. Se decreta el estado de excepción en todo el país durante dos meses. Son cesados los ministros **Joaquín Ruiz-Giménez** y **Raimundo Fernández Cuesta**.
- En primavera, el Gobierno reconoce la independencia de **Marruecos**. Al mismo tiempo se producen huelgas en el textil y el metal de Cataluña y en el País Vasco.
- El Partido Comunista de España inicia la política de «reconciliación nacional».
- Se crea el Instituto Nacional de Emigración y España ingresa en la Organización Internacional del Trabajo. Un decreto reprime la prostitución.
- **Juan Ramón Jiménez** obtiene el Premio Nobel de Literatura. En octubre se produce la primera emisión de TVE y muere **Pío Baroja**.
- Se crea la Unión Demócrata Cristiana de Madrid y aparece el embrión del Frente de Liberación Popular, el «Felipe».
- En noviembre, mensaje de intelectuales españoles, encabezado por **Menéndez Pidal**, pidiendo la libertad de estudiantes detenidos, entre los que figuran **Ramón Tamames**, **José María Ruiz Gallardón**, **Enrique Múgica** y **Javier Pradera**.
- En Madrid comienzan a venderse los pisos del barrio de la Concepción (de 42 000 a 500 000 pesetas de desembolso inicial). El kilo de patatas cuesta 1,80 pesetas.
- En las carteleras españolas se puede ver «Johnny Guitar», «Un tranvía llamado deseo» y «Recluta con niño», con **José Luis Ozores**.
- En el ámbito internacional, **Kruschev** denuncia los crímenes de **Stalin**; estalla la revolución húngara, que será aplastada por las tropas del Pacto de Varsovia, Israel ocupa el Sinaí y tropas anglo-francesas ocupan el canal de Suez, y tropas guerrilleras desembarcan en Cuba. Los periódicos dan la noticia de la muerte de **Fidel Castro** en los combates.

LA memoria es como un filtro especial, que no deja pasar muchas cosas que han ocurrido o si las deja pasar las deforma un poco, de suerte que pronto se notan discrepancias en la naturaleza del recuerdo



Un Madrid desconocido, el de 1956. Junto a los 4-4 y Seat 1400 aparecía algún raro vehículo de importación, como el Once Ligero. El agobio circulatorio brillaba por su ausencia. Eran otros tiempos.

hoy se recuerda naturalmente, pero el recuerdo se interpreta de varias formas: una de ellas es la de que se ensayó una ligera liberalización, apoyada por un cuerpo de doctrina. Otra es la de que lo que hubo fue un mero intento de «contemporizar», que al poder supremo no le pareció oportuno..., y nada más. Cuestión de matiz, se dirá. No: cuestión de fondo, porque, según se interprete el hecho, el proceso histórico, la posición de las personas y los juicios sobre ellas, hoy, cambian y mañana cambiarán más todavía.

Durante el año 1956 ocurrieron otros hechos que fueron de nota para bastantes españoles. Por ejemplo, la concesión del premio Nobel a un poeta que vivía fuera de España: Juan Ramón Jiménez. El hecho está ahí. La interpretación del hecho es y ha sido distinta según las ideas que, de modo global, caracterizan a la derecha o a la izquierda, con independencia del valor que objetiva, estéticamente, se dé a la obra del poeta. Y así, de una manera constante, la memoria va ejerciendo su labor que no es «depuradora». Tampoco se puede decir que sea crítica, porque hay memoria para todos los gustos y opiniones, y el historiador, si es sincero consigo mismo y hace uso de su experiencia personal, será en ella donde encuentre los motivos mayores para dudar, no de la realidad de los hechos históricos en sí, sino de la verdad de sus interpretaciones

Julio Caro Baroja

El antropólogo e historiador Julio Caro Baroja nació en Madrid, en 1915. Académico de la Historia y recién elegido Académico de la Lengua, abarca en su amplia obra los temas etnográficos y de historia social desde una perspectiva puramente científica. En ella caben destacar títulos como «Los pueblos de España», «Los vascos», «El mito del carácter nacional» y, recientemente, «La casa en Navarra».

■ Renault 4/4. 750 centímetros cúbicos, 100 km/h., cuatro cilindros, 84.400 pesetas.



Los coches de entonces

EN aquellos años, el usuario español se debatía entre las más pintorescas ofertas. El Biscúter era uno de los reyes del tráfico ciudadano y líder de los pequeños autociclos que por entonces proliferaban. Pero a nivel de auténticos automóviles, los más difundidos eran el Renault 4/4 y el Seat 1400. El Pegaso era la anécdota inalcanzable, como lo demuestra su precio: «desde 330.000 pesetas».

En enero de 1956, la mujer de Errol Flynn, Patricia Wymore, se fotografiaba en Palma de Mallorca al volante de un Biscúter con motivo de la primera convención nacional de agentes de la marca, de la que se anunciaba pomposamente que ya circulaban por España más de 3.500 unidades. En Barcelona existía incluso un Club Biscúter, y el ejemplo cundía. En la Feria de Muestras de 1955, firmas como Kapi, Clua, Jet, Rieju, Aisa o PTV exponían sus cochecitos y soñaban con lograr el éxito. Pero estos intentos nunca cuajarían. La segoviana Empresa de Defensa Antiguas, S. A., promocionaba su DAGSA con el siguiente slogan: «Automóvil a precio de moto». Costaba 30.000 pesetas, sólo un poco más que el Kapi Autoscooter Platillo Volante, que valía 29.000 pesetas.



■ Pegaso Z-102. 3.178 centímetros cúbicos, de 195 a 240 caballos, ocho cilindros en V, eje De Dion, velocidad máxima superior a 200 km/h., precio desde 330.000 pesetas.

Entre los automóviles de verdad, el grueso de la producción correspondía al Renault 4/4 y a los Seat 1400. En 1956 se fabricaban, respectivamente, 5.780 y 9.776 unidades. Por entonces, Francia producía ya más de 750.000 coches al año.

Entre las listas de los vehículos de importación adjudicados por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Comercio había modelos como el Austin A 50, el Borgward Isabella, el Fiat 1100, el Ford Prefect, el Mercedes 180 o el Renault Fregate. Precisamente en febrero de 1956, cuando las matriculaciones en Madrid iban por el 136.000, se concedieron 5.000 licencias de importación de vehículos utilitarios, que se repartieron de la siguiente forma: 2.000 Citroën 2CV, 1.000 Lloyd, 1.000 Standard, 500 Volkswagen y 100 Saab. Junto a ellos se vendía ya el 600, pero Fiat, la versión primitiva, con cristales de corredera en las puertas. La publicidad lo promocionaba como «El pequeño coche de cuatro plazas para la familia y el hombre de negocios».

Aun entonces Pegaso también apoyaba decididamente a sus automóviles, los Z-102 y Z-103.

A. M.



■ Seat 1400. Versión especial siete plazas, 140.000 pesetas. La berlina costaba 130.600.



■ Peugeot 203. 1.290 centímetros cúbicos, 120 km/h., 107.499 pesetas.



■ Biscúter Voisin. Monocilíndrico, 197 centímetros cúbicos, tracción delantera; potencia fiscal, 2 HP; 31.480 pesetas. También se fabricó en versiones comerciales y de cuatro plazas.

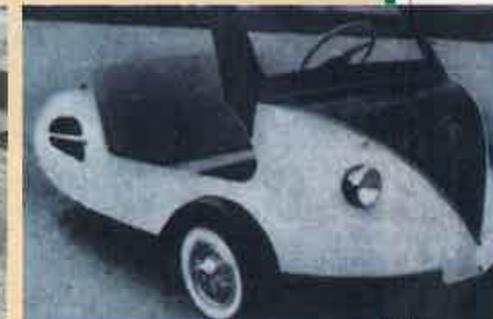
■ Isetta. El popular «huevo» solo medía 2,23 metros de largo.



■ Alfa Romeo Giulietta. 207.090 pesetas.



■ Volkswagen. 1.192 centímetros cúbicos, 30 caballos, cuatro cilindros horizontales opuestos, refrigeración por aire, 85.960 pesetas.



■ Kapi. Los modelos Lujo y JIP costaban, respectivamente, 32.500 y 21.900 pesetas. El Platillo Volante, 29.000 pesetas.



■ Citroën 11 Ligero. Tracción delantera, 120.744 pesetas.



Los prohombres del motor

SOBRE cuatro apellidos ilustres giraba en 1956 la propuesta franquista de motorizar el país: Planell, Arburúa, Suances y Ortiz Echagüe. En tres de ellos, su origen militar indica por dónde se dirigía la política industrial.

En comercio figuraba Manuel Arburúa, que, según las crónicas, «inició en 1951 una etapa de claro fomento del comercio exterior», que sólo duraría hasta 1957, cuando se empezaba a estar a las duras ante el próximo Plan de Estabilización.

Capitaneando el INI, J. Antonio Suances, quien se ufana de que Seat produjera en 1957 diez mil vehículos.

La empresa Seat estaba presidida por José Ortiz Echagüe, un curioso personaje mezcla de fotógrafo, aviador y, por supuesto, militar. Su empleo llegaría hasta 1967.

Por último, Joaquín Planell, ministro de Industria durante once años, elegido para ese puesto «por su decidida actitud pro norteamericana». En 1956, el titular de Industria ya alardeaba de «la producción automotriz: 65.000 motocicletas, 11.500 turismos, 1.500 vehículos industriales... y 164.000 bicicletas». Cayó en 1962, junto a otros de la «vieja guardia», siendo sustituido por un joven dinámico y con otros modales que daría mucho que hablar: Gregorio López Bravo.

Del "Gracias, Manolo" al desencanto

EL Biscúter, por estas fechas, se anunciaba así: «Siguiendo la marcha..., hoy ya tengo marcha atrás. Ello completa al máximo mi gran reconocido rendimiento.»

Lo que no decía la publicidad de este pequeño vehículo, eran las dificultades que ofrecía esa marcha atrás. Un señor de Sevilla había inventado un sistema para hacer retroceder el vehículo. Pero algo fallaba, y en ocasiones la velocidad se resistía a salir. La calle Lagasca, de Madrid, donde estaban los talleres del concesionario Populauto, era el escenario de una sorprendente procesión de Biscúter, todos ellos circulando marcha atrás.

Al tiempo, el acceso a otros coches era una tarea hercúlea. Se enseñoreaban en el país el estraperlo y el enchufe. Si no querías un Biscúter, por 63.000 pesetas se podía adquirir un flamante 2 CV que adjudicaba el ministro de Comercio, Manuel Arburúa. El amiguismo funcionaba como por ensalmo. Y el «Gracias, Manolo» —por lo de Arburúa, claro— era la frase de moda.

Decididamente, aquello no podía continuar así. Algunos segmentos del país comenzaban a inquietarse ante la quietud del mismo. «Hay que motorizarlos», ideó una mente preclara del régimen. «Que den vueltas en coche en lugar de dar vueltas a la cabeza», proclamaba otro ideólogo de la cosa.

Por esas mismas fechas grupos de estudiantes la emprendía ya a pedradas con los «grises» de antaño. Había algo que estaba comenzando a aflorar: ansias de libertad, de romper la costra, de conocer otras cosas. A aquella

generación, que ha sido definida como «la del pensamiento presa», la seguiría otro, nacida a la par de la década de los cincuenta, que empezaba a no asombrarse de los «artefactos dotados de propulsión mecánica propia», que sigue diciendo el Código. Los nacidos entonces hemos sido, aún lo somos, la primera generación de conductores que desde niños nos hemos acostumbrado a la presencia de los coches por el

El ministro de Comercio, Manuel Arburúa, visita la factoría de Seat en 1953. Es el despegue de la que sería la primera firma española en el motor.



simple hecho de jugar con ellos.

Poco a poco, y pese a algunos, esa generación ha ido motorizando el país. Es, sin dudar, una hornada de «carne de coche». Cada vez nos veíamos más cerca del edén automovilista. Muerto Franco pensábamos en equipararnos a los vecinos que envidiábamos. Pero ni ahora, a un paso de entrar en el Mercado Común, vemos las cosas claras. Y a base de impuestos, tasas, IVA y precios desmadrados seguimos arañando kilómetros a coches que, eso sí, duran más que un Biscúter, pero que no llenan ni de lejos nuestros sueños. Somos, obviamente, la generación del desencanto. **Raúl R. Sáez**

LA PROXIMA SEMANA

«El salto a la modernidad»

- Alonso Zamora Vicente, secretario perpetuo de la Real Academia de la Lengua, recrea literariamente la España de 1957.
- El 27 de junio se pone a la venta el primer Seiscientos. Y se dejará de fabricar el simpático Biscúter.
- Seat: De la autarquía a la motorización.



LOS LECTORES HACEN HISTORIA

La historia se hace entre todos. Por eso proponemos a los lectores de MOTOR16 su aportación a «La España del 600».

¿La fórmula? Primero gráfica. Queremos publicar sus instantáneas humanas, de los años 1958 a 1975, en aquellos coches: los Seat 1400, 600, 1500, 850, 124, 133 y 127; los Renault 4-4, Dauphine, R-8, R-10, 4-L; Citroën 2 CV, Dyane, AMI-8; los Simca 1000 y 1200, y el Dodge Dart; los «minis» y MG de Authi; los Gogomóvil, Biscúter, Isetta, etcétera, de entonces. También de los vehículos importados.

Como cada foto tendrá su pequeña historia, su anécdota, también queremos que nos la cuenten brevemente. Las 20 mejores instantáneas y relatos recibirán como premio al final de la serie una suscripción por un año a MOTOR16.

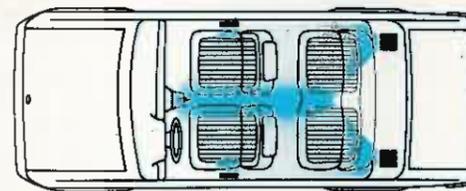
La correspondencia se debe dirigir a:
«La España del 600»
MOTOR16
Hermanos García Noblejas, 41
28037-Madrid



Hacemos que cualquier coche suene mejor.

Hemos estudiado la acústica de todos los modelos y todas las marcas. Todas las posibilidades de instalación. Y todas las tendencias. Para poder ofrecer la mejor solución acústica a cada automóvil.

Su coche está en la lista. Compruébelo en el instalador Pioneer de su zona, acérquese y vea lo bien que puede sonar su coche. Se sorprenderá de lo que puede mejorar el sonido simplemente con unos altavoces adecuados y en su sitio.



La forma de los asientos, el tipo de tapicería, los volúmenes interiores, la absorción de paredes, suelos y techos hacen que ningún coche sea igual.

PIONEER®
El futuro en sonido e imagen.

Distribuidor exclusivo: VIETA AUDIO ELECTRÓNICA S.A. Bolivia, 239, 08020 Barcelona

Especialmente en su acústica.

Por eso hemos desarrollado la más amplia gama de altavoces para automóvil del mundo.

No importa cual sea su coche. Sonará como el mejor.

Pídanos el programa Pioneer de instalación para su automóvil.

Remita el presente cupón a:
VIETA AUDIO ELECTRÓNICA S.A.
Bolivia, 239, 08020 Barcelona

Nombre _____

Dirección _____

Población _____ Provincia _____

Marca y modelo del automóvil _____

Año de matriculación _____

Deseo me remitan el programa de instalación para mi automóvil.

FRENTE A FRENTE

OPEL CORSA SR CONTRA RENAULT 5 GTS

FIEBRE DEL SABADO



CUALQUIER conocedor del mundo del marketing es consciente de la importancia que tienen las versiones deportivas sobre la imagen general de un modelo de automóvil concreto. En este sentido, tanto General Motors como Renault han lanzado al mercado coches evolucionados ligeramente, revestidos de cierto carácter deportivo, que en el fondo no son más que utilitarios rapidillos con los que salir deprisa de las discotecas. Para convertirlos en auténticos coches de competición (modestos, pero sin engañar a nadie) hacen falta importantes modificaciones, como lo demuestran la Copa Iniciación y el Trofeo Corsa; ambos se celebran con el R-5 GTS y el Corsa SR, objeto de nuestra prueba comparativa de esta semana.

INTERIORES: LO JUSTO Y NECESARIO

Respecto al Corsa, todo lo que vamos a decir en cuanto a interiores hay que matizarlo, ya que en los próximos meses va a sufrir algunas transformaciones, igualándose a las que incorpora ya la nueva versión cinco puertas. Afectan fundamentalmente a calidades de guarnecido y tapicerías. Mientras que en las versiones standard de los Corsa la abundancia de los tonos negros es tristona, en la versión deportiva se encuentra más natural. Los asientos delanteros son excelentes y, en cuanto a los traseros, no son especialmente cómodos y no ofrecen, al menos por ahora, la interesante posibilidad de

su abatimiento parcial. Lo que es notable es la calidad de la terminación, con los niveles que han acreditado a los automóviles de diseño alemán.

En cuanto al Renault 5, en su versión actual también hace gala de una magnífica calidad de terminación. Si en el Opel se aprecia una cierta dureza cómoda, en el R-5 se nota en seguida que está pensado para usuarios más cómodos. Los guarnecidos y tapicerías son más blandos, sin que ello signifique, curiosamente, menor fatiga. Los asientos delanteros, del tipo monorraíl, al ser incompletos (no se regula la inclinación del respaldo), no son especialmente apropiados. Por si fuera poco, los respaldos son notablemente estrechos. En resumen, para ir bien sujeto (como se supone en un coche de espíritu deportivo) hay que tirar fuertemen-





te de los cinturones de seguridad. Por cierto, que en uno y otro coche deberían ofrecer opcionalmente cinturones no de inercia.

Desde el punto de vista de equipamiento, apenas hay grandes diferencias entre uno y otro, y los dos se sitúan en un buen nivel, como corresponde a las versiones de mayor precio y lujo. El Corsa no tiene luz de testigo de reserva de combustible, que al fin ya sí tienen los R-5, tras muchos años de pedirlo. Tampoco el Corsa tiene luz de lectura de mapas y, sobre todo —ya lo hemos mencionado—, el asiento posterior abatible en dos sectores. Un reloj de presión de aceite es lo más destacable, por su inesperada presencia, en ambos modelos.

Desde el punto de vista ergonómico, nos parece más racional el Renault, mas, estéticamente, la combinación de colores en el coche francés nos parece desafortunada. Ambos hacen gala de una excelente visibilidad, si bien en el Corsa hay que medir más de 1,70 me-

tros de altura para ver el morro, ya que los asientos delanteros son muy bajos.

AL VOLANTE: POCA CAFENA

Ahora que se ofrece azúcar que no es azúcar, cerveza sin alcohol, sucedáneo de salmón y café sin cafeína, nos llega la moda de los coches deportivos

FICHA TÉCNICA



Corsa SR

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.297 c.c. (75x73,4 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 r.p.m. en cada marcha: 1.ª, 6,8 km/h.; 2.ª, 12,4 km/h.; 3.ª, 18,6 km/h.; 4.ª, 27,2 km/h.; 5.ª, 34,1 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: de Cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,1. Diámetro de giro: 9,35 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante, tambores traseros y servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independientes delante y eje semi rígido posterior.

RUEDAS Llantas: De aleación de 4,5x14 pulgadas. Neumáticos: 165/65 SR 14.

PESO En orden de marcha: 750 kg.

sobre cascarones utilitarios. No es que pensemos que lo único válido sea el Renault 5 Turbo de 350 caballos (por citar un auténtico deportivo en una carrocería familiar), pero la verdad es que ni el Corsa ni el Renault alcanzan un mínimo de agresividad (en el buen sentido de la palabra). Al menos, por parte de Renault, tampoco se ha pretendido en su última instancia, cosa que no puede decirse del Opel, ya que un simple 1.300 para uso doméstico sí se ofrece a quien lo quiera. Por el contrario, el R-5 GTS es, por encima de todo, la versión más equipada del popular utilitario, al que se le ha querido dar un cierto aire juvenil, pero nada más. El que se corra con él la Copa Iniciación es un puro accidente ante la falta de otro vehículo similar.

Sobre la utilización normal de cualquiera de estos modelos ya nos hemos pronunciado en otras ocasiones. Se trata ahora de ver su comportamiento en una conducción más al límite.

Por parte del Corsa, su eje posterior

Precio en la calle: 985.695 ptas.

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

VIRTUDES DEFECTOS

- Carrocería espaciosa
- Consumo
- Motor silencioso
- Frenos algo escasos
- Dirección lenta
- Relaciones de cambio

semirrígido no es un prodigio de virtudes. El eje posterior es de lo más saltarín y, lo que es peor, con reacciones a menudo diferentes en según qué circunstancias; así, unas veces nos parece muy noble y otras, sin variaciones aparentes en cuanto al tipo de piso, velocidad y trazado, nos transmite una sensación de inseguridad difícil de describir. Primero, el coche se va de morro. Si insistimos en la trayectoria, pisando el acelerador a fondo, comienzan los movimientos parásitos del tren trasero, tendiendo el coche a irse hacia el interior, y, finalmente, vuelve a la situación original, con tirón del morro a la salida de las curvas. Esta situación intermedia es la que unas veces llega y otras no, por lo que la seguridad sobre el comportamiento baja muchos enteros.

En cuanto al Renault 5, aunque notablemente más balanceador y con un límite creemos que inferior al Corsa, al menos es más noble, más progresivo, por lo que, una vez fijadas las presio-

Precio en la calle: 993.853 ptas.

Fecha de presentación: Enero 1985.
Fabricante: FASA-Renault.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 1.350.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- Prestaciones
- Comportamiento
- Postura de conducción
- Accesibilidad a las plazas traseras
- Espacio interior justo
- Línea conocida

nes de ruedas más convenientes para el tipo de conducción de cada conductor (y que tienen una desacostumbrada influencia sobre el comportamiento), ya apenas surgen los problemas. Se va de morro, como es lógico y cabe esperar, pero avisando.

En cuanto a prestaciones, aquí habría que hacer una puntualización sobre el inadecuado equipo de ruedas que se instala de serie en el Corsa: las Pirelli P-8, de excelente rendimiento en

FICHA TÉCNICA



R-5 GTS

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.397 c.c. (76x77 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 43 litros. Potencia máxima: 72 CV a 5.750 rpm. Par máximo: 10,8 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,9 km/h.; 2.ª, 13,3 km/h.; 3.ª, 18,6 km/h.; 4.ª, 25,4 km/h.; 5.ª, 32,5 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

FRENOS Sistema: Discos delanteros, tambor trasero y servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 4,5x13 pulgadas. Neumáticos: 165/65 SR 13.

PESO En orden de marcha: 730 kg.

cuanto a reducción del consumo (ojo, que nos referimos a décimas), son de un agarre bastante precario en frenada y sus dimensiones, con el perfil 65, penalizan las prestaciones respecto al Corsa 1.300. Como en el Renault 5 GTS no se ofrecen ruedas de perfil 70, no podemos saber si se pierden prestaciones respecto a lo que conocemos.

En definitiva, sin ganar gran cosa en agarre, el SR pierde algo en prestaciones (posiblemente lo justo para empatar con el R-5 en velocidad máxima), y sobre todo en aceleraciones, a las que tampoco ayudan las llantas de 14 pulgadas de diámetro. Si se hubiesen limitado a la llanta de 13 pulgadas, prácticamente los desarrollos del cambio serían idénticos a los del R-5, que ganaría ya exclusivamente por esos pocos caballos de diferencia.

Ninguno de los dos es una maravilla en calidad de frenada, sobre todo el Corsa, que claramente tiene en este aspecto una deficiencia grave y que en una utilización deportiva es casi preo-

SONORIDAD



Discretos, sin más

	R-5	Corsa
Al ralentí	49,5	56,1
A 60 km/h.	67,7	67,4
A 90 km/h.	70,1	68,4
A 120 km/h.	72,9	71,2
A 140 km/h.	75,7	73,7
A tope	78,5	79,3

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

PRESTACIONES



Más goño en el R-5

	R-5	Corsa
VELOC. MÁXIMA (km/h.)	162,4	161,2
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,1	18,9
1.000 m. salida parada	33,5	35,1
De 0 a 100 km/h.	11,5	12,4
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	18,6	20,4
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,1	22,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	36,7	37,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	39,2	43,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ...	10,7	12,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ...	15,1	17,0

CONSUMO



Los dos al mismo nivel

	R-5	Corsa
CIUDAD		
A 26 km/h. de media ..	8,3	8,9
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo ..	5,4	5,6
En conducción rápida ..	8,7	10,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo ..	6,8	6,1
A fondo	8,1	7,3
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	7,3	7,6
Recorrido (kilómetros)	530	500

cupante. Tenemos verdadera curiosidad por conocer de qué modo lo han resuelto nuestros aguerridos pilotos de la Corsa, porque dudamos que pueda resolverse únicamente con otra calidad de pastillas. En cuanto a dirección, nada que reprochar. El R-5, afortunadamente, ha diseñado su antigua dirección, que era demasiado lenta aunque muy agradable para aparcar. Ahora, sin que se note en las maniobras, al menos es más rápida. En ambos casos pasan el examen sin problemas.

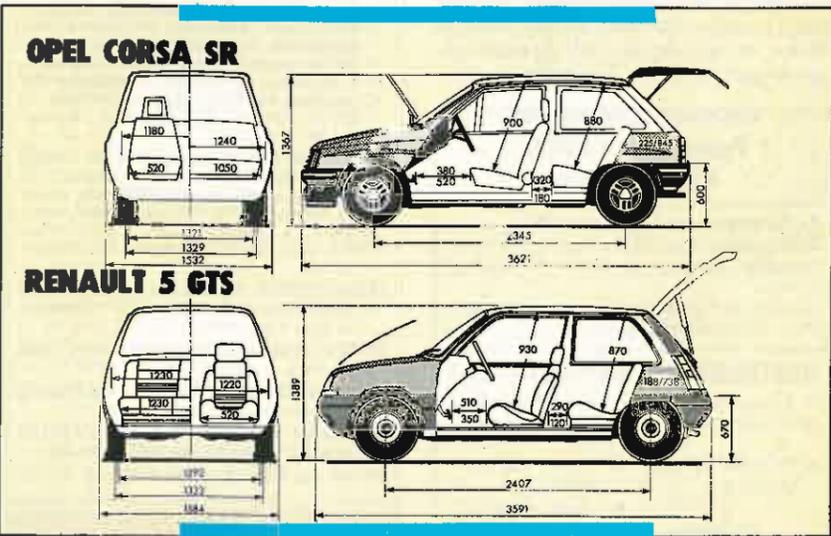
Desde el punto de vista del consumo, ambos pueden vanagloriarse, pues son razonablemente sobrios. Máxime si tenemos en cuenta que en carretera apeetece pisar a fondo. Lo que el Renault 5 tiene de bueno a baja velocidad lo tiene el Corsa en autopista, para llegar a un promedio prácticamente empatado, si descontamos el consumo de ciudad, que favorece ligeramente al coche francés. En ambos casos disfrutan de una autonomía encomiable, superior a los 500 kilómetros, que podría llegar a los 600, e incluso más, si procedemos a una conducción cuidadosa. Lo que sí es mencionable es el brusco incremento de los consumos cuando cualquiera de ambos coches viaja con carga, que no



La versión SR del Opel Corsa se ha cuidado, especialmente en lo que a sus interiores se refiere. Los asientos delanteros son muy envolventes.



El acceso a las plazas traseras del nuevo Renault 5 no es todo lo práctico que se podía esperar. El salpicadero y su enorme ventosa de una estética discutible.



OPEL CORSA SR

RENAULT 5 GTS

se refleja en los cuadros, pero que señalamos: un 25 por 100 de incremento en el R-5 y casi un 33 por 100 en el Corsa, lo que es explicable porque ninguno de los dos tienen una cilindrada generosa que compense las diferencias de peso.

Tampoco ambos son especialmente ruidosos, excepto el R-5 a velocidades elevadas. En el Corsa, sólo al límite se superan los niveles normales, mientras que en el R-5 ya a partir de 100 kilómetros por hora emite un zumbido sordo bastante molesto y, sobre todo, fatigante.

CONCLUSION: VICTORIA A LOS PUNTOS

Es difícil llegar a conclusiones en una comparación entre ambos modelos. A

favor del Renault habrá posiblemente más usuarios, sobre todo por su menor precio, algo mejor equipamiento y mejores prestaciones. Sin embargo, el Corsa SR ofrece un espíritu algo más deportivo, que será apreciado por un público más joven.

En ambos casos insistimos en que tienen bastante poco de deportivos, pero ya se sabe que son muchos los usuarios que identifican la deportividad con los colores y el plástico exterior. Un spoiler generoso hace más que cinco caballos, y una línea de pintura lateral, más que una racional caja de cambios. Pero así es nuestro mercado (y muchos otros, no vayan a creer que los belgas son más listos), y los responsables del marketing, tanto de Renault como de General Motors, lo saben.

Este mercadillo ofrece también otras posibilidades, como el Citroën Visa GT

BALANCE FINAL

El Renault gana sin avasallar

	R-5	Corsa
Velocidad máxima	1.º ****	2.º ****
Acercaciones	1.º ***	2.º ***
Recuperaciones ..	1.º ****	2.º ****
Consumo	1.º ****	2.º ****
Transmisión	1.º ***	2.º **
Caja de cambio ..	1.º ***	1.º ***
Frenos	1.º ****	2.º **
Dirección	1.º ****	2.º ***
Comportamiento	1.º ****	2.º ****
Aptitudes urbanas	1.º ****	2.º ****
Autonomía	1.º ****	2.º ****
Habitabilidad	2.º **	1.º ****
Maletero	2.º **	1.º ****
Confort	1.º ***	2.º ****
Posición conductor	1.º ****	2.º ****
Sonoridad	2.º ***	1.º ****
Equipamiento	1.º ****	2.º ****
Calidad-precio ...	1.º ****	2.º ****

**** Excelente. *** Bueno. ** Normal. * Regular. * Malo.

EQUIPAMIENTO

El Renault por delante

	R-5	Corsa
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión aceite	SI	SI
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	NO
Testigo de freno de mano ..	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Piloto antiniebla trasero ...	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI
Apoyacabezas delanteros ..	SI	SI
Elevallas elect. (del/tras)	N/N	N/N
Cerraduras centralizadas ..	NO	NO
Luz lectura mapas	SI	NO
Tapón carburante con llave	SI	SI
Llantas aleación	SI	SI
Preequipo de radio	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero ..	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	NO

(ya a punto de desaparecer) o el Samba S y el Ford Fiesta Sport 1.300, pero, excepto quizá este último, ninguno alcanza los niveles de calidad de terminación que los que ahora traemos, y, sobre todo, Opel Corsa y Renault 5 son, cifras en la mano, los dos máximos rivales del mercado nacional en esta categoría.

José M. Cernuda



VESPAS DE COMPETICION AVISPAS PICANTES Y CORREDORAS

UNO de los primeros lujos que podían permitirse los italianos de la posguerra era una Vespa. Este «scooter» de vocación eminentemente utilitaria había visto la luz en 1946 según un proyecto que para la firma Piaggio hiciese un ingeniero aeronáutico que se hizo célebre: Agostino d'Ascanio. Su diseño rompía moldes con lo entonces existente: ruedas de pequeño diámetro, motor lateral trasero, transmisión por engranajes y una carrocería autoportante de acero que además de ocultar todos los órganos mecánicos dejaba completamente despejado el espacio para las piernas. El «boom» fue de los que hacen época y las Vespa —avispa en italiano, obviamente por su abultado posterior— inundaron no sólo Italia, sino que se han extendido por todo el mundo. Hoy, al borde de una saludable cuarentena, siguen en la brecha, vendiéndose casi, casi, como rosquillas.

Nuestro país, en el que la tradición



El campeón de España por los suelos. Boronat perdió el equilibrio en la carrera final.



En las carreras, todo vale para mejorar los rendimientos de serie de las Vespa, mientras no se modifique la estructura del «scooter». La preparación completa de una moto llega a costar 100.000 pesetas.



«vespística» es ya de solera —Vespa España fabricó su primer modelo en 1953—, no podía ser excepción, y en la actualidad, las carreras de Vespa están teniendo un auge cada vez más importante en toda la geografía hispana. Tanto es así que se disputa un Campeonato de España en forma de carrera de Seis Horas. Este año la final se corrió en Montjuich (Barcelona), aunque por razones de horarios debieron conformarse los pilotos con sólo cuatro horas. El pasado año fue el Jarama el escenario de la final.

En estas carreras hay dos categorías, los vehículos de serie y los prototipos, mientras que ambas se subdividen en dos clases: hasta 125 centímetros cúbicos y a partir de esta cilindrada. Normalmente, el máximo de cilindrada empleado es de cerca de 220 centímetros cúbicos.

El reglamento en los prototipos, que es la más espectacular, es muy sencillo, pero se presta a interpretaciones diversas, lo que hace que sean bastantes quienes piden mayor concreción para los años sucesivos. En sustancia es un encubierto «todo vale» mientras no se modifique la estructura de Vespa. Sí,

es sencillo, pero el éxito de las carreras ha traído consigo la escalada armamentista y así carburadores, escapes, incluso cilindros y otros elementos que nada tienen que ver con el popular «scooter» son ya moneda corriente.

La preparación de uno de estos prototipos puede variar mucho, pero para hacer un «aparato» mínimamente competitivo son necesarias casi las cien mil pesetas, que se han de añadir al valor de la Vespa de partida. De segunda mano se pueden encontrar por precios que oscilan entre las cincuenta y cien mil pesetas, aunque los hay que compran un chasis en un desguace, un motor de ocasión y luego hacen la preparación «racing». Nueva, una 200 vale cerca de las doscientas veinte mil pesetas. Las preparaciones más usuales son las que se hacen utilizando los «kits» al efecto, de los que los más conocidos son los italianos Pinasco y Polini y los españoles Autisa. Estos equipos comprenden cilindro, pistón y culata, y cuestan algo más de treinta mil pesetas. A ello se añaden escapes especiales, carburadores, refuerzos de embrague, e incluso hay quien modifica el encendido. Con estas preparaciones se pasa

de los nueve caballos de una Vespa de serie a los cerca de quince de un «buen aparato».

Capítulo aparte es el de suspensión y frenado. En lo primero, lo mejor son amortiguadores especiales, por lo general de gas y de procedencia normalmente también italiana, aunque es un buen truco el poner los de la 160 con unos suplementos que dan una suspensión más dura que las de serie.

Lo cierto es que estas carreras, auspiciadas por la misma marca y los concesionarios, están en auge. Frente a otras facetas del motociclismo deportivo todavía mantienen una cierta asequibilidad económica y la libertad del reglamento, tal vez excesiva, abre las puertas a la inventiva y a la creatividad. Una auténtica rivalidad ha nacido entre los distintos equipos que usualmente dependen de los concesionarios, con lo que el ambiente nada tiene que envidiar a otras categorías. Este fin de semana se celebra la carrera de veinticuatro horas en Barcelona, y a lo largo del año se corre el Campeonato de España, que en 1984 se ha adjudicado Boronat y Carreras, con la «scooter» oficial de Andrea Pinasco. La victoria la obtuvieron frente a medio centenar de equipos, lo que puede dar la medida de la popularidad de estas carreras. Entre las de serie, éstos disputaron la final a dos horas y fueron Serratos y Ruiz los vencedores.

Texto y fotos: J. L. Aznar

GRAN PREMIO DE PORTUGAL

AYRTON SENNA DEL AGUA



Senna se subió al podio recibiendo por primera vez en su vida. A su lado, Alboreto y Tambay se mostraron también satisfechos mientras que el primer ministro de Portugal, Mario Soares, aplaudía calurosamente.



Alain Prost terminó contra un «guard rail» después de haber intentado inútilmente pasar a De Angelis. Alboreto se mantuvo pacientemente en su estela para, una vez desaparecido Prost, sorprender con facilidad a su compatriota.



AYRTON Senna da Silva ha conseguido la primera victoria de su carrera deportiva en Fórmula 1. Y la ha logrado en lucha contra los elementos, bajo un diluvio constante que anegó el circuito de Estoril. En esas difíciles condiciones, Senna tuvo el mérito de no cometer un solo fallo, de los que no supieron librarse otros, dominando la carrera de principio a fin. Durante la misma consiguió doblar a todos sus rivales con excepción de uno, Michele Alboreto. Su resultado por tanto obliga a pensar que si los Lotus mantienen la forma actual habrá que contar con él en esta su segunda temporada en la fórmula reina.

Con el triunfo de Senna, la marca británica vuelve por sus antiguos fueros. Aunque la última victoria se remonta al Gran Premio de Austria de 1982, lo cierto es que desde 1978, año en que Mario Andretti consiguió el último título mundial para la marca, Lotus ha estado en un relativo segundo plano. Este año, gracias al trabajo del técnico francés Gerard Ducarouge, vuelven a ser coches punteros. Equipados con motores Renault Turbo del año pasado, se muestran netamente más rápidos que los Renault con los nuevos motores de este año. En vista de que las escuderías que utilizan sus motores consiguen construir coches netamente más competitivos que los suyos, cada vez se da más por seguro que a final de temporada se disolverá el equipo Renault de Fórmula 1, dejando sólo en funcionamiento la división de motores.



De Angelis colaboró involuntariamente a la victoria de su compañero frenando a Prost y Alboreto a sus espaldas. Al final, uno se salió y el otro terminó segundo, mientras que De Angelis fue adelantado también por el Renault de Tambay. Mansell y Bellot realizaron excelentes carreras de recuperación. El que la carrera se concluyera a las dos horas, con dos vueltas menos del recorrido, les salvó del rush final de Warwick.



El triunfo de Senna comenzó a construirse desde los entrenamientos. Desde el primer momento, los Lotus demostraron ser los coches más equilibrados y rápidos en pista. En los primeros entrenamientos libres fue De Angelis quien logró los mejores tiempos. Pero cuando comenzaron los oficiales, las tornas se cambiaron y fue Senna quien consiguió ser el más rápido. De Ange-

lis se esforzó por mantener su jerarquía dentro del equipo, pero no tuvo suerte. En la última y definitiva tanda de entrenamientos, De Angelis no tuvo suerte. Cuando montó el primero de los dos trenes de neumáticos de clasificación de que dispone cada piloto, había muchos coches en pista y los malgastó —estos neumáticos tienen una goma tan blanda que apenas duran tres vuel-

tas— inútilmente. Cuando montó el segundo tren, antes de que pudiera terminar su vuelta lanzada, su motor se rompió obligándole a tenerse que conformar con el cuarto puesto en los entrenamientos que le relegaba a la segunda línea de salida.

En la primera, junto a Senna, que también en esta ocasión ha conseguido su primera «pole position» —para los

no iniciados primera posición de salida— se colocó Alain Prost. El fin de semana no ha sido particularmente afortunado para los hombres del equipo McLaren, pese a que han demostrado su potencial de siempre. Tanto Prost como Lauda se encontraron el primer día con que los coches no eran rápidos en los tramos rectos. La causa la achacaban a que, al contrario que Renault,

BMW y Ferrari, ellos no utilizan motores de clasificación que dan potencias próximas a los mil caballos. Porsche se niega a caer en esta trampa, que llevaría a un aumento brutal de los costos, puesto que estos motores duran apenas cien kilómetros. Y los McLaren emplean en sus entrenamientos motores igual de potentes que los que llevan en carrera, y por tanto son menos poten-

tes que los de sus rivales. Para paliar el problema, se montaron turbos más grandes, con los que se ganaba algo de potencia a cambio de perder algo de elasticidad de motor. Con esta modificación, en los entrenamientos del domingo por la mañana con depósitos llenos, los McLaren volvieron a estar en punta. Sin embargo, la lluvia les fue fatal. El mayor tiempo de respuesta de

los turbos de mayor tamaño hacían más difíciles de conducir a los McLaren. Por otro lado, en la recta siguió faltándoles un poco de velocidad punta, con la cual Prost hubiera podido pasar a De Angelis. Una velocidad que sí tenían los Ferrari y que le sirvió a Alboreto para adelantar al segundo Lotus una vez Prost hubo desaparecido. Hasta entonces, Alboreto se mantuvo en la estela del Lotus y el McLaren, a los que hubiera tenido que adelantar de una vez dado lo pegado que iban. Para los Ferrari, en cambio, la lluvia fue una suerte. En seco los coches rebotaban constantemente y por más que cambiaron los reglajes de suspensión el problema no se solucionó. Con la lluvia y unos reglajes más blandos, la pega desapareció.

Senna y De Angelis se vieron favorecidos por la mala salida de Prost y el que Rosberg calara su motor. Esto les permitió ponerse en cabeza. Pero Prost



Fittipaldi, Piquet y ahora Senna. La sucesión de «o rei», está asegurada.

se recuperó pronto y llevando en su estela a Alboreto dio alcance a De Angelis, comenzando una pelea entre los tres que duró dos tercios de carrera: Prost fue la primera baja de esta lucha. Cuando se cumplía la mitad de la carrera su coche le hizo un extraño en plena recta que no fue capaz de controlar, terminando por golpear con la parte trasera contra el guard-raíl después de haber hecho tres trompos. Diez vueltas más tarde, Alboreto sorprendió a De Angelis en la frenada de final de recta, en donde el piloto de Lotus no esperaba que le pasaran. Tuvo que ceder, pero intentó recuperar su segundo puesto en la curva siguiente. En vez de conseguir su propósito, se salió de la pista, logrando volver a ella después de una diabólica demostración de habilidad. En esta incursión por el prado, algo debió estropearse en la suspensión del Lotus, pues De Angelis tuvo que bajar el ritmo y acabó por ser doblado por Sen-

■ La dimisión de René Arnoux, que esconde un despido, ha sido la noticia de este Gran Premio de Portugal. De momento, en sus primeras declaraciones, el piloto francés admite estar «pasado de kilómetros».

■ La causa de que en Ferrari le hayan pedido la dimisión es que consideran que no está en buena forma física. Arnoux padeció la pasada temporada problemas musculares en las piernas de los que se hizo operar durante el invierno. Pese a ello, en Ferrari se sigue considerando que necesita reposo. Pero no quisieron plantearse antes para evitarle un golpe mortal que hubiera dificultado su recuperación.

■ El sueco Stephan Johansson sustituto de René Arnoux, debe conducir el segundo Ferrari el resto de la temporada. El que sea piloto patrocinado por Marlboro, ha facilitado su liberación del contrato que le unía a Toleman. Marlboro tiene un acuerdo con Ferrari por el que se encarga de pagar a los pilotos de la escudería italiana.

■ Por otra parte, Alex Hawkrige, el mánager del equipo Toleman, no ha puesto demasiadas dificultades pues ha pedido a Ferrari que interceda por ellos para que, bien Goodyear, bien Pirelli, les suministren neumáticos.

ESTORIL CONFIDENCIAL

■ El problema de falta de neumáticos del equipo Toleman parece estar en vías de solución. Si Goodyear no ha querido saber nada, Pirelli en cambio parece dispuesta a olvidar las dificultades que en el pasado tuvo con este equipo.

■ Toleman desplazó sus coches a Portugal, con la esperanza de poder participar en la prueba. Al final no pudo ser pero en cambio se daba como seguro que al día siguiente de la carrera los Toleman pudieran participar en una tanda de puesta a punto del coche que les permitiera estar a punto para la carrera siguiente en Imola.

■ En Estoril ha debutado el Zakspeed Fórmula 1, que al final ha conseguido el patrocinio de los cigarrillos West. Este coche ha sido completamente diseñado y construido —tanto el chasis como el motor— en los talleres del ingeniero Eric Zakowski, un hombre que colaboró estrechamente con Ford Alemania en temas de competición. Este primer año sólo alineará un coche, con Jonathan Palmer al volante, en los Grandes Premios que se disputan en Europa. El año que viene hará con dos coches todo el Mundial.

■ Finalmente, Ken Tyrrell ha conseguido firmar el contrato por el que se asegura los servicios de Stephan Bellof. El piloto alemán pedía bastante dinero y sobre todo el compromiso de que Tyrrell no haría trampas.

■ El nuevo Zakspeed está muy bien terminado y parece robusto, pero es cien kilos más pesado que los McLaren. A la salida, como no habían hecho media de consumo, tenían miedo de no poder acabar la carrera. Pero no hubo problemas: Palmer abandonó en la segunda vuelta.



■ Tyrrell todavía emplea en esta carrera los motores V-8 Ford Cosworth atmosféricos. Los coches con el motor Renault Turbo se harán esperar hasta el Gran Premio de Bélgica.

■ También con motor Ford tiene que participar el equipo Minardi. El nuevo V-6 Motori Moderni que ha diseñado el antiguo director deportivo de Alfa Romeo, el ingeniero Carlo Chiti, podrá ser utilizado solamente a partir de la próxima carrera. Las pruebas en el banco han dado potencias de 700 caballos para carrera y 840 caballos para entrenamientos.

■ La entrada de Portugal en el Mercado Común se ha notado ya en este Gran Premio. Una de las primeras modas que han importado ha sido la de los robos de aparatos de radio de los coches. Durante el fin de semana, se salvaron muy pocos coches con matrícula extranjera aparcados en Estoril, de ser abiertos por unos muy poco expertos ladrones que hacían auténticos destrozos.

Hablar de agua es Senna

Se agó la fiesta. Nadie esperaba que el dios de la lluvia llorase sobre Estoril y menos en el momento de la carrera. Todas las estrategias se disolvieron al caer la primera gota. Tanto Brabham como Ligier tenían preparada una pequeña sorpresa a las huestes de Goodyear: no cambiar neumáticos en toda la prueba. Según los cálculos del ingeniero Mezzanote, esto les daría una ventaja de treinta segundos, que podían valer un podio para los hombres de Gordon Murray y tal vez una clasificación sorpresa para los Ligier. Nos quedamos sin verlo en el Gran Premio. La plana mayor del equipo Brabham se lo debían haber olido, porque la noche anterior tanto Murray como Herbie Blash, director del team, decidieron dar-



se una vuelta por el pub de moda en Estoril, Penny Lane. Si, igual que el disco de los Beatles. A las tres de la madrugada tomaron el camino del hotel, no sin antes ahogar sus penas en cerveza. No es para menos. El supermago Murray ha diseñado un monoplaza tan fino de llevar que destroza rápidamente los neumáticos en los entrenamientos. A la menor irregularidad del terreno, sus meneos parecen más la danza de los siete velos que un Fórmula 1. Para que el Gran Grosero Piquet pueda quejarse a placer, la suspensión trasera dio muestras de fragilidad y por eso se intentó reforzarla a última hora, encintando todas las barras del lado izquierdo. Es en esa parte donde se trabaja con mayor intensidad en este circuito. Los dos virajes claves del trazado se efectúan a derechas y sobre todo el anterior a la meta, que es la pesadilla para las puestas a punto.

En Italia ahora es fiesta. Ya ni los más viejos del lugar recordaban a uno de sus pilotos como líder del Campeonato del Mundo. Curiosamente, este título momentáneo puede calmar los ánimos encrespados de la afición, que todavía no entiende muy bien el fichaje de un hombre ya maduro, pues sus veintiocho años están ahí, como Johansson. Si al nerviosismo del debut unimos el del coche, el cóctel no puede ser más explosivo. Los problemas constantes de estabilidad durante los entrenamientos confirman que todavía falta mucho camino para que los Ferrari puedan oponer una batalla en igualdad de condiciones a McLaren. Aquí la salida del fondo plano se había cambiado, unificando los dos conductos en uno solo y dándole mayor angulación para intentar evitar turbulencias. El gran problema de los monoplazas rojos es que rebotan demasiado. Suerte de que Estoril no tiene unos virajes excesivamente rápidos, porque sobre agua la carrera de Alboreto podría haber sido un infierno.

También la diosa Fortuna estuvo con los Lotus. El agua quiso ayudarles en sus problemas de frenos. Cada parada en boxes, sobre todo de Elio de Angelis, era una auténtica humareda. Los nuevos inventos de Ducarouge son muy efectivos para la estabilidad, pero no tanto para la ventilación de las pinzas, que achicharran materialmente las pastillas. Como solución de emergencia se abrieron unos orificios en los pontones para intentar mejorarlo. Pese a todo esto, dominaron insultantemente los entrenamientos y el joven Senna se permitió el lujo de utilizar un solo juego de neumáticos de clasificación, de los dos de que disponen los pilotos, en la primera pole de su vida.

Por fin se puede hablar de algún problema en los irrompibles McLaren. Obligados como están a sacar el máximo rendimiento al motor y teniendo en cuenta que no disponen de motores para los entrenamientos de clasificación, los técnicos de Porsche se las ven y se las desean para tener el motor a máximo rendimiento sin que se produzcan cortocircuitos en la central electrónica. Hay un misterioso duendecillo que no quiere que se les expresen mucho las entrañas a sus motores.

Eduardo de Aysa

na y al final perdió el tercer puesto en favor de Patrick Tambay, que tuvo el mérito de no cometer ningún error al volante del medianamente competitivo Renault. Tambay conducía el coche equipado con el nuevo motor experimental, que después de haberse mostrado difícil de conducir en piso seco por lo brusco de su funcionamiento, en mojado fue más fácil de llevar.

Detrás, Lauda ocupó mucho tiempo el quinto puesto. Comenzó bastante fuerte, adelantando sucesivamente y después adoptó una conducción prudente a la espera de los acontecimientos.

Pero terminó cediendo ante Mansell y Bellof, que se recuperaron muy bien de unos comienzos difíciles en que uno hizo un trompo y otro tuvo que salirse de la pista para evitar a Winkelhock, que se quedó atravesado en medio de ella. Al final abandonó por problemas eléctricos, que bajaron el rendimiento de su motor.

En las últimas vueltas, Bellof se acercó a Mansell y ambos fueron alcanzados por Warwick. Este había arrancado delante de Lauda, pero fue adelantado por éste y por Tambay antes de que hiciera un trompo y tuviera que pa-

rar a cambiar neumáticos. Su final de carrera fue muy bueno, pero tuvo que conformarse con el séptimo puesto, por delante del debutante Johansson, que se enganchó con Patrese —que tuvo que retirarse con la suspensión torcida— y posteriormente se salió de la pista. Ghinzani, con el Osella, fue el mejor piloto calzado con neumáticos Pirelli, que en mojado se mostraron inferiores a los Goodyear y que concretamente en el caso de Piquet le hicieron parar varias veces para cambiarlos. Su Osella tuvo que perder dos vueltas por un problema de motor, pero eso no quita ningún mérito a la carrera de Ghinzani.

Gigi Corbetta y Sergio Piccione

Parrilla de salida

1, A. Senna (Lotus), 1-21-007; 2, A. Prost (McLaren), 1-21-420; 3, K. Rosberg (Williams), 1-21-904; 4, E. de Angelis (Lotus), 1-22-159; 5, M. Alboreto (Ferrari), 1-22-577; 6, D. Warwick (Renault), 1-23-084; 7, N. Lauda (McLaren), 1-23-288; 8, A. de Cesaris (Ligier), 1-23-302; 9, N. Mansell (Williams), 1-23-594; 10, N. Piquet (Brabham), 1-23-602; 11, S. Johansson (Ferrari), 1-23-652; 12, P. Tambay (Renault), 1-24-111; 13, R. Patrese (Alfa Romeo), 1-24-230; 14, E. Cheever (Alfa Romeo), 1-24-563; 15, M. Winkelhock (Ram), 1-24-721; 16, T. Boutsen (Arrows), 1-24-747; 17, G. Berger (Arrows), 1-24-842; 18, J. Laffite (Ligier), 1-24-943; 19, F. Hesnauld (Brabham), 1-25-717; 20, P. Alliot (Ram), 1-26-187; 21, S. Bellof (Tyrrell), 1-27-284; 22, M. Brundle (Tyrrell), 1-27-602; 23, J. Palmer (Zakspeed), 1-28-166; 24, M. Baldi (Spirit), 1-28-473; 25, P. Martini (Minardi), 1-28-596; 26, P. Ghinzani (Osella), 1-30-855.

Clasificación final

1, A. Senna (Lotus), a 145,160 km/h. de media; 2, M. Alboreto (Ferrari), a 1 m. 2 s.; 3, P. Tambay (Renault), a una vuelta; 4, E. de Angelis (Lotus), a 1 v.; 5, N. Mansell (Williams), a 2 v.; 6, S. Bellof (Tyrrell), a 2 v.; 7, D. Warwick (Renault), a 2 v.; 8, S. Johansson (Ferrari), a 5 v.; 9, P. Ghinzani (Osella), a 6 v. Vuelta rápida: A. Senna (Lotus), 1-44-121.

Campeonato del Mundo

1, M. Alboreto, 12 puntos; 2, A. Prost y A. Senna, 9; 4, E. de Angelis, 7; 5, P. Tambay, 6; 6, R. Arnoux, 3; 7, N. Mansell, 2; 8, J. Laffite y S. Bellof, 1 punto.

FORMULA 3000

BAJO NIVEL



Tarchini (March) terminó en un inesperado tercer puesto detrás de John Nielsen y Mike Thackwell. O mucho cambian las cosas o van a Nielsen (Ralt) y de Michel Ferté (March). repetirse sus triunfos, dada la superioridad de los Ralt.

SE disputó en Estoril la tercera carrera de la nueva Fórmula 3.000, categoría que ha reemplazado a la Fórmula 2 y surgió como una idea de Bernie Ecclestone, el gran patrón de la Fórmula 1, a fin de dar salida al excedente de motores V-8 Ford Cosworth que quedaron en el mercado cuando los equipos de Fórmula 1 fueron uno tras otro utilizando motores turbo. Tanto para conseguir un cierto distanciamiento con la Fórmula 1 como para abaratar costes, se decidió instalar en estos motores unos limitadores de régimen —que se controlan por los comisarios antes de cada carrera— que cortan la inyección a 9.000 revoluciones por minuto. Con esta limitación, la potencia queda reducida a 400/420 caballos, cuando de estos motores, en Fórmula 1, se llegaron a sacar hasta 520 caballos.

Hasta ahora se han disputado dos carreras en los circuitos británicos de Silverstone y Thruxton. La primera fue dominada por el austriaco Mike Thackwell, con un Ralt. En la segunda, una buena aleación de neumáticos de Pirro,

que conduce un March, le permitió ganar por delante de Thackwell.

En Portugal, Thackwell realizó el mejor tiempo en los entrenamientos, por delante de su compañero de equipo John Nielsen. La carrera fue un paseo para los hombres del equipo Ralt. Thackwell se escapó desde la salida, distanciando con facilidad a todos sus rivales hasta que un problema de inyección le obligó a parar en boxes durante ocho vueltas. Cuando esto ocurrió, Nielsen, que era segundo, se despegó del pelotón pese a los esfuerzos de Michel Ferté, que fue segundo con su March. La carrera no tuvo historia. Sólo hubo lucha por el cuarto puesto entre Pirro y Roberto Moreno. Al final, el italiano se impuso al brasileño.

Por cierto que Roberto Moreno conducía el coche que a partir de la siguiente prueba llevará Adrián Campos. No parece excesivamente competitivo. Claudio Langes, el otro piloto del equipo, ha preferido renunciar a correr por no considerar el coche capaz de hacer buenos resultados.

Otro español que se desesperaba

viendo la carrera era Carlos Abella, que hubiera debido participar en este certamen. Al final, Ducados, que le había prometido su apoyo, le dejó en la estacada. En cambio, Alain Ferté se beneficia del apoyo de la marca española a través de su representante en Francia. También corre con patrocinio de marcas españolas —Soberano y Gin Rives— Juan Manuel Fangio Jr., sobrino del quintuple campeón del mundo, que se paseó a la cola del pelotón toda la carrera.

En general la prueba fue soporífera debido a la desigualdad que hay entre los Ralt y los demás coches.

Clasificación

1.º, John Nielsen (Ralt), a 168,6 km/h.; 2.º, Michel Ferté (March), a 15,3 seg.; 3.º, Gabrielle Tarchini (March), a 42,2 seg.; 4.º, Emmanuelle Pirro (March), a 50,2 seg.; 5.º, Roberto Moreno (Tyrrell), a una vuelta. Hasta doce clasificados.

A TODO GAS

● En Málaga se dio la salida a la primera prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra que este año celebra su tercera edición. Desde el primer tramo Guillermo Barreras comenzó a distanciar a sus rivales y pudo controlarlos a placer, terminando el rallye con casi dos minutos de diferencia sobre el segundo clasificado. Esta posición correspondió a Oliveras, con Talbot Lotus, quien a su vez precedió a José María Serviá, que conducía el Seat 124 Prototipo del año pasado pero con un nuevo motor de Fiat 131 Abarth.

● Oñoro debutó en tierra con un Opel Ascona, que utilizará mientras le terminan el Manta 400 con el que va a seguir el Campeonato. Se tuvo que retirar a tan sólo unos metros del final de la última especial, al salir el árbol de transmisión de su coche.

● Darío Cerrato ha sido el vencedor del Rallye Costa de Esmeralda, en Cerdeña, con un Lancia Rally Abarth. Tras él se clasificó el también italiano Attilio Bettega, con otro coche de la marca. La primera parte de la prueba estuvo dominada por el finlandés Henri Toivonen, que al final se salió de la carretera. Gianni del Zoppo, con el Peugeot 205 Turbo 16 de Peugeot-Talbot Italia, no pudo aprovechar su abandono a causa de los problemas de motor que también le obligaron a retirarse. Con esta victoria, Cerrato toma el primer puesto del Campeonato de Europa de Rallyes.

● El piloto vigués Rafael Cid vuelve a la competición en Portugal. Dispondrá de un R-5 Turbo que está siendo preparado en los talleres de Miguel de Oliveira, en Oporto.

● Los Alfa Romeo GTV-6 perderán su homologación en grupos A y N a final de año. La Comisión Técnica de la FISA ha encontrado que las medidas de la ficha de homologación no se corresponden con la realidad. En cambio, el nuevo Alfa 75 quedará homologado el próximo mes de julio en grupo A.

● La FISA va a conceder más voz a los pilotos. Ha quedado constituido un consejo permanente que componen Niki Lauda, Nelson Piquet, Alain Prost, Michele Alboreto, Derek Warwick y Thierry Boutsen.

● Adrián Campos ha obtenido la cuarta plaza en la carrera de Hockenheim de Fórmula 3, por lo que se sitúa en tercera posición en el Campeonato alemán, tras Weidler y su compañero de equipo Nissen, ganador de la última carrera.



José María Casanovas

Pre-Salón

Y A podemos avanzar cuál va a ser el coche del verano a nivel de moda, a nivel de impacto. El Jeep Suzuki se ha convertido por la magia de la novedad y por lo atractivo de sus características en el vehículo más perseguido, el más anhelado. Romagosa, concesionario en Barcelona de Land Rover, tiene unos pedidos en firme diarios de diez unidades, y así se explica que su plazo de entrega tenga ya una demora de mes y medio. Con una producción diaria de 45 Suzukis en La Carolina, la factoría española se ha visto desbordada, máxime cuando de las empresas de alquiler les llegan pedidos fantásticos, como pueden ser 600 unidades para Canarias, 300 para Palma o 100 para la Costa Brava. Lo cierto es que el Jeep Suzuki ha venido a cubrir un hueco en el mercado español y su producción en el primer año la tiene vendida de antemano. En época de crisis, de recesión, es, sin duda, una buena noticia.

Se comienza a respirar en la Ciudad Condal el ambiente pre-Salón. Los preparativos en Montjuich han comenzado y los fabricantes nacionales parecen dispuestos a tirar la casa por la ventana. A priori, podríamos vislumbrar que Seat ganará en metros cuadrados de exposición con el Málaga en plan estelar; Opel vestirá

de gala las versiones cuatro puertas del Corsa; Ford protagonizará una «première» mundial como es el Scorpio; Renault intentará mantener su condición de líder en ventas; el grupo Peugeot-Talbot confiará en su caballo ganador, el 205, y Citroën mostrará por primera vez el BX Sport. Habrá para ver y escoger. El éxito de público está asegurado y con las nuevas medidas económicas dictadas por Boyer se espera que las ventas lo noten.

Hablando de ventas, hay que destacar que en España el sistema «leasing» está comenzando a pegar fuerte en los coches de alto nivel. Por ejemplo, las ventas de Mercedes sistema «leasing» comienzan a estar a nivel europeo o, lo que es lo mismo, nuestros empresarios se han dado cuenta de cómo se pueden cambiar de coche con el mínimo gasto y las mayores ventajas fiscales.

Mientras el matrimonio Seat-Volkswagen pasa por momentos de celos y temores, los japoneses de Toyota no han di-

cho su última palabra. Una delegación del país del Sol Naciente estuvo en la zona franca mirando las cadenas de montaje y contando los empleados. Es la última oportunidad que tienen los japoneses de entrar con fuerza en la Comunidad Económica Europea a través de nuestra península.

El gran problema es que cuando hacen números y dividen la productividad por los trabajadores las cuentas no les salen. La misma historia se repite en Nissan, donde por cierto casi nada queda de Motor Ibérica. La nueva regulación de empleo está vista para sentencia. Los Patrol marchan bien, las furgonetas sólo regular y hacen planes ya para la construcción de automóviles. El tema ya no es tabú...

Por carretera llega a España el 70 por 100 de los turistas que nos visitan y que tanto contribuyen a mejorar nuestra balanza de pagos. Y casi el

80 por 100 de los mismos entran por La Junquera. Cataluña tiene una red de autopistas de peaje de 486 kilómetros, que supone el 4 por 100 de la red viaria catalana, que es de 11.026 kilómetros, y el 28 por 100 de la red de autopistas de peaje de toda España, que asciende a un total de 1.736 kilómetros. De cara al verano, la Generalidad y el MOPU están trabajando a fondo para dejar

el piso en las mejores condiciones y en este sentido las obras de mantenimiento son constantes y agradecidas.

Donde las cosas no andan tan bien es en la propia Barcelona. La demolición del Cinturón de Ronda, en el barrio del Guinardo, está resultando polémica. El caos circulatorio es evidente y los usuarios de la vía rápida que une Sarriá con Lesseps están de uñas. Como diría un castizo, cada día hay más coches y encima sacan calles...

Para no dejar las motos fuera de la columna, destacar la decisión de Derbi de no contratar ningún sustituto de Tormo. La decisión salomónica es prestar una máquina de 80 c.c. a diversos pilotos que apuntan. Así, Manuel Herreros saldrá en el Jarama al lado de Aspar, y en el futuro, otros como Torrontegui, pueden tener su oportunidad. Dicho en otras palabras, correrán dos Derbis con un piloto oficial. De este modo, Ricardo Tormo mantiene sus ilusiones de volver... cuanto antes.





BALLESTA



Caprichos

Realiza: Pilar Parra
Fotos: Alex Puyol

1
Mono racing «Sparco», modelo «capa» en color rojo. Cuesta 28.400 pesetas.

2
Casco integral «J.T.» de competición. Su precio es de 7.000 pesetas.

3
Botas competición, modelo «E.T.E.», ligeras y cómodas, se adaptan a los pies proporcionando una mayor agilidad. Cuestan 6.500 pesetas.

Este material puede adquirirse en Repuestos Asensio, calle Viriato, n.º 38 (Madrid).



Venga al sabor de Marlboro



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

RALLY GERONA-GUILLERIAS

LANCIA, 3 RALLYS, 3 VICTORIAS CONSECUTIVAS

1º S. Serviá- J. Sabater
Lancia Rally

La tecnología Lancia ha demostrado por tercera vez consecutiva que no tiene rival. El Lancia Rally 037 de SERVIÁ y SABATER ha dominado el Rally Gerona-Guillerías desde la salida hasta la meta. Así anda Lancia: Tres pruebas del Campeonato de España, tres victorias.

LANCIA 



**ESTORIL
SENNÁ O REI**

LLEGO EL MALAGA



SEMANAL
Motor 16
GRUPO

27 de abril de 1985

Núm. 79 • 175 ptas.

LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS

CAPITULO 1
Escribe
CARO BAROJA

**FOTOS
ESPIA DEL
R-19**



GALLEGO & REY

**CORSA SR
FRENTE A R-5 GTS**

A FONDO: MERCEDES 300 E

**ALFA:
VIENE EL 75**



GRUPPO EDITORIALE