

EL MÁLAGA DIESEL CONTRA SUS RIVALES

EXTRA
SALON

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

18 de mayo de 1985 • Núm. 82 • 200 ptas.

LAS CINCO ESTRELLAS

Ford
Scorpio

R-5 GT
Turbo

Opel
Corsa
5P

Peugeot
Quasar

Seat
Málaga

LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS
1959
Escribe: MANUEL
VAZQUEZ
MONTALBAN

AVANZANDO PASO A PASO. MEJORANDO DÍA A DÍA.

Comienza un nuevo camino para nosotros.
Y vamos a recorrerlo junto a ti.
Ahora Galerías vuelve a nacer contigo.
Más tuya, más joven, más actual.
Creando, poco a poco, un estilo.
Para que encuentres eso que deseas.
Para ofrecerte siempre lo que quieras.

A cada instante lo irás comprobando.
En un consejo, en una palabra amable,
en una respuesta a tiempo.
Así es el camino que nos hemos
propuesto recorrer.
Así te estamos esperando.
Avanzando paso a paso.
Mejorando día a día.

**Galerías
Pecados**

GALERIAS

Avanzando paso a paso. Mejorando día a día.

Esta semana

La autoteca nacional

HACE tan sólo unos días he visitado, por primera vez, un salón del automóvil. De nuevo Barcelona ha abierto sus puertas a fabricantes, importadores e industrias auxiliares para decirnos a todos que España, en el terreno de la automoción, no está dispuesta a perder el tren de la modernidad. He podido sentir, en directo, el enorme esfuerzo de las gentes de este sector que bianualmente reúnen en España a sus «criaturas» para mostrárselos al gran público. Hay detrás de todo esto unas enormes ganas de vivir, de salir adelante, de darle un corte de mangas a esta crisis feroz que también se deja sentir en la industria automovilística española.

Conviene repetirlo una vez más, el sector de la automoción, aunque aparentemente ignorado en las altas esferas de la Administración, mantiene el tipo ante el futuro. Hace su reconversión silenciosa, aunque las dentelladas de la crisis las sienta en lo más hondo. Lo hemos vivido en Barcelona y hemos llegado a la conclusión de que el Gobierno no puede volverle la espalda. En primer lugar, por el importante volumen, económico y humano, que lleva tras de sí. Y, además, porque la ejemplaridad de sus gentes, sus

penas contenidas y su permanente evolución se lo merecen todo.

Para nuestra portada hemos elegido «cinco estrellas», pero en ningún caso quiere decir que sean las únicas. Nos han movido criterios de novedad en el mercado, pero la auténtica realidad es que la estrella ha sido el automóvil. Ponganle ustedes la marca que quieran. A todos los hombres que se han dado cita en esta ocasión les deseamos el futuro próximo que se merecen. A los administradores les pedimos, únicamente, que se preocupen algo más del automóvil, porque este sector les pagará con creces cualquier esfuerzo que se haga por él. Pueden estar bien seguros.

N. del D.—Nuestro flamante Seiscientos sigue cruzando los caminos de la historia contemporánea de España. Llega al borde de los años sesenta con los aplausos de un lector agradecido que todavía tiene frescas en su memoria las aventuras y desventuras de nuestro querido utilitario. En este número nuestro Seiscientos corre por la izquierda, conducido con enorme maestría por Manuel Vázquez Montalbán. Una auténtica delicia. De verdad.



Félix Lázaro

SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA M-16	62	CUENTENOS SU CASO
6	LO ULTIMO Alfa Romeo 75	63	CONOZCA SU COCHE Cambios inteligentes
9	El pequeño Citroën, para enero	64	COMPRAR Y VENDER
10	Los nuevos Ferrari	71	LA ESPAÑA DEL 600 Año 1959
13	ACTUALIDAD Bob Lutz	79	XAVIER DOMINGO Por Barcelona
14	DISEÑO Juicio al Málaga	80	OCIO Entre el cielo y la tierra
18	ESPECIAL SALON Un Salón de cinco estrellas	85	A FONDO Nissan Vanette Combi 8
37	Motos: «Compre japonés»	92	FUERA DE SERIE Un Hispano por 46 millones
43	Camiones: Cuestión de peso	96	FRENTE A FRENTE Comparativa diesel: Regata/Orion/Málaga/R-9
50	GENTE SOBRE RUEDAS Pascual Maragall	107	MOTOS Olvidó las alas
55	MERCADO Oferta de la semana	111	ALVARO YBARRA Andalucía, al fin
56	Precios de coches nuevos	112	DEPORTE El salario del miedo
58	Precios de coches usados	115	CATALUÑA EXPRES Desde el Salón
59	Precios motos	116	DEPORTE Resistencia: Silverstone
60	NOTICIAS DE EMPRESA	120	Rallye Vasco-Navarro
61	AGENDA PERSONAL	122	JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS





UNA PIEDRA EN EL CAMINO

PARA evitar los aparcamientos abusivos en las aceras e intersecciones en las calles de Barcelona, el Ayuntamiento ha comenzado a colocar los obstáculos de piedra que aparecen en la fotografía, que por su aparatosidad no hay duda que cumplirán perfectamente su cometido. Quienes no están de acuerdo con la decisión

municipal, y con toda razón, son los motoristas, pues como se ve las piedras están situadas muy cerca de zonas pintadas, que se hacen tremendamente resbaladizas cuando caen cuatro gotas de lluvia. Dicho de otro modo, estos obstáculos pueden ser una trampa mortal para los motociclistas.

POLICIAS ROBADOS

LOS ladrones de coches ya no se detienen ante nada. Así lo demuestra el hecho ocurrido la pasada semana cuando un hombre de treinta y dos años, cuyo nombre corresponde a las siglas J. A. B. O., robó un coche de la Policía Municipal mientras los agentes del coche patrulla se ocupaban de una colisión ocurrida poco antes. El ladrón se introdujo en el vehículo, que tenía las luces centelleantes encendidas, y emprendió la huida. Tras una espectacular persecución por las calles madrileñas iniciada por el jefe de la dotación en un automóvil particular y varias dotaciones de la Policía Nacional, el caco fue detenido y posteriormente explicó que sólo quería ir a su casa y nadie quería llevarle.

Garantía europea Honda

La tarjeta de garantía europea y un centro de formación para mecánicos son las dos últimas medidas adoptadas por Honda para mejorar el servicio a sus clientes. La primera sirve para que los usuarios españoles se puedan acoger, sin ningún tipo de trabas, a la garantía de su motocicleta en cualquier país de Europa, adjuntando a su libro de garantía una tarjeta de aspecto similar a las de las entidades de crédito. Por otra parte, en las instalaciones que la firma tiene en Cornellá se ha inaugurado un centro de formación al que asisten a cursillos los mecánicos de los servicios oficiales.



FORD JUBILA A SUS INVESTIGADORES

FORD pretende jubilar a 1.250 empleados de sus departamentos de investigación en toda Europa durante los próximos cinco años. El presidente de Ford Europa, Bob Lutz, ha dicho que es necesario agilizar los departamentos de investigación para que éstos sean más operativos y para ello confía en una reducción de plantilla que dejará en la calle a la cuarta parte del total de los trabajadores de este sector. Los centros más afectados serán Dunton, en Gran Bretaña, y Merkenich, en Alemania. La idea de Ford es trasladar a Estados Unidos

Madrid: Talleres de fiar

Próximamente, algunos talleres de la Comunidad de Madrid exhibirán un distintivo del Gobierno regional, que querrá decir que estos talleres ofrecen una garantía voluntaria de las reparaciones que allí efectúen. Esta interesante iniciativa se debe a la Consejería de Trabajo, Industria y Comercio de la Comunidad de Madrid y la Dirección General de Comercio y Consumo, que han redactado un convenio, al que podrán adherirse los talleres de reparación de automóviles que lo deseen. Según la Comunidad, «se trata de animar a los talleres a que se comprometan a cumplir una serie de normas que garanticen el buen servicio al cliente».

todas las operaciones de desarrollo de coches grandes y especializar a las fábricas europeas en coches pequeños.

LOS COCHES, POR LAS PAREDES

LA firma japonesa Isuzu está anunciando su modelo Impulse de una forma muy especial. El nuevo modelo, que está lanzando ahora mismo en U.S.A. con gran despliegue de medios publicitarios, acaba de recibir el apoyo de este enorme panel con un coche adherido. La campaña completa se titula «Siga su Impulso» y el mayor esfuerzo se ha hecho en la zona de California. Los ciudadanos de Hollywood que pasean por la calle más popular del paraíso del cine, el famoso Sunset Boulevard, pueden contemplar ahora este Impulse situado a quince metros de altura; el coche tiene todo su equipamiento, el interior lleva todos sus detalles y lo único que falta es el motor. Gracias a un sistema eléctrico especial el Isuzu Impulse mueve sus ruedas, enciende las luces en cuanto se va a luz del Sol y todo el interior brilla en la oscuridad.



Taxista y poeta

Julio Fernández lleva veintinueve de sus cuarenta y siete años conduciendo un taxi en Madrid, y estima que en ese tiempo ha recorrido más de dos millones de kilómetros. Esto es bastante normal, pero no lo es tanto que en su escaso tiempo libre se dedique a la poesía y tenga compuesto el Código de la Circulación en verso, con una gran inquietud por la seguridad vial. Tantas veces ha pasado por la Cibeles, que le ha dedicado un poema, que aquí reproducimos.

A la Cibeles yo he visto algunas veces llorar, por querer viajar en taxi y no poderlo lograr.

Y es que el taxi de Madrid resulta tan familiar que hasta la misma Cibeles en taxi quiere viajar.

Julio Fernández



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 Brío (Información), José María Cernuda (Mercado), Sergio Piccione (Producto), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Olegario Torralba (Diseño), Redacción: María Jesús Beneit, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar Corresponsales en el extranjero: Julio Algalarrar y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levi (Argentina); Giancarlo Penni (Turin); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría 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 Piccione (Pruebas), Francisco Podadera (Diseño), José Robledo (Pruebas), Carmen Rico-Godoy, José Luis de la Viña (Náutica).

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

Anuncios por palabras: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter

Director gerente: José Luis Virumbrales

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Telex 43974 nyre e.

Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono 268 04 02-03.

Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Cervás, 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 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.



Iacocca, «best-sellers»

En Estados Unidos se ha desatado la «iacoccamania», tras la publicación de la autobiografía del patrón de Chrysler, Lee Iacocca. La serie de este «self made man» se ha convertido en un auténtico «best-sellers». En sólo seis meses se han vendido más de millón y medio de ejemplares.

Lo último

ALFA 75

CUMPLEAÑOS FELIZ



El nuevo modelo de Alfa, llamado a sustituir a medio plazo al Giulietta, comenzará a venderse en España a finales de este mismo año.

ALF A Romeo acaba de lanzar un nuevo modelo. Su nombre es 75, escogido porque se presenta en el año en que la marca italiana cumple su LXXV aniversario. El Alfa 75 con-

tinúa la fase de renovación de la gama que se inició en 1983 con el modelo 33 y que tuvo su segundo escalón el año pasado con la aparición del Alfa 90. Una fase que

tiene prevista su culminación con el nuevo coche, empleando la carrocería Tipo 4, común a la de los Lancia Thema y Saab 9.000, que en principio debería aparecer el año que viene.

En lo que se refiere al 75, con este modelo se pretende ofrecer al usuario un coche fiel a la tradición de esta marca, famosa por haber construido siempre coches de altas prestaciones que incitaban a una conducción deportiva. Un concepto de coche que se había voluntariamente olvidado un poco al definir el modelo 90, en el que se buscaba sobre todo el confort. Pese a una cierta proximidad entre las versiones que componen la gama 75 y 90, los dirigentes del departamento comercial de la

marca no tienen miedo a cannibalismos. Los dos coches ofrecen cosas diferentes, sin que eso quiera decir que en el 75 no existe un ápice de confort o que en el 90 las prestaciones son malas.

El nuevo Alfa 75 se debe al lápiz del arquitecto Cresoni, del centro de estilo de la marca, que tiene en su haber los diseños del Giulietta y posteriormente el Alfa 33. Es una berlina de tres volúmenes, con una marcada forma de cuña, como en los modelos anteriormente mencionados. Su planta es la misma que la del Giulietta y en su bastidor hay muchas piezas comunes con aquel modelo que de momento coexistirá con el 75. De todas formas, en este último el fabricante se ha es-

forzado por mejorar la rigidez de la carrocería.

La suspensión es independiente en las ruedas delanteras, mientras que en la parte trasera hay un puente De Dion, una solución que permite que las ruedas se mantengan siempre perpendiculares al pavimento, muy utilizada por la marca.

Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, los traseros colocados a la salida del diferencial, que formando cuerpo con la caja de cambios va colocado en el eje trasero, pese a que el motor vaya delante, colocado longitudinalmente.

Hablando de motores, se ofrece en cinco versiones, cuatro de gasolina y una diesel. De las de gasolina tres son motores de cuatro cilindros, con cilindradas de 1,6, 1,8 y 2,0 litros. La cuarta lleva el famoso motor V-6 de 2,5 litros con inyección, de 156 caballos, que le permiten alcanzar los 210 kilómetros por hora en punta. En cuanto a la diesel, lleva el motor de cuatro cilindros

de origen VM con turbocompresor, que desarrolla 95 caballos.

Para el mercado español, de momento se ha previsto importar dos versiones, la 2,0 de 128 caballos con carburadores —tienen una respuesta más rápida que la inyección, muy apreciable por los amantes de la conducción deportiva— y la V-6. Más adelante se podría completar la oferta con el diesel. De todas formas, el 75 no se comercializará fuera de Italia hasta el otoño y en España concretamente está previsto el comienzo de la venta para el mes de noviembre.

Sergio Piccione



El Alfa 75 se intercala entre el reciente 90 y el ya algo más veterano 33. Se trata de una berlina de tamaño medio, con una gran variedad de motores y niveles de equipamiento.



Nuevo Opel Kadett GSi. El coche en su mejor forma.



Opel Kadett. Coche del Año '85 en Europa.



COCHE DEL AÑO '85

La elección del coche del año está organizada por: Autovisie (Holanda), Daily Telegraph (Inglaterra), L'Equipe (Francia), Quattroruote (Italia), Vi Bieggare (Suecia), Stern (Alemania).

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

Tanto, que el Kadett es el Coche del Año '85 en Europa.

Todo un acontecimiento en el mundo del automóvil.

Y no es de extrañar: Por su revolucionaria línea exterior, la de mejor aerodinámica de su categoría.

Por la comodidad fuera de serie que consigue el avanzadísimo diseño de su interior.

Por la alta potencia y las prestaciones de todos sus motores: 1.3 S, 1.6 S, 1.6 D. Y el sorprendente 1.8 i que equipa al Kadett GSi, que alcanza hasta los 200 kms/h.

Por su gran economía: desde 5,0 litros a 90 kms/h. El menor consumo entre los coches de su clase.

Y, en fin, por toda una serie de razones que han hecho que los expertos más exigentes coincidan: el nuevo Kadett es el coche en su mejor forma.

Y por algo es Coche del Año '85 en Europa.

Vaya a verlo. El nuevo Kadett está esperándole en cualquiera de los 280 puntos de venta y servicio Opel.

Y beneficie con ellos de las ventajosas condiciones de financiación Opel Credit.

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

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.



EL PEQUEÑO CITROËN PARA ENERO

CITROËN está dando los últimos toques al modelo AX, un coche que vendrá a ocupar la parte baja de su gama, el espacio que hasta ahora ha estado ocupado por los 2 CV y LNA. El coche saldrá al mercado a primeros de 1986, se construirá en

nuestro país y, con toda seguridad, se llamará AX, para dar continuidad a la línea descrita por los BX y CX. El futuro Citroën es un vehículo de dos puertas laterales y portón posterior con un estilo aerodinámico muy cuidado, pese a su reducido tama-

ño exterior. La longitud total del AX ronda los 3,45 metros, más o menos el tamaño de un Austin Metro o de un Citroën LNA. El pequeño Citroën utilizará, en principio, el motor de aluminio con cuatro cilindros, 1.124 centímetros cúbicos y 50 caballos de potencia que montan algunos Visa y los LNA; para más adelante está previsto el motor Fire de 45 caballos de potencia, puesto a punto por PSA y FIAT, un motor que ya se emplea en los Lancia Y 10.

También está definitivamente a punto, pues será

presentado en el Salón de Francfort, el BX Break, modelo, junto con el AX, del que ya informamos en rigurosa exclusividad en nuestro número 37 del pasado 7 de julio. Sin apenas variaciones respecto a las fotos publicadas entonces, los dos futuros Citroën han dejado ya absolutamente definidos algunos pequeños detalles y hoy se nos muestran tal y como saldrán al mercado. El BX familiar es unos quince centímetros más largo que la berlina, con lo que su capacidad puede vaticinarse que será extraordinaria.

El Citroën AX ya tiene su forma definitiva y todo está preparado para que el coche salga al mercado a primeros del año 86. El AX se fabricará en las factorías de Vigo. El BX Break verá la luz un poco antes que su hermano pequeño y a primeros del otoño estará en el Salón de Francfort.



FOTOS ESPIA



LOS NUEVOS FERRARI



Lo último

En estos días se trabaja intensamente en el santuario Ferrari de Maranello, y antes de que acabe el año se comercializará el nuevo Ferrari 328 GTB, el sustituto del 308 GTB. También hará su aparición un poco después un Mondial mejorado y con una estética más agresiva.

El motor del nuevo Ferrari será el mismo del 308 GTB, de ocho cilindros en V inclinados a 90 grados, cuatro válvulas por cilindro y 240 caballos de potencia, pero ligeramente modificado, lo que supone un aumento de potencia de 40 caballos gracias al incremento de cilindrada —de 3.000 a 3.200 centímetros cúbicos—. Con esto, y gracias a la reducción de peso y nuevas relaciones de cambio, el 328 GTB tendrá unas aceleraciones de primera.

Además del aumento de cilindrada, en este motor se ha trabajado particularmente en un nuevo sistema de escape, desarrollado para adaptarlo a las estrictas reglamentaciones anticontaminantes de algunos países.

Las fotografías tomadas en el circuito de pruebas de Ferrari nos muestran un prototipo del 328 GTB en experimentación dotado de una auténtica «chimenea», que sin duda tiene mucho que ver con los nuevos catalizadores desarrollados por los técnicos de Maranello.

Las líneas de lo último de Ferrari no difieren mucho con respecto al 308 GTB, pero las principales diferencias habrá que buscarlas en el frontal, más aerodinámico —camuflado en las fotografías—, y en el pequeño alerón central al estilo del Ferrari 208 Turbo.

También el Ferrari Mondial sufrirá transformaciones; además de una mecánica ligeramente menos potente que la del 328 GTB (diez caballos de diferencia), externamente la carrocería recibirá retoques tanto en el paragolpes y *spoiler* delanteros como en su parte posterior.

Lo que sí es seguro es que su comercialización se producirá después de la del Ferrari 328 GTB.



No es un Ferrari a gasógeno, sino el futuro 328 GTB, en el que se prueban nuevos sistemas de escape anticontaminantes.



Los Mondial también serán retocados. Como se aprecia en la fotografía de la izquierda, a pesar del camuflaje el frontal cambia por completo.





AD-7800 TX Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, 18 emisoras programables, lector de cassette estéreo Autoreverse, 4 x 7,5 W.

• 18 emisoras programables • Indicador multifuncional digital LCD • Selector automático de emisora • Selector DX/Local • Supresión electrónica de interferencias • Decodificación de información viaria • Conmutador estéreo/mono • Autoreverse • Sistema Dolby • Selector de cintas Metal-CrO₂ • Selector rápido • Scanner • Entrada automática de cintas • Salida automática de cintas • Controles indep. de agudos y graves • 4 canales • Regulador de balance de sonido • Loudness • Conector para mando a distancia • Iluminación nocturna • Reloj • Mandos lógicos.



AD-7300 Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, con lector de cassette estéreo Autoreverse, 2 x 22 W.

• Supresión electrónica de interferencias • Decodificación de información viaria • Conmutador estéreo/mono • Autoreverse • Amortiguación de ruido • Selector rápido • Equalizador • Loudness • Iluminación nocturna.



AD-7045 Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, con lector de cassette Autoreverse, 2 x 7 W.

• Selector DX/LOCAL • Supresión electrónica de interferencias • Conmutador estéreo/mono • Autoreverse • Selector de cintas Metal-CrO₂ • Iluminación nocturna.



AD-7700 Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, 18 emisoras programables, lector de cassette estéreo Autoreverse, 2 x 25 W.

• 18 emisoras programables • Indicador digital por LEDs • Selector automático de emisora • Selector DX/Local • Supresión electrónica de interferencias • Decodificación de información viaria • Conmutador estéreo/mono • Autoreverse • Amortiguación de ruido • Selector rápido • Elevador automático • Equalizador • Regulador de balance de sonido • Loudness • Conector para mando a distancia • Iluminación nocturna • Reloj • Mandos lógicos.



AD-7065 Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, con lector de cassette estéreo, 2 x 25 W.

• Supresión electrónica de interferencias • Decodificación de información viaria • Conmutador estéreo/mono • Autoreverse • Selector de cintas de metal • Equalizador • Iluminación nocturna.



AD-7010 GX Autoradio AM/FM/FM estéreo, lector de cassette, parada automática, 2 x 7 W.

• Conmutador estéreo/mono • Parada automática • Iluminación nocturna.

El doble placer de conducir...

roadstar
AUTO-HIFI

GARANTIA OFICIAL

MAYORISTAS AUTORIZADOS

GALICIA H. F. Móvil VIGO (PONTEVEDRA) Tel. (986) 23 10 44	CANTABRIA, EUSKADI Y NAVARRA D. Antonio Pina BILBAO Tel. (94) 447 66 90	ALBACETE Y MURCIA D. Antonio Costa BENEJUZAR (ALICANTE) Tel. (965) 35 60 95	HUELVA, SEVILLA, CADIZ Y CORDOBA Distribuciones Calver, S. L. SEVILLA Tel. (954) 42 49 09	ARAGON Y SORIA D. Ramón Pariz ZARAGOZA Tel. (976) 37 69 90
ASTURIAS, LEON, VALLADOLID, BURGOS, SALAMANCA, PALENCIA, RIOJA Y ZAMORA Misael Auto OVIEDO Tel. (985) 21 62 20	CATALUNYA, VALENCIA Y BALEARES Auto Dial BARCELONA Tel. (93) 246 13 09	MÁLAGA Y GRANADA D. Guillermo Crespo MÁLAGA Tel. (952) 25 62 94	GUADALAJARA El Quijote GUADALAJARA Tel. (911) 23 05 11	MADRID, TOLEDO, SEGOVIA, CUENCA Y AVILA Galera, S. A. MADRID Tel. (91) 256 30 02

Importador exclusivo para España BOSE

BOSE, S. A. Aristóteles, 3 28027 Madrid Tel. (91) 465 07 00

Actualidad

BOB LUTZ

«HABLAMOS CON FIAT A MUY ALTO NIVEL»

BOB Lutz, el presidente de Ford Europa, estuvo en el Salón del Automóvil de Barcelona, en el que el Scorpio, el último modelo lanzado por la marca, hacía su presentación en sociedad.

Aunque el señor Lutz hubiera querido que las preguntas se centraran en el Scorpio, un modelo del que se sienten muy orgullosos, no pudo evitar que saltara, en la entrevista que pudimos mantener con él, la pregunta sobre las conversaciones que se mantienen entre la multinacional norteamericana y Fiat.

Bob Lutz no pudo por menos que reconocer que existían conversaciones a muy alto nivel entre ambas marcas, que en los próximos meses tendrán un resultado que se hará público. Aunque el señor Lutz fue muy prudente, quedó claro que hay algo más que una simple colaboración industrial en las conversaciones.

Lo que no dijo el señor Lutz, y que se rumorea en Italia, es que estas conversaciones podrían tener como conclusión que Fiat pasara a controlar Ford Europa, con lo que se convertiría, con mucha diferencia, en el primer fabricante europeo. A cambio, Ford Motor Company tendría una importante participación en el Grupo Fiat, beneficiándose no sólo de las posibilidades que podría tener Fiat Auto unida a Ford Europa, sino dar todo el respaldo de las industrias de máquinas y herramientas que tiene el Grupo Fiat, de la que es un exponente conocido la Cornau, que suministra de robots hasta a los mismísimos fabricantes japoneses. Unos fabricantes a los que el señor Lutz tiene mucho respeto y que preferiría tener lo más apartados posible de los mercados america-

no y europeo. Pero comprendía que, dada la política de libre cambio que practica el Gobierno Reagan, no había más solución para quienes tienen que fabricar en Estados Unidos que darles entrada como socios o, por los menos, comprarles los componentes. Para el señor Lutz, el futuro de la industria del automóvil pasa por una delimitación de campos de venta. Que los japoneses y coreanos vendan en el Extremo Oriente, que los europeos vendan en Europa y los americanos en América del Norte. Queda por decidir a quién le toca motorizar a África y América del Sur.

Al margen, Bob Lutz tuvo palabras durísimas para los Gobiernos europeos que mantienen industrias nacionales defici-

mente a estas empresas para que puedan mantener los puestos de trabajo, pero no se dan cuenta que, obrando de esta forma, perpetúan la situación de crisis, que termina por afectar a las empresas privadas. Y éstas, como todo el mundo sabe, no tienen quien las respalde.

En cambio, el señor Lutz se mostraba muy de acuerdo con la búsqueda de acuerdos de colaboración entre marcas. Por eso justificaba la utilización de motores Diesel de origen Peugeot en el Scorpio, aunque éstos, por el momento y antes de que les acoplen un turbocompresor, se queden un poco cortos de potencia. Un coche en el que Ford no ha querido buscar la apariencia externa, sino la eficacia en consumo, en confort, etc.

Al final, el señor Lutz tocó temas deportivos, como el de la seguridad en los rallyes —sus pilotos tendrán la orden de levantar el pie siempre que no vean claras las cosas, sobre todo en lo que a la seguridad de los espectadores se refiere— y la Fórmula 1. Sobre el motor de Fórmula 1, la presentación tendrá lugar después del verano. De entre los dos motores que han probado parece que se ha tomado ya la decisión, pero no pudo decir cual se ha escogido, si el de cuatro o el de seis cilindros.

Con respecto al mercado español, el negocio de Ford está en vender coches fabricados aquí, en España, y no los importados, que de momento no bajarán de precio, simplemente se mantendrán los actuales, puesto que la disminución de aranceles lo único que permitirá será absorber las subidas y aumentar ligeramente los mínimos márgenes comerciales, actualmente reducidos al mínimo.

Sergio Piccione



JUICIO AL MALAGA

Inicia esta semana MOTOR16 una nueva sección, Diseño, con un responsable de primera fila, Francisco Podadera. El ya popular diseñador español ha aceptado nuestra propuesta y habitualmente nos ofrecerá sus agudos comentarios acompañados de esos magníficos bocetos que tanto prestigio le han



valido. Podadera es una de las más firmes realidades del *design* español. Su formación es sólida. Es ingeniero aeronáutico y ha realizado un curso en el Art Center de California. Hoy trabaja como consultor para diversas firmas de automoción que le han pedido opinión.

PARA los españoles, el automóvil ha sido hasta ahora como una especie de hijo adoptivo. Cuando aquí se fabrica un modelo determinado de coche es porque se ha gestado y parido fuera del país. Aquí sólo hemos puesto

de nuestras excelentes naranjas o nuestro precioso aceite de oliva. Seguir el ejemplo de empresas como Construcciones Aeronáuticas, Seat, Lambretta o Derbi, en la senda de la innovación y el diseño, es la única salida a nuestra situación actual.

salud, quisiera hacer una observación que no por obvia deja de ser fundamental. Todas las opiniones sobre estilo que pueda verter en esta sección son, evidentemente, subjetivas y personales, que podrían venir apoyadas únicamente por mi contacto durante muchos



la fábrica y la mano de obra. Es evidente que fabricamos coches, de la misma forma que puedan hacerlo en Brasil o Pakistán, ya que hasta ahora nos hemos limitado a fabricar bajo licencia los automóviles diseñados por franceses, italianos, alemanes, japoneses, americanos, ingleses, etcétera.

¿Y nosotros, qué? ¿Somos europeos porque pisamos el mismo continente que los llamados europeos, o lo somos porque tenemos otras similitudes, ya sean sociales, económicas o políticas?

Si de verdad queremos vivir en Europa deberemos crear y trabajar como europeos. Un país tecnológicamente dependiente de otros nunca podrá ser un país con plena libertad para tomar sus propias decisiones políticas y económicas.

Tenemos que crear y desarrollar nuestra propia tecnología para ser competitivos y no depender exclusivamente

Es por ello por lo que he aceptado el reto de dar vida a la nueva sección de diseño de MOTOR16. Un reto arriesgado en un país como el nuestro, donde estamos acostumbrados a consumir diseño importado, cuando no copiado.

No estoy convencido de que sea la persona ideal por conocimientos y preparación para hacerlo, pero sí estoy convencido de que soy una de las personas de este país que luchan desde hace muchos años por conseguir esa independencia tecnológica de otros países, que una política miope nos ha escatimado, dejándonos inermes frente al gran reto tecnológico de nuestros días.

Desde estas páginas trataremos de dar una nueva visión del automóvil, la del diseño, ya sea estilo, tendencias, ergonomía, necesidades a satisfacer, etcétera.

Antes de empezar, para curarme en

años con el diseño de automóviles. Poco puede discutirse sobre el hecho evidente de que el par máximo del motor de un determinado modelo se alcance a 3.800 revoluciones por minuto. Mucho puede discutirse sobre el hecho —no tan evidente— de que la puerta trasera de este mismo modelo sea o no formalmente coherente con el paso de rueda posterior.

Hechos los prolegómenos vamos a romper el fuego con un modelo de candente actualidad, el Málaga de Seat.

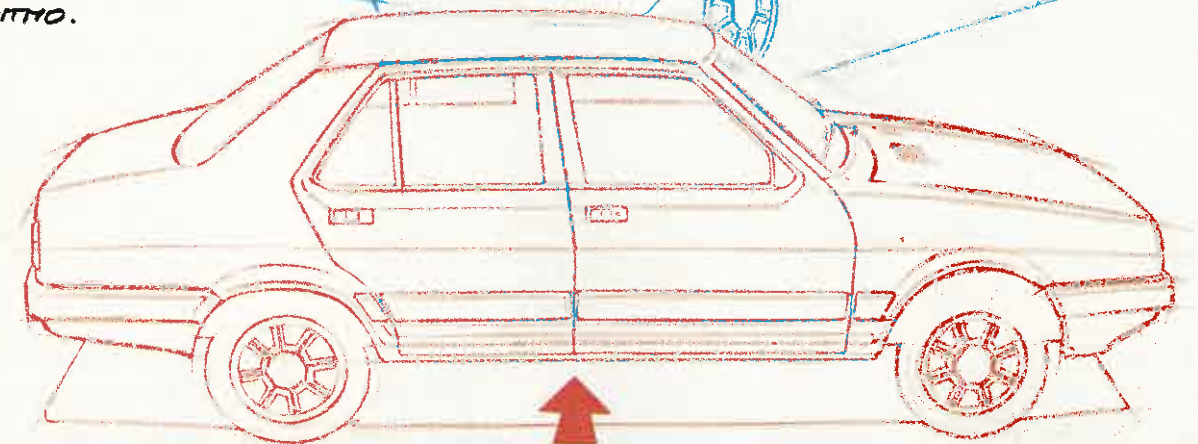
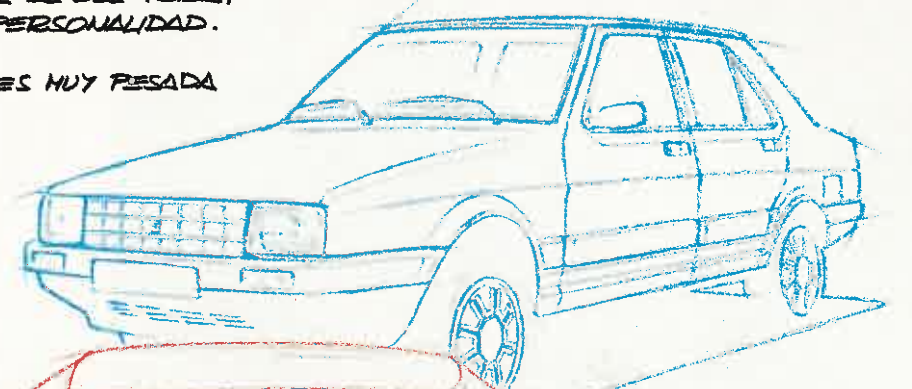
Está claro que no es lo mismo ver los toros desde la barrera que torearlos en la arena. Y al Centro Técnico de Martorell, junto con Giugiaro, les ha tocado en el caso de Málaga una de las faenas más difíciles del diseño de automoción: utilizar piezas existentes de otros modelos para conseguir un nuevo coche que satisfaga una nueva demanda.

EL MALAGA ES UNO DE LOS COCHES TRÉS VOLUMENES MEJOR PROPORCIONADOS, SIN EMBARGO:

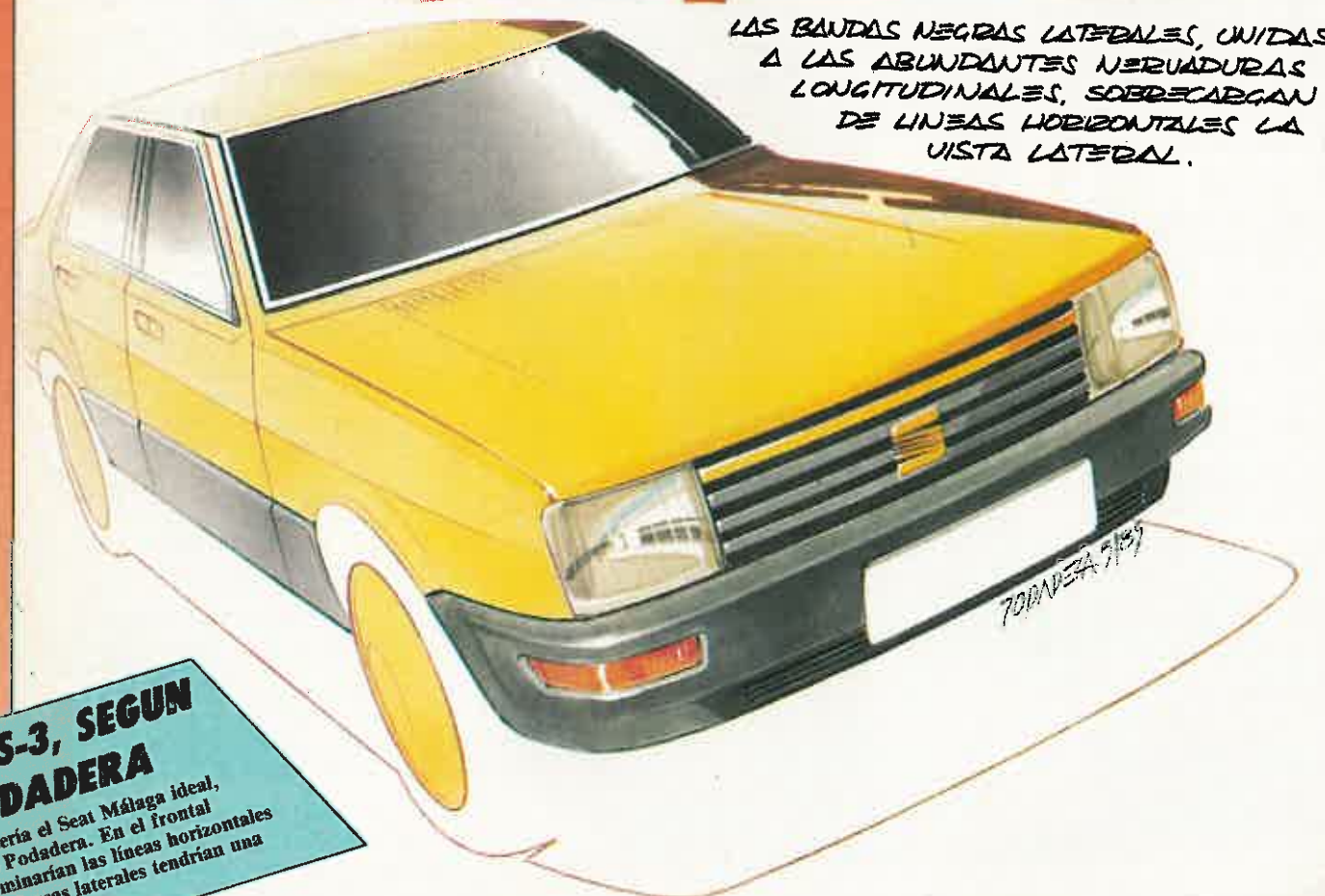
AL FRONTAL, SIMILAR AL DEL IBIZA, LE FALTA GARRA Y PERSONALIDAD.

LA REJILLA NEGRA ES MUY PESADA OPTICAMENTE.

LAS LLANTAS TIENEN UN DIBUJO EXCESIVAMENTE DURO, QUE NO CONTRIBUYE A SUAVIZAR EL LATERAL LLEVEDADO DEL ANGU-LOSO RITMO.



LAS BANDAS NEGRAS LATERALES, UNIDAS A LAS ABUNDANTES NERUADURAS LONGITUDINALES, SOBRECARGAN DE LINEAS HORIZONTALES LA VISTA LATERAL.



EL S-3, SEGUN PODADERA

Este sería el Seat Málaga ideal, según Podadera. En el frontal predominarían las líneas horizontales y las defensas laterales tendrían una mayor superficie.

AGUA BRAVA

toiletries for men



la joven fragancia masculina

Diseño

Como espectador desde la barrera comprendo que la faena es peliaguda y, después de observarla atentamente, creo que se han merecido las dos orejas del toro. Y por los pelos no se han ganado el rabo también.

El trabajo en general está conseguido, habiendo realizado Giugiaro una berlina armoniosa y proporcionada, como es habitual en él. Sin embargo, quedan una serie de detalles que pienso que podrían mejorarse.

Ninguna objeción a la parte trasera, con un maletero que, a pesar de ser amplio, no rompe la línea del coche como ocurre en otros modelos similares.

Si pasamos a los laterales, no podemos olvidar su similitud con el Fiat Regata, exceptuando el paso de rueda posterior. No en vano, las puertas son las mismas, las del Ritmo-Ronda con cerraduras idénticas.

Debido al diseño del Ritmo original, un coche con aristas muy vivas, el Málaga mantiene gran cantidad de nervaduras laterales, efecto que se ve agravado por la adición de los paragolpes laterales. Este hecho, unido a las líneas de encastre de puertas, a las cerraduras de color negro y a las holguras entre las

NINGUNA objeción a la parte trasera, con un maletero que, a pesar de ser amplio, no rompe la línea del coche

diferentes piezas del paragolpe lateral, crea un efecto de collage que rompe la unidad visual de esta parte. Esto se ve también potenciado por el diseño de la llanta, dividida en múltiples figuras geométricas claramente delimitadas.

Quizá la adopción de unas bandas laterales más anchas, que oculten parte de las nervaduras, con un ajuste similar al del nuevo Renault 5, cerraduras del mismo color que la carrocería y un diseño de llantas menos duro mitigue un tanto este efecto collage.

La parte frontal nos recuerda al Ibiza, del que toma faros, capó e intermitentes. Visto de frente carece de rasgos peculiares que le den una cierta identidad diferenciadora. Pienso que Seat tendría que trabajar sobre este tema, igual que lo ha hecho Fiat recientemente, investigando, por ejemplo, sobre el diseño de la calandra e intermitentes si se quieren mantener las mismas ópticas del Ibiza.

Sinceramente, si se cuidaran más los detalles, este malagueño podría incluso dar alguna vuelta al ruedo.

Francisco Podadera



96 caballos de emoción.

Toda una experiencia para los amantes de las emociones fuertes: NUEVO FIESTA XR2. Conducirlo es acción. Motor deportivo 1.6 CVH, velocidad punta 180 km/h. De 0 a 100 km/h. en sólo 9.9 segundos.

NUEVO FIESTA XR2. El placer de conducir un deportivo a toda prueba. Spoilers integrales delanteros y traseros. Volante deportivo de dos radios. Y el más completo y elegante acabado interior de la línea Fiesta.

Descubre la emoción de conducir un fuera de serie. NUEVO FIESTA XR2. 96 caballos de emoción.

XR2

FIESTA XR2



Diseño y Calidad

**ESPECIAL
SALON**



Citroën Eole.



BARCELONA UN SALON DE CINCO ESTRELLAS

El Seat Málaga y el Ford Scorpio han sido las estrellas indiscutibles del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona.

Estos dos modelos han estado en el objetivo de todos los fotógrafos, en el centro de atención de todos los visitantes y en el comentario de todos los medios de información.

Pero en los palacios de Montjuich

han aparecido más novedades, coches ya presentados internacionalmente que ahora llegan a nuestro mercado, coches que han hecho su aparición pública, aunque todavía no van a comercializarse, y prototipos de sueño, que han venido a realzar los stands de diferentes marcas que ocupan seis pabellones del recinto ferial de Montjuich.

Junto a los coches nacionales y extranjeros, las motocicletas, dueñas y se-

ñoras del pabellón más visitado, los vehículos industriales con un sinnúmero de aportaciones de los tipos más diversos y la industria auxiliar, desplazada en pleno, han sido los otros pilares de un Salón que, por méritos propios, se ha ganado en este año las cinco estrellas de máxima calidad, alzándose a un nivel equiparable a los Salones Internacionales de Ginebra, Frankfurt, París y Turín.



Pegaso BLR.



Peugeot Quasar.



Suzuki GSX R 750.



Mercedes 300.



Atal señor tal honor; el Málaga, como modelo más reciente del único constructor español ciento por ciento, abre la lista de grandes novedades. En el pabellón Seat estaban expuestas las dos versiones del coche que sustituirá a los muy veteranos 131, la motorizada con la mecánica de gasolina System Porsche, de 1,5 litros de cubaje y la equipada con el Diesel, de 1,7 litros. Los Seat Málaga de gasolina se comercializarán en tres versiones, L, GL y GLX, siempre con un precio inferior al millón ciento cincuenta mil pesetas, mientras que los Diesel lo harán en dos niveles de definición, LD y GLD, siempre por debajo del millón doscientas mil pesetas.

Los Ibiza estaban presentes al lado del Málaga para reforzar la imagen del conjunto; la versión diseñada por Paco Rabanne tenía como detalles curiosos el alerón posterior, situado sobre el portón, y las llantas de aleación.

Dentro del mismo pabellón Seat-Volkswagen-Audi destacaba como novedad el VW Scirocco White Cat, un modelo ya descrito la semana pasada y que se caracteriza por su equipamiento muy completo; el precio final de este coche será del orden de los dos millones y medio de pesetas.

En Citroën se ha hecho un esfuerzo muy grande de cara a desarrollar la gama en el aspecto prestaciones, y tal esfuerzo era patente en el stand; los «caballos de fuego» estaban representados por el Visa GTi, el BX 19 GT y el CX GTi Turbo. El Visa GTi se comercializará en los próximos días y con sus 105 caballos de potencia será uno de los deportivos pequeños de más éxito, sobre todo si se tiene en cuenta que su precio rondará el millón doscientas cincuenta mil pesetas. En esa misma línea de coches briosos y rápidos hay que inscribir al BX Sport, una versión especial equipada con un motor de 1,9 litros de cubaje y 126 caballos de potencia, suficientes para rozar los doscientos kilómetros por hora. El coche llegará a nuestro país, por la vía de la importación, en septiembre, y se ofrecerá en dos colores exclusivos: gris perla y rojo renard.

El BX Caribe, una versión económica del BX 14, también se presentaba en el pabellón; el coche saldrá al mercado por un precio inferior al millón doscientas mil pesetas. Los prototipos Eole, Eco 2000 y el futuro coche de competición de la marca, el BX con cuatro ruedas motrices, daban la nota futurista en un pabellón lleno de buenas prestaciones.

Renault no presentó ninguna novedad relevante, faltaban los R-25 V-6 Turbo, pero sí hizo acto de presencia uno de los buscadísimos R-5 GT Turbo, que participará en la próxima Copa Renault.



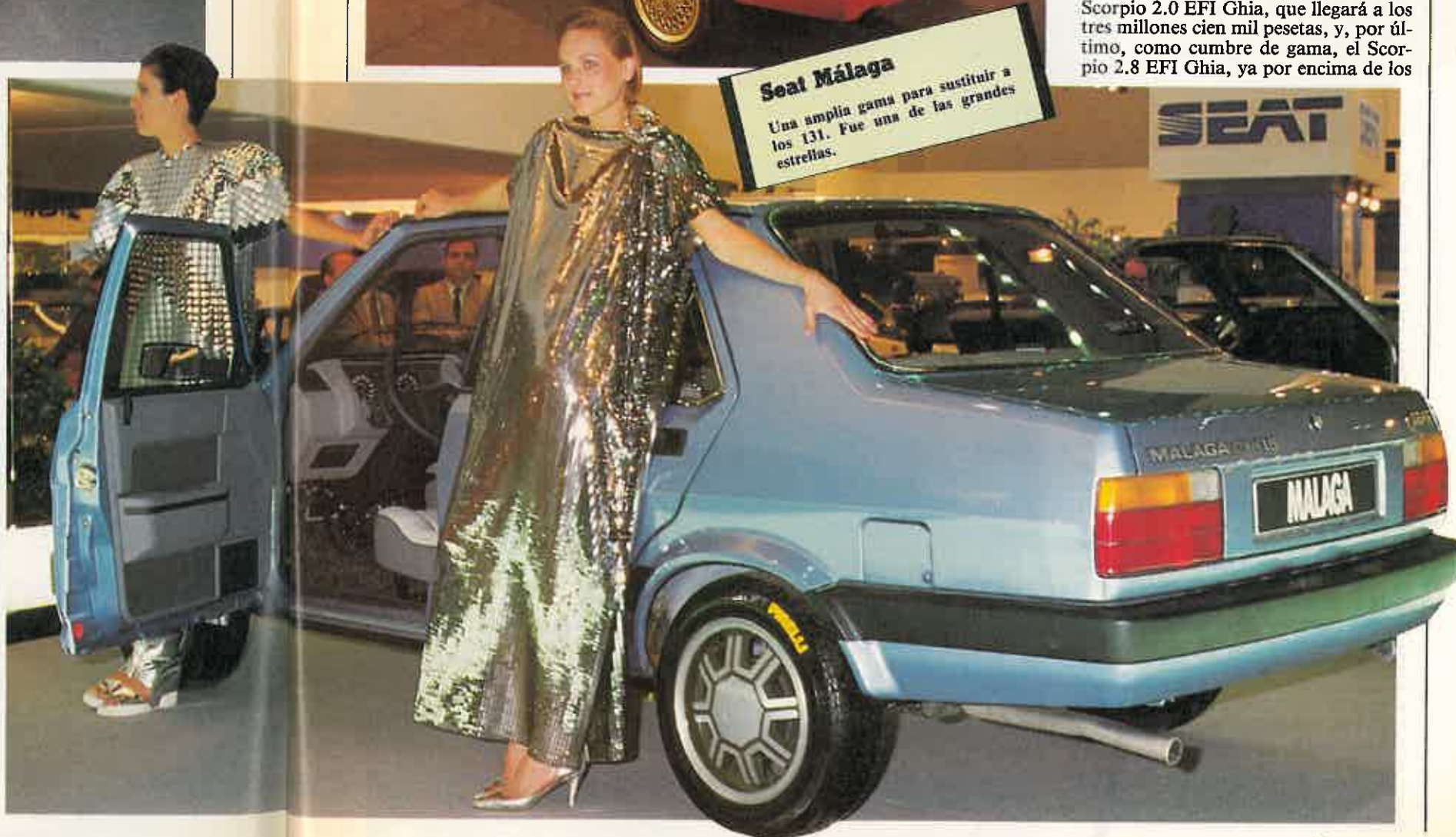
Turbo y White Cat
Dos variantes del Lotus Esprit y del Volkswagen Scirocco. El primero, expuesto por Tayre.



Llantas especiales
Uno de los capítulos más característicos en el sector de la industria auxiliar.



BX 4x4 y Rover 216
El primero, por ahora, es un coche de competición. El segundo ya se vende en España.



Seat Málaga
Una amplia gama para sustituir a los 131. Fue una de las grandes estrellas.

El grupo Peugeot-Talbot tampoco tenía ninguna sorpresa relevante, pero explotaba al máximo la presencia de sus estrellas del momento, los Peugeot 205 en todas sus versiones, los 505, los Talbot Solara y los Talbot Horizon. No hizo acto de presencia el 205 Diesel, pero en junio saldrá ya a la venta. El prototipo Quasar, hecho sobre la base de un Peugeot 205 Turbo 16, captó la atención de todos los visitantes, e incluso Su Majestad el Rey se quedó prendado de esta soberbia máquina.

Ford dio vida a uno de los pabellones más espectaculares no sólo por novedades, sino también por decoración. El Scorpio, en primicia mundial; el Sierra XR 4x4, el modelo con tracción total mucho más discreto estéticamente que su predecesor, el XR 4i, y el Sierra Sport 2.0 EFI, con motor de 115 caballos de potencia y carrocería de tres puertas, fueron los modelos clave. El Scorpio, «matador» de los Granada, ya está preparado para su comercialización; saldrá en tres versiones diferentes: Scorpio 2.0 EFI GL, con un precio de dos millones y medio de pesetas; Scorpio 2.0 EFI Ghia, que llegará a los tres millones cien mil pesetas, y, por último, como cumbre de gama, el Scorpio 2.8 EFI Ghia, ya por encima de los



tres millones y medio. Los otros dos modelos se pondrán a la venta a primeros de junio.

En este mismo pabellón podían contemplarse modelos como el Sierra RS Cosworth y el RS 200 Turbo, los coches de circuito y rallye que la marca utilizará en competición durante los próximos años.

La máxima novedad de Opel la constituyeron los Corsa en sus versiones de cuatro y cinco puertas. Los Corsa y los Corsa TR, con dos, tres, cuatro y cinco puertas, llenaron el pabellón Opel en un desafío al prototipo Junior. El Kadett ocupaba a su vez un lugar destacado, como corresponde al coche del año en Europa; también se podía contemplar la versión deportiva de ese mismo coche.

Mercedes presentaba su gama completa de modelos W-124, siete coches nuevos, desde los 200 D hasta el 300 D, en gasóleo, y desde el 200 hasta el 300 E, en gasolina, que acaban de iniciar su comercialización. También estaba el deportivo más codiciado ahora mismo en los mercados europeos, el Mercedes 190 E 2.3 con motor de 16 válvulas. Todos los detalles específicos de estos nuevos modelos, estaban expuestos en diferentes vitrinas, que captaron la atención del público.

En el pabellón ferial reservado a los importadores puros se presentó una buena colección de novedades, entre las que destacó con luz propia el Volvo 740 Ranchera, un coche que se pondrá a la venta en el mercado español durante el próximo mes de octubre. Este modelo se exponía por vez primera en Europa y causó mucha sensación por la grandeza de sus superficies acristaladas. El Volvo 740 Ranchera se comercializará con dos mecánicas: turbodiesel, con 110 caballos de potencia, y turbogasolina, con 163 caballos de potencia. También hicieron acto de presencia los modelos 340, equipados con el motor Diesel de 1,6 litros y 55 caballos de potencia, que ya llevan algunas fechas en el mercado español, pero todavía pueden considerarse novedad, al lado de estos 340 GL Diesel, con carrocerías de cuatro y cinco puertas, se alineaban los modelos 360: 360 GLS y 360 GLT, ambos con cinco puertas, así como los 360 GLE, con carrocería de cuatro puertas, que ahora reciben unos motores más potentes y económicos, el cuatro cilindros alimentado por carburador ha pasado de 95 a 102 caballos de potencia, mientras que el motor alimentado por inyección ha pasado de 115 a 118,5 caballos de potencia.

El grupo Austin Rover también ponía su granito de arena en este mundo de novedades.



Suzuki-Santana
El nuevo todo-terreno español, en un stand ambientado.



Suncar
Descapotable francés de estilo retro, que ha empezado a importarse en España.



Jaguar SS 100
El Standar Swallow, un regalo para la vista. Estaba junto a los Jaguar de C. de Salamanca.



Peugeot Quasar
Uno de los automóviles más atractivos del Salón, con el que sólo se puede soñar.



Fiat Regata Weekend
Se venderá en España en diciembre. Abajo, las llantas Braid a efecto turbina que llevó el 205 de Zanini.



En la gama Austin hacían acto de presencia los desconocidos Montego y los remodelados Maestro. Entre los Montego, siempre equipados con el moderno motor de dos litros, estaban las versiones Mayfair, con 100 caballos de potencia y un precio de un millón setecientos cincuenta mil pesetas, y el deportivo MG Montego, con motor de 112 caballos de potencia, cuyo precio llega a los dos millones de pesetas. Por otro lado, estaban los Maestro Mayfair, una versión turística con motor de 1,6 litros y 86 caballos, junto al brioso MG 2.0 EFI, con el motor de 112 caballos, que saldrá al mercado con un precio inferior al millón setecientos mil pesetas.

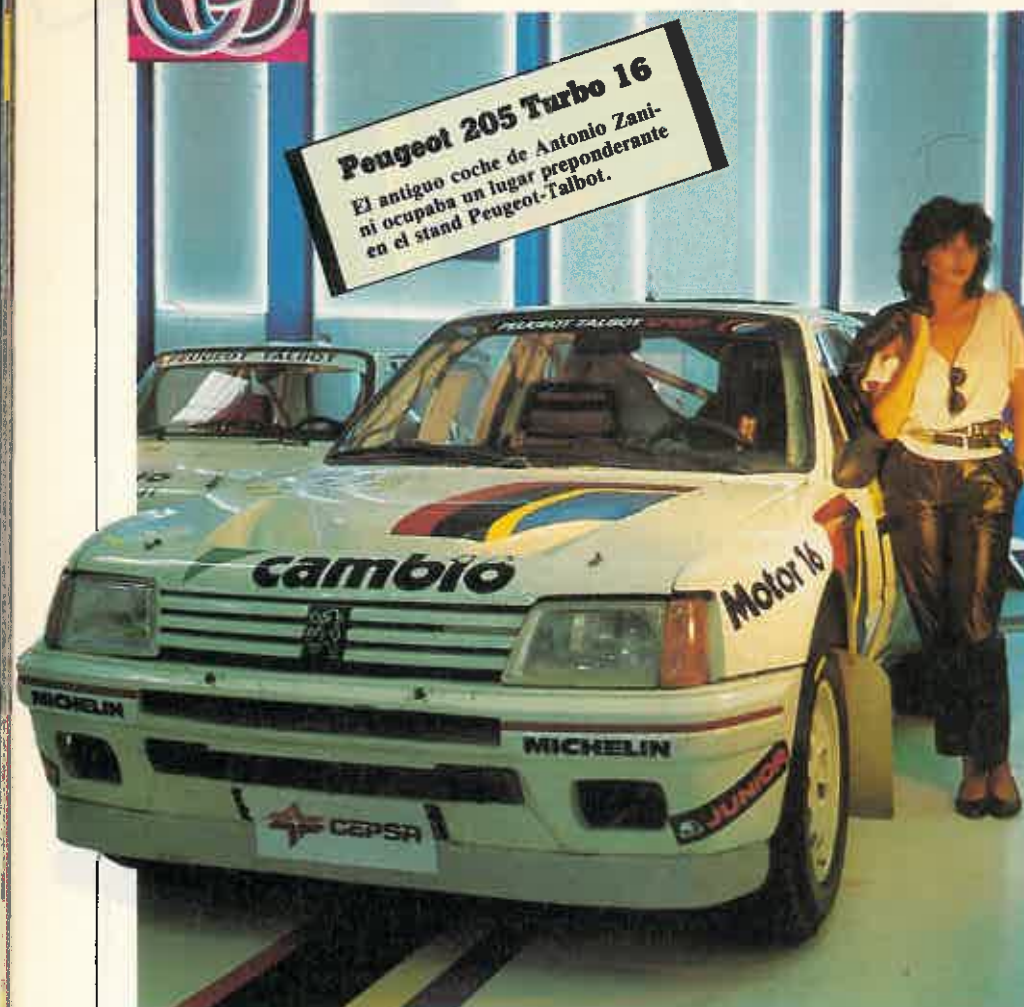
Los Rover de la serie 200, el 216 SE y el 216 Vitesse se presentaron como novedad absoluta para el mercado español; el nuevo coche inglés es un tracción delantera que en su versión SE tiene un motor con 83 caballos de potencia, su velocidad máxima llega hasta los 163 kilómetros por hora y su precio estará por debajo del millón seiscientas mil pesetas. El 216 Vitesse, con 102 caballos de potencia, será el deportivo de

ESPECIAL SALÓN



Peugeot 205 Turbo 16

El antiguo coche de Antonio Zanini ocupaba un lugar preponderante en el stand Peugeot-Talbot.



Ford Scorpio

Era la gran atracción del stand Ford, extraordinariamente montado.



la gama y su precio rondará el millón ochocientos treinta mil pesetas.

Alfa Romeo no trajo su modelo más reciente, el 75, que sólo comenzará a venderse en Italia a partir de junio, y en nuestro país a partir del otoño. Para compensar tal ausencia, se presentó una versión especial del GTV 2.5 provistas de diversos alerones que dan al coche una imagen aún más agresiva; este modelo forma parte de una serie limitada de nombre Grand Prix.

En el pabellón conjunto Porsche-Saab las novedades estaban por partida doble. En un lado, el Porsche 944 Turbo, un maravilloso juguete con 220 caballos de potencia y un precio próximo a los nueve millones de pesetas, que estará disponible a partir del próximo mes de junio. En Saab centraron todas sus luces en el novísimo 9000 Turbo, un sueco que costará más de cinco millones de pesetas.

En el pabellón de TVR se presentó toda la gama de este constructor inglés casi artesanal. Los deportivos TVR en su versión cubierta y descapotable, equipados con mecánicas Rover y Ford, conservan ese estilo peculiar de las producciones británicas puesto de moda por los míticos Lotus.

El grupo Fiat-Lancia llegó a Barcelona con un importante bloque de no-

vedades, dos Lancia y dos Fiat, que saldrán al mercado a primeros de otoño. En Lancia, los modelos que se llevaban todas las miradas eran los elegantes Thema y los pequeños Y 10, coches que sedujeron a todas las señoras que pasaron por el stand. Fiat expuso el Uno Turbo, el deportivo de la gama, con 105 caballos de potencia, un coche que el propio Niki Lauda no ha dudado en llamar «El Fórmula 1 de los pequeños»; junto a esta bola de nervios se presentó el Regata Weekend, la versión familiar del Regata; este coche se pondrá a la venta en los primeros días del invierno.

En el pabellón conjunto Wartburg-Trabant se dieron cita todos los modelos de los dos constructores de Alemania Oriental, coches que son ahora mismo los más baratos del mercado nacional. Un descapotable Trabant Tramp pintado en color azul atrajo cientos y cientos de miradas.

Los visitantes soñaron con los Jaguar, en especial con los Jaguar XJS en versión descapotable, coches que ahora mismo se lanzan en nuestro país. Un antiguo modelo de competición de la marca pintado en un impecable color verde Inglaterra trajo al Salón la esencia de las carreras de años atrás.

En el recinto de Aro se mostraba la



Brabham-BMW

Una de las vedettes de BMW. A la derecha, la Vanette y las baterías Bosch.



gama de sus vehículos todo-terreno. El fabricante rumano mostró como coche más joven el pequeño Aro 10, equipado con la conocida mecánica 1200 de origen Renault. Aunque aún se ven muy pocos, se comercializa ya en nuestro país, a un precio inferior a un millón quinientas mil pesetas para la versión gasolina y un millón setecientos mil para el diesel de 1700 centímetros cúbicos, como los R-9 y R-11.

Los Lada estaban próximos a los rumanos. El fabricante soviético no mostró ninguna novedad, tan sólo un Niva muy bien personalizado, que llamaba mucho la atención. También se ofrecía a la vista del público la berlina de lujo, el 2107. Si se comparan estos modelos con los de hace un par de años, se aprecia la gran evolución en la que están enfrascados los constructores orientales.

BMW no mostraba ninguna novedad importante en Barcelona, pero, a cambio, hizo todo un alarde de tecnología de vanguardia, utilizada desde hace ya tiempo por la firma bávara. El coche más reciente era el M535, y los elementos que más llamaban la atención eran el Fórmula 1 de Nelson Piquet, utilizado por el brasileño en la pasada temporada, así como los paneles en los que BMW mostraba los elementos electrónicos que sus coches equiparán en un

futuro muy próximo. Destacó la presencia de un sensor electrónico, que puede ser utilizado por cualquier motor de seis cilindros de la marca, capaz de reducir considerablemente la emisión de elementos contaminantes. Es la ofensiva de la firma, en un terreno que hasta ahora parecía exclusivo de los sistemas de catalizadores de escape.

Los japoneses de Nissan acudieron por vez primera al Salón con una muestra de sus turismos de importación más significativos. Entre todos ellos destacaban un coupé Fair Lady, un Silvia y un Prairie, por el momento inalcanzables. Al lado de estos vehículos, el más modesto Cherry pasaba inadvertido, pese a que las hermosas azafatas orientales mostraban un especial interés en posar junto al pequeño coupé deportivo ítalo-japonés.

Tras la muerte de Colin Chapman, pocos daban un duro por la continuidad de la marca Lotus. Sin embargo, continúa con modelos enormemente atractivos, como el expuesto Esprit Turbo, más parecido a un prototipo de ensueño que a un automóvil de catálogo; es uno de esos pocos automóviles de serie (aunque muy limitada) que supera los 250 kilómetros a la hora. Junto al Turbo se mostraba también otro Esprit atmosférico y un Excel.

**ESPECIAL
SALON**



Aro 10
Los todo-terreno procedentes de
Rumania utilizan motores Renault.



Renault 5 GT Turbo
Es lo más reciente de Renault, aun-
que, de momento, está reservado a
los participantes de la Copa.



Opel Corsa 5 puertas
Con su nueva vestimenta, los Cor-
sa optan a una clientela más am-
plia.

El gran Pininfarina exponía sus últimas realizaciones, entre las que destacaba un bellissimo Ferrari descapotable, basado en el Mondial, así como varios estudios aerodinámicos y de estilo, muy en la línea de lo que habitualmente muestran estos grandes de la «alta costura» automovilística. Por ello, el ver en las proximidades a los más modestos Sun Car y sus pretenciosos Arpege era toda una contradicción. Sin restar ningún mérito a sus diseñadores, la verdad es que este modelo del más impuro estilo «retro» y mecánica Renault no dejaba muy bien parados a los estilistas franceses independientes.

Dentro del pabellón de vehículos industriales, el Nissan Patrol Station Wagon apareció como novedad absoluta. La nueva versión de este todo-terreno tiene capacidad para ocho o nueve plazas sentadas frente a la marcha. El coche se ha planteado como un turismo de lujo y su comercialización ha comenzado ya, aunque todavía no está definido el precio final.

También llamaron la atención los Suzuki SJ 410, lanzados por Santana hace escasas fechas. Los todo-terreno más pequeños del mercado nacional se presentaron en sus diferentes versiones y con unos colores vivos que hasta ahora no se habían visto en los coches de este tipo comercializados en nuestro país.

El carrocerero Emelba presentó su revolucionario Siete, un tipo diferente de vehículo a medio camino entre el turismo y la furgoneta, construido en este caso sobre la base mecánica de un Ronda. El Siete se pondrá a la venta antes de tres meses y su precio debe moverse en los alrededores del millón trescientas mil pesetas. La última sorpresa de este carrocerero fue un Peugeot 205 descapotable, un coche con una planta excelente que merecería ver la luz en pequeñas series.

Mención final para la industria auxiliar, que ha tenido una representación completísima de todos los productos, necesarios o superfluos, susceptibles de equipar un coche. Todos los fabricantes, casi sin excepción alguna, presentaban en el Salón sus últimas novedades. Valeo, el grupo Bosch, Delco Products, Monroe, Veglia, Bendibérica, Necto, Iada, Hella, Belloc Escuté, Rudolf Gresenmaier, Turmesa, Momo, BBS, ATS, Braid, Akront, Nagesti, Pirelli, Michelin, Firestone, Good-Year, Fulda, Kleber, Uniroyal, Continental, Zender, Fujitsu Ten, Pioneer, Blaupunkt, Garibaldi, Vickers, Spica, Jeb's, AGV, Nolan, Bose, TVA, Ranz, Diavia, Conti Norte, Sparkomatic y un largo etcétera tuvieron, sin duda, una presencia destacada.

A. Marco
Fotos: A. J. Nieto y
J. L. Aznar



LOS LADA EN ESPAÑA

Lada Ibérica es el importador de estos vehículos soviéticos para España. En la actualidad se comercializan en nuestro país cinco modelos de la marca, que abarcan un amplio espectro del mercado de turismos de categoría media, así como un vehículo todo-terreno.

Los modelos van desde el 2105, que monta un motor de 1.294 centímetros cúbicos, hasta el 2107 que es el más equipado de toda la gama y que monta un motor de 1.452 centímetros cúbicos, que desarrolla 77 caballos de potencia. En el campo de los todo terreno tienen un producto de calidad como es el 2121 TT, el conocido Niva, de aptitudes increíbles para la conducción por el campo. Toda la gama está caracterizada por la solidez y la garantía de los materiales empleados,

así como por sus magníficos precios. La red de asistencia técnica está en desarrollo permanente, pero ya en la actualidad abarca la práctica totalidad del territorio nacional, ya que además de los concesionarios, hay una completa red de puntos de asistencia técnica y agentes en casi todas las provincias.

La distribución de piezas de recambio se está agilizando de forma que es posible obtener cualquier pieza mecánica en cualquier punto de España en un plazo mínimo de tiempo, y a un

precio a nivel de recambio nacional, con lo cual el tiempo de duración de las reparaciones se ve reducido considerablemente.



Concesionarios LADA IBERICA, S. A.

Puntos de exposición y venta, a nivel nacional

Lada-Almería: Don José Miguel Méndez Viedma Ctra. Nacional 340, km 117. Almería Telf (951) 25 88 46

Lada-Asturias: Garajes Condal, S. A. D. Francisco Rozas Carral Granda Coyoto Nave 11. Ctra Oviedo-Santander Polígono Industrial Oviedo Telf (985) 79 29 39 Automóviles Huerta Aguado, 17 Gijón Telf (985) 37 21 30

Lada-Barcelona: Autocataluña Avda San Esteban, 63 Granollers (Barcelona) Telf (93) 870 30 98 Talleres Minoraute Avda San Magín, 20-22 Manresa (Barcelona) Telf (93) 873 32 01/874 68 31 Automóviles Matura-

na Marina, 257 Barcelona Telf (93) 255 07 11

Lada-Canarias: Motor Trade, S. A. P.º de San José, 33 36015-Las Palmas de Gran Canaria Telf (928) 31 00 00

Lada-Extremadura: Talleres Campos Ctra de Puebla, s/n Talarrubias (Badajoz) Telf (924) 63 01 82

Lada-Lérida: Talleres Mirada Avda Rovira Roure, 38 Lérida Telf (973) 23 52 52

Lada-Levante: Lada Valencia, S. A. Cuarto, 132 Valencia Telf (96) 359 48 39 Lada Alicante General Aldave Alicante Telf (965) 25 52 83

Lada-Madrid: Lada Madrid, S. L. Vallerhermoso, 20 20815 Madrid Telfs 447 04 52/447 01 04 Lada Madrid, S. L. Doctor Esquerdo, 166 28017 Madrid Telf 252 58 84 Lada Madrid, S. L. Avda de Aragón, 216 28022-Madrid Telf 741 32 39 La-

da Madrid, S. L. P.º de los Jesuitas, 14 28016 Madrid Telf 463 51 46

Lada-Zaragoza: Talleres Yago Jada, 6 50010-Zaragoza Telf (976) 31 66 09

Lada-Málaga, S. A.: Talleres Trigueros La Regenta, s/n Málaga Telf (952) 39 72 72 Talleres Trigueros Avda Carlota Alexandre, 158 Torremolinos (Málaga) Telf (952) 38 39 77

Hay puntos de asistencia técnica en las provincias de La Coruña, Guipúzcoa, Vizcaya, Burgos, Alava, Logroño, León, Segovia, Murcia, Sevilla, Valladolid, Almería, Barcelona, Oviedo, Tarragona, Lérida, Gerona, Tenerife, Cáceres, Badajoz, Valencia, Alicante, Castellón, Mallorca, Madrid, Zaragoza y Málaga

Para cualquier tipo de información dirigirse a: Lada Ibérica, S. A. Julián Camarillo, 26 28037-Madrid Teléfonos (91) 204 67 46/47/48/49

TVR, PANTHER Y SUNCAR NUEVOS DEPORTIVOS



El TVR 350i, 190 caballos de placer.

Recientemente ha abierto sus puertas un nuevo importador de automóviles. Los coches que se distribuyen a través de este importador son exponente de la industria artesanal del automóvil de Francia y Gran Bretaña.

Los modelos que se comercializan son el Sun Car, de origen francés, y los Panther y TVR, de origen británico.

El Sun Car es un pequeño deportivo que toma su mecánica del Renault 5. La versión que se comercializa en España es la de 1.400 centímetros cúbicos. La carrocería imita a la de un clásico deportivo de los años sesenta para dos plazas y descapotable. Está construido de material sintético de gran resistencia y poco peso, con lo cual el peso final está muy contenido, lo que posibilita unas prestaciones de primer orden. A pesar de las posibilidades deportivas del vehículo, los consumos están a la altura de los utilitarios más económicos.

Los Panther que se comercializan en nuestro país son el Kallista 1.6 y el Kallista 2.8. Estos modelos son representantes clásicos de los deportivos ingleses; carrocería de dos plazas, descapotable y con mecánicas de origen Ford.

La carrocería es de aluminio, con lo cual, además de aligerar peso, se evitan los problemas de corrosión. La fabricación es totalmente artesanal y el mimo y cuidado con que se lleva a cabo tiene como resultado un producto con una calidad de acabado excepcional, en el que todo es refinamiento. El tablero frontal es de madera, y todo el interior está muy armoniosamente acabado, ya que se combinan los toques clásicos de la madera con los más modernistas del cuadro de instru-

potables y con mecánicas de origen Ford.

La carrocería es de aluminio, con lo cual, además de aligerar peso, se evitan los problemas de corrosión. La fabricación es totalmente artesanal y el mimo y cuidado con que se lleva a cabo tiene como resultado un producto con una calidad de acabado excepcional, en el que todo es refinamiento. El tablero frontal es de madera, y todo el interior está muy armoniosamente acabado, ya que se combinan los toques clásicos de la madera con los más modernistas del cuadro de instru-

El tablero frontal es de madera, y todo el interior está muy armoniosamente acabado, ya que se combinan los toques clásicos de la madera con los más modernistas del cuadro de instru-



Líneas redondeadas y clásicas en el Panther Kallista.



Refinamiento en los interiores de los TVR.



El Sun Car le da este aspecto a la mecánica Renault



Una fase en el proceso artesanal de fabricación del TVR.

mentos. Los Panther toman toman las motorizaciones de Ford. El 1.6 inyección de Escort XR3 y el 2.8 inyección del Capri. La técnica Ford no se limita al motor, ya que debajo de las redondeadas formas del Kallista hay muchos elementos mecánicos de esta marca.

Además del completo equipamiento de serie se ofrecen una gran cantidad de opciones, tal y como acabado de cuero, llantas de radios o aire acondicionado.

También hay posibilidad de poner una capota dura en vez de la de lona, que equipa de serie. El conjunto tiene el encanto de los más clásicos coches deportivos británicos.

El TVR se venderá en España en dos versiones diferentes: el 280i y el 350i. La primera toma el motor del Ford Capri 2.8 inyección, que permite disponer en el acelera-

dor de 150 caballos. En el 350 se emplea un motor V8 de 3.500 centímetros cúbicos de origen Rover. Los 190 caballos que desarrolla este motor permiten al TVR alcanzar los 220 kilómetros por hora. El chasis está formado

El estilo de las líneas del TVR rivaliza con el de los mejores carroceros italianos.



por una columna central que aloja en su interior a la caja de cambio y a la columna de transmisión, con una horquilla en cada uno de sus extremos. En éstas se anclan todos los elementos de la suspensión. El sistema es muy rígido y permite reducir considerablemente el peso del coche.

El acabado interior está a gran nivel, y tanto los paneles de madera como el cuero de los asientos tienen un acabado perfecto. El TVR es, en definitiva, un híbrido entre al estilo de los coches deportivos italianos, pero con el acabado y la personalidad de un coche inglés.

La exposición y venta de Panther Ibérica y TVR España, donde se venden estos modelos, está situada en Edificio Torre de Valencia, O'Donnell, número 6. 28009 Madrid. Los teléfonos son: 431 50 65 y 431 51 93.

PUBLIRREPORTAJE



SUZUKI-SANTANA LIDER DEL TODO-TERRENO



El pequeño Suzuki Santana es la nueva estrella en el ámbito del todo-terreno como novedad más reciente entre este tipo de vehículos.

Notable es la importancia del nuevo Suzuki-Santana desde su reciente presentación al público. El impacto causado en el Salón de Barcelona ha sido fenomenal, ya que es un vehículo que se adapta a múltiples necesidades.

Este vehículo joven y dinámico aún el confort de un turismo con las prestaciones de un todo-terreno. Una de sus características más importantes es la de su versatilidad, ya que no hay terreno que se le resista y se desenvuelve a sus anchas entre la nieve, el barro, las piedras, los caminos polvorientos, la arena y la ciudad. Capaz de vadear hasta una profundidad de 60 centímetros y subir pendientes de 45 grados, es ideal para todos aquellos que gustan salir a gozar de la naturaleza, el esquí, la caza o la aventura. Su tracción a las cuatro ruedas, con posibilidad de emplear la tracción a un solo eje si no es preciso, le abre infinitas posibilidades en terrenos difíciles. Frenos delanteros de disco, suspensiones muy eficaces, amortiguador de dirección, radio de giro reducido y su motor de 970 centímetros cúbicos le ha-



cen rápido y seguro en la carretera y la ciudad, y fuerte y maniobrable en el campo.

Este simpático vehículo de todo-terreno se fabrica en tres versiones, una de techo metálico, descapotable con techo de lona y descapotable con techo de fibra de vidrio, mientras que al comprador se le ofrecen dos versiones de acabado: el standard y el lujo, en las versiones de techo metálico y de lona.

Una amplia gama de accesorios opcionales como protectoras, faros adicionales, cabrestante, etcétera... amplían todavía más el ya de por sí enorme atractivo de este vehículo.

Pese a su impacto, el Suzuki no era el único que llamaba la atención del visitante del stand Land Rover en el Salón del Automóvil de Barcelona. El 109 Turbo era también un foco importante de atención, tanto en su versión 88, chasis corto, como 109, chasis largo. Sus sobradamente conocidas cualidades de resistencia y versatilidad le hacen ser el vehículo ideal en el medio rural, tanto para aplicaciones laborales como de evasión. El motor turbalimentado, la dirección asistida, la caja de cinco velocidades y varios detalles más hacen que éste sea un todo-terreno capaz de satisfacer la demanda más exigente.

Eminentemente destinado a labores de carga, el 109, con su todavía mayor distancia entre ejes, se convierte

en un peón noble y fiel en cualquier circunstancia y terreno con una asombrosa capacidad de carga.

Con el S-2000 llegamos a otro vehículo notable, capaz de desenvolverse a sus anchas y en cualquier situación y que por su robustez y gran capacidad de carga es utilizado en los más diversos cometidos. En el stand de Land Rover Santana destacaban el de doble cabina y el destinado a la recogida de basuras. Su motor de 3.500 centímetros cúbicos permite llevar cargas de

dos toneladas por terrenos en los que muchos vehículos se verían incapaces de pasar aun descargados.

La ya de por sí amplia oferta de Santana al usuario que por motivos profesionales o simplemente por evasión se desenvuelve por terrenos en precarias condiciones, se ha visto reforzada, sobre todo, en el terreno de la evasión con su último vástago: el Suzuki-Santana. Un éxito que la masiva asistencia de visitantes al stand ha corroborado.



FULDA: DEL TURISMO AL PESO PESADO

En un amplio stand se presentaban los neumáticos Fulda. Su gama se compone de neumáticos para turismo y para peso pesado. Entre los primeros destaca el modelo Y-2000, modelo de altas prestaciones en perfiles 60 y 70. Como modelo para cualquier situación presenta el Diadem-Stahl. Para caminos embarrados o en nieve, y susceptible de ser claveteado, Fulda ofrece su Crystal 2,

un neumático de invierno, de dibujo profundo y amplio.

En lo tocante a los vehículos pesados, Fulda tiene una amplia gama, entre las que destacan el Fuldasteel 3, el Ecostar y el Ecotrans. Estos neumáticos de larga duración tienen un costo por kilómetro muy bajo. Su carcasa de gran resistencia es susceptible de ser recauchutada por la misma Fulda.



GOOD-YEAR PARA TODOS

La firma americana de neumáticos Good-Year presentaba en el Salón del Automóvil de Barcelona toda su gama al completo, que va desde los turismos a los vehículos pesados.

Entre los turismos, el alto de la gama es el modelo NCT, que, fabricado en los perfiles 50, 55, 60 y 70, está homologado por todos los fabricantes importantes. Para toda circunstancia, Good-Year ofrece su GPS; para épocas invernales ha desarrollado el Ultra Grip 2,

un neumático de los llamados de «contacto». Una combinación de éste y el GPS es el All-Weather o «Todo Tiempo». Este es un neumático indicado para aquellas personas que circulan por carreteras en malas condiciones.

En la gama de camiones, el G 2-91 es un neumático de carretera, mientras que el G-124 es un neumático de tracción. En este terreno es inminente la presentación del nuevo G-167 especial para ejes motrices.

SONIDO FUJITSU

Uno de los modernos equipos de sonido para coche, desarrollado por la marca japonesa Fujitsu Ten, hizo su presentación oficial en Barcelona, en el pabellón de Musicom, S. A., distribuidor oficial de la marca japonesa para



España. El stand, situado en uno de los lugares más estratégicos del recinto, fue centro de atención de miles de visitantes.

La marca japonesa Fujitsu se caracteriza por ofrecer una de las mejores relaciones calidad-precio que ahora mismo se encuentran en el mercado, como lo demuestra esta mini cadena Hi-Fi, que a pesar de su precio, cerca-

no a las doscientas mil pesetas, tiene una calidad y prestaciones comparables a la de cualquier equipo fijo de mayor envergadura.

La cadena tiene pletina, sintonizador, ecualizador y amplificador, todo ello automático y electrónico. Todos estos elementos forman un conjunto homogéneo que no supera los 20 centímetros.

PUBLIRREPORTAJES

WARTBURG Y TRABANT: LOS MAS BARATOS

Wartburg Trabant Española, S. A., ha expuesto toda su amplia gama de modelos en el reciente Salón del Automóvil de Barcelona. La presencia de esta empresa en el mercado español se remonta a 1983, vendiendo en este periodo cerca de 1.000 unidades, a través del medio centenar de concesionarios y servicios técnicos que forman su red comercial.

Estos automóviles, fabricados en la

República Democrática Alemana, destacan por su mínimo mantenimiento, fruto de una probada robustez, demostrada incluso en competición; los Wartburg han participado en rallyes tan duros como el Acrópolis, en Grecia, y vienen siendo asiduos de una de las pruebas clásicas de Campeonato de España, el Rallye del RACE, donde han sorprendido a los entendidos por la dureza de su mecánica.

Lo que habría que resaltar como auténtico caballo de batalla de estos vehículos es el precio, altamente competitivo dentro del mercado nacional. El público español puede acceder a un coche de tamaño medio por el dinero que cuesta un pequeño utilitario. Concretamente, el Trabant Tramp es el automóvil más barato de cuantos se venden en nuestro país; su precio final es de tan sólo medio millón de pesetas.

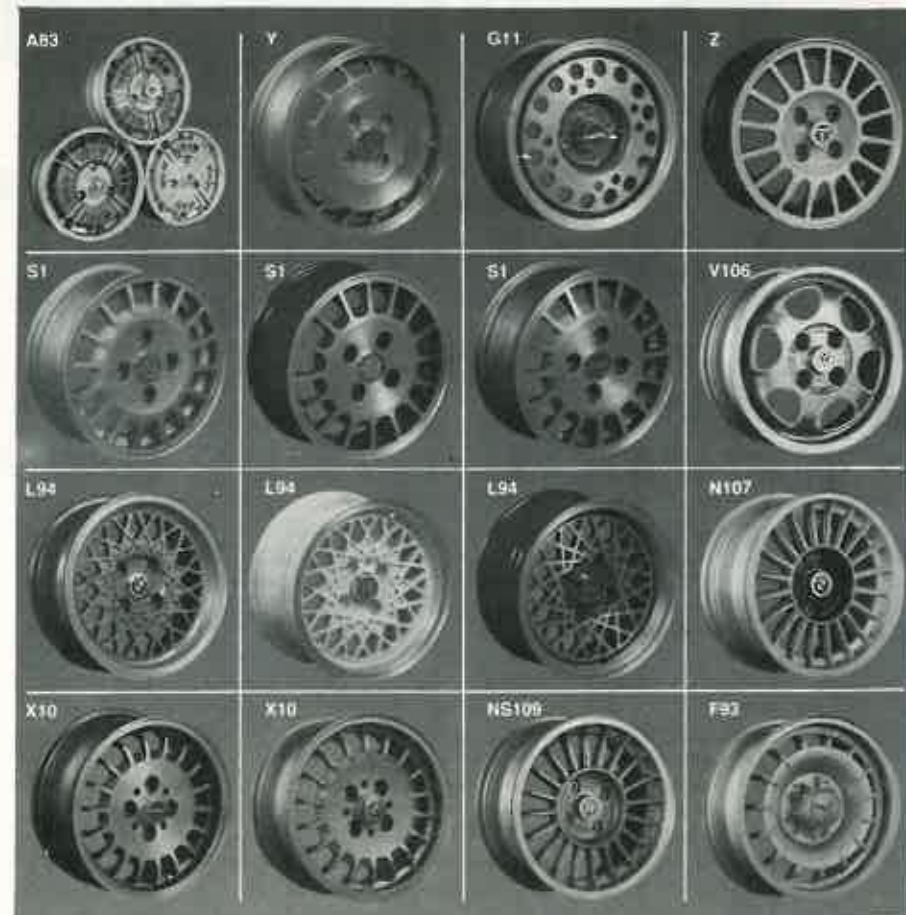


PUBLIRREPORTAJE

LAOR: LLANTAS PARA TODOS

En el capítulo de accesorios, dentro del Salón del Automóvil de Barcelona, la firma Lahore (Virgen de la Peña, 9, Madrid) ha presentado los últimos modelos de llantas de aleación ligera de la marca Laor. Estas llantas se fabrican con aleación premium de primera fusión y una avanzada tecnología, que busca un acabado equilibrado, y visten tanto las ruedas de un Seat Panda como de un BMW de la nueva serie 3, pasando por el Audi 80, el Lancia Prisma o el Renault 9.

Como complementos, Lahore ofrece tornillos-tuercas zincados, tapacubo ABS con emblema y expositor para ruedas, y los colores de las llantas van desde el aluminio, antracita y blanco al gris, negro, oro y rojo. Asimismo, se oferta un «kit» antirrobo para ruedas y un limpiallantas especial. Las llantas son sometidas a un riguroso control en cada proceso de fabricación, como, entre otros, alabeo y excentricidad, prueba dinámica a la fatiga, equilibrado estático y dinámico, niebla salina y adherencia y prueba de borde.



PUBLIRREPORTAJE



EL GRUPO BOSCH, EN EL SALON

El grupo Bosch ha tenido una importante presencia en este Salón del Automóvil de Barcelona, en el que, además de la marca madre, han estado presentes Blaupunkt y Femsa. Toda la extensa gama de productos Bosch está orientada a mejorar los aspectos de la seguridad, la economía y la concentración de necesidades que precisan los nuevos equipos. Con ello se obtienen vehículos más seguros, fiables, económicos y menos contaminantes. De entre estos nuevos productos cabe destacar el nuevo Kit de ABS (Sistema Antibloqueo de Frenos) para vehículos industriales, remolques y semirremolques.

Tema capital en la gama de productos Bosch es el de las bujías, en especial las nuevas de platino, que suponen un decisivo avance en este campo. En estas bujías, el electrodo central es sustituido por una clavija de platino de 0,3 milímetros, integrada directamente en el aislador de cerámica. Ello permite notables mejoras, como puede ser un mejor arranque en frío, o con la batería en deficiente estado de carga, ausencia de

tirones en condiciones extremas de tráfico, como pueden ser en la marcha en caravana o en la fase de reprise. Estas mejoras llevan implícita una disminución de la contaminación y en el consumo. Todo ello es gracias a el platino, que soporta mejor los efectos de corrosión y erosión del material del electrodo. También como novedad se destaca el nuevo programa de iluminación para vehículos con los nuevos faros auxiliares de luz halógena Rallye 225 y proyectores antiniebla, que mejoran la iluminación de la calzada e incrementan la seguridad del tráfico, gracias al diámetro de su reflector de grandes dimensiones. También cabe destacar los nuevos reguladores de alternador, que mejoran las funciones y reemplazan a diversos tipos de reguladores a transistores, reduciéndose, por tanto, el precio del producto de modo notable; el nuevo sistema de doble raqueta limpiaparabrisas «tándem» montada en forma paralela en un mismo brazo o las diseñadas a prueba de nieve; el nuevo programa de baterías con los nuevos modelos de bajo

mantenimiento; las alarmas para motocicletas, que vienen a completar la amplia gama para automóviles, autobuses y camiones ya existente en el mercado; los nuevos motores de arranque con reducciones de peso de hasta un 40 por 100, alternadores, sistemas de encendido electrónico, filtros, bocinas, etcétera...

Muy importante es para el grupo Bosch el sector de los talleres, para el que presenta sus Equipos de Taller. Como novedad cabe destacar los nuevos Compact Test para Opel, el nuevo tester de bolsillo KTE 200, con estroboscopo incorporado y memorización de datos. También son de destacar los nuevos aparatos de comprobación de la serie ETT 008, destinados a la medición de sustancias tóxicas en los gases de escape, un tester para motores diesel, el ETD 019.00 para la comprobación dinámica con el motor en funcionamiento y el control del sistema de inyección EPS 707, primero de una serie de equipos de diagnosis, basados en un nuevo desarrollo, con un elevado nivel



de utilidad funcional y operativa, capaz de realizar un reglaje más rápido de las bombas de inyección. Por último, hay que destacar el impacto causado por la Bosch Shop, un expositor para detallistas, en el que se encuentran productos de la gama Bosch envasado, listos para una rápida identificación por parte del cliente y poder realizar una venta del tipo «sirvase usted mismo».

En el campo de actividad de Femsa hay que destacar un nuevo cargador de batería completamente electrónico y dos nuevos analizadores de motores, el BPH 33-1 y el BPH 34-1, donde los instrumentos analógicos son sustituidos por otros digitales de mayor precisión y fiabilidad. El primero de estos modelos cuenta, además, con la novedad de ser un aparato combinado, sirviendo indistintamente para la puesta a punto de motores de gasolina y diesel. A todo ello hay que añadir la amplia gama de baterías Femsa sin mantenimiento y, naturalmente, toda la gama de productos fabricados por Femsa, como pueden ser alternadores, motores de arranque, re-



guladores, limpiaparabrisas, sistemas de encendido, bancos de pruebas y equipos de asistencia técnica. Pasando al terreno de Blaupunkt, la gran novedad era su vídeo para interior de automóvil y su extensa gama de autorradios. El In Car Vídeo es una pequeña maravilla que cabe entre los dos asientos delanteros y puede ser escuchado mediante auriculares para así no distraer al conductor que puede estar escuchando... la radio o el cassette. Entre las novedades de autorradios cabe destacar el sistema Car Compact Disc Player, junto con la nueva gama de autorradios digitales y los nuevos altavoces y amplificadores. El recién presentado sistema de Compact Disc obtiene excelentes condiciones de calidad, gracias al estudio llevado a cabo durante pruebas en carretera en las más duras condiciones, y así elementos de amortiguadores de características especiales protegen el cuidado sistema mecánico del aparato de las vibraciones, impactos, aceleraciones, etcétera... Blaupunkt suministra el reproductor de Compact Disc juntamente con una



combinación de autorradio/cassette para que todos los demás elementos integrantes del sistema de reproducción se encuentren a la altura de las circunstancias, con los mismos grados de calidad. Es el Woodstock CCDD 05.

En el campo de autorradios, la novedad son los modelos Memphis y Kingston, que gracias a los progresos de la microelectrónica logran simplificar notablemente las funciones de control de los mecanismos clásicos. En el terreno de los altavoces se presenta un programa que permite el logro de la solución óptima de sonorización en cada caso concreto de aplicación. Mediante el sistema SCS (Sound Component System) se consigue una perfección acústica muy difícil de superar. Se complementa con la probada serie de altavoces de montaje empotrado y exterior de gran confort, los aparatos de altas prestaciones de la familia Blue Magic y los nuevos Blue Sonics, que destacan por sus mejores prestaciones, precio más bajo y mayor facilidad de montaje.

RUDOLF GERSTENMAIER, RECAMBIO ALEMAN

Con motivo de su presencia en el Salón del Automóvil de Barcelona, Rudolf Gerstenmaier, empresa fundada en 1965, inauguró en Barcelona su nueva delegación, que junto con la central de Madrid y quince más abarca todo el territorio nacional.

Rudolf Gerstenmaier distribuye marcas de gran prestigio como pueden ser Sachs y ATE, además de otras de primera línea. La primera, que distribuye con carácter exclusivo en España, te-

nía una destacada presencia en el Salón del Automóvil de Barcelona, ya que había desplazado su camión de servicio a las carreras. Este es un MAN de 320 caballos, 22 toneladas de peso y 15 metros de largo. En él se pueden fabricar y preparar los amortiguadores adecuados para cada pista o coche. Además de los amortiguadores, Sachs también fabrica embragues que son empleados por muchas de las marcas más importantes.

En su vistoso stand, Rudolf Gerstenmaier exhibía toda la amplia gama de recambios que proporcionan a los vehículos de fabricación alemana, cada vez más numerosos en España, un adecuado servicio postventa. Por no citar más que a algunas de ellas, cabe destacar a Mercedes, BMW, Audi, Volkswagen, Opel, etcétera... Ya hemos destacado a Sachs como suministrador de amortiguadores y embragues, pero no podemos olvidar a ATE como sistemas de frenos en general y líquidos de frenos. Otras marcas de importancia que son distribuidas por Rudolf Gerstenmaier son Happich, Bruss, TRW, Lobro, etcétera..., con lo que la oferta abarca todo aquel elemento que un coche precisa en cualquier momento.



A TODO TURBO

Turmesa es una empresa española que en tan sólo diez años de vida ha alcanzado unas cotas de prestigio internacional envidiable. Su campo de acción es el de la turbo-alimentación. Ellos se encargan de encontrar el modelo de turbo y la solución a emplear en cada paso concreto que se les presenta. Su labor es la de optimizar los motores, mientras que por otro lado desarrollan una tecnología de aplicación.

La marca japonesa IHI, que Turmesa distribuye y acopla, es una de las más acreditadas en el mercado y junto con tener el turbo más pequeño del mercado están ya equipando a automóviles como Ferrari, Maserati, Lancia y Fiat, lo cual es buena prueba de su alta tecnología.

Turmesa es una empresa genuinamente española que en estos momentos exporta su tecnología de aplicación a todo el mundo.



BRESSEL DESCUBRE LA INSTRUMENTACION DEL FUTURO

La firma de instrumentos Bressel ha celebrado en Barcelona una interesante conferencia sobre el futuro de los cuadros de instrumentos empleados en el automóvil. Ahora mismo se está planteando la disyuntiva entre cuadros equipados con indicadores analógicos y cuadros equipados con indicadores digitales, muy de moda en los modelos más recientes.

El estudio hecho por la marca ha revelado dos

comportamientos muy diferenciados ante las distintas modalidades. La instrumentación analógica da una imagen de elegancia y estilo deportivo, mientras que la instrumentación digital se asocia más a precisión y multifuncionalidad, aunque también llega a dar, algunas veces, una imagen de fría eficiencia por contraposición con el estilo cálido y personalizado del instrumento analógico.



PUBLICIRREPORTAJES



ESPECIAL
SALON

Yamaha FZ 750
Cinco válvulas por cilindro son los argumentos de este último gri-to japonés.

MOTOS «COMPRE JAPONES»



apertura europea. Todas las grandes marcas están en España, cada una con una peculiar y distinta implantación, pero a la postre los españoles podemos

comprar «europeo», aunque de momento todavía no a precio «europeo».

Y así, son las motos japonesas las que más poderosamente llaman la atención del visitante, ya que, junto con la alemana BMW, la hispano-italiana Vespa y algunas nacionales, son las que mayor énfasis han puesto en sus stands.

Es difícil decir cuál es la «estrella del Salón». Yamaha presentaba su FZ 750 con todos los honores; Suzuki hacía otro tanto con la GSX-R 750; Honda

exhibía con orgullo la VF-1000 R, y Kawasaki, la GPZ 900 R. Esto entre las japonesas, pero BMW, pese a no traer ninguna novedad a su gama, mostraba la moto ganadora del París-Dakar, y ésta fue tal vez la moto que más le llamó la atención al Rey Don Juan Carlos. Otra candidata a estrella del Salón podría ser la impresionante Bimota, que indudablemente se lleva la palma en cuanto a precio...

Y si no se compra usted moto, ¡a so-



ñar, que no cuesta nada! Y por oferta no queda. Pasen y vean...

La estrella entre las motos de Sema-Yamaha era la FZ 750, que, presentada hace unos meses en Alemania, se distingue por sus cinco válvulas por cilindro, y que en España se venderá a un precio de alrededor de un millón cuatrocientas mil pesetas. Más de cien caballos de potencia y una velocidad punta de 240 kilómetros por hora son dos de las más espectaculares de sus características. Pero no es esa la única vedette de la marca de los diapasones, ya que las más conocidas FJ 1100 y XJ 900, esta última con un ligero aumento de cilindrada respecto a su versión anterior, que le confiere más par motor, le hacían compañía. Sin abandonar la carretera, hay que citar la RD 350, que con su motor bicilíndrico de dos tiempos, refrigeración líquida y 60 caballos es casi una moto de Gran Premio matriculada. Su precio en nuestro país, cerca de seiscientos mil pesetas matriculada. Y también como novedad en nuestro mercado estaba la XT 600, una moto Trail, que con un motor monocilíndrico de cuatro tiempos y cuatro válvulas puede con sus ruedas de campo y su manillar ancho alcanzar los 160 km/h. en autopista. Se venderá al precio de 631.000 pesetas matriculada.

En el stand Honda también había novedades en cantidad. Yendo en sentido decreciente de cilindrada, empezamos por la ya citada VF 1000 R, de aspecto impresionante, como su precio: 1.700.000 pesetas. Se trata casi de una moto de competición que rinde 122 caballos y es capaz de acercarse a los doscientos cincuenta kilómetros por hora. Con ella estaban las dos 750 cuatro cilindros, la VF y la CBX, denominación que depende de si se trata del modelo con los cilindros en V o en línea. Luego podemos citar las dos motos de 500, la VF 500 F y la VF 500 F2, esta última versión más deportiva que la primera de ellas. Su precio es de 900.000 pesetas la «normal» y cerca del millón la F2. Pese a ser de cilindrada media, podían considerarse como las estrellas de la marca, por cuanto son novedad absoluta en España. Cambiando de modalidad, Honda presentaba su gama Trail, encabezada por la XL 600 LM, una moto tipo «París-Dakar» con motor monocilíndrico de 44 caballos y arranque eléctrico, y las dos versiones de la de 200 centímetros cúbicos: la XL 200 R y la XL 200 PD, esta última de aspecto similar a la de 600 centímetros cúbicos. A partir de ahí salto a las pequeñas ciudadanas, los ciclomotores, el Scoopy, la MBX 75 y la CS 125, ambas recientemente modificadas.

En Suzuki, cuatro motos de cilindra-



Puch Suzuki Lido

La nueva generación de ciclomotores ya está en marcha. «El gran japonés» se fabrica en España.



Honda y Kawasaki

Dos intermedias de excepción. Arriba, la Kawa GPZ 600 R y abajo la Honda VF 500 F.



ESPECIAL SALON

Merlin DG 11 500

Una trail de primera, fabricada en España y con el motor monocilíndrico de la MTV.



Yamaha RD 350

Es la moto con la que sueñan todos los «quemados». Es casi una máquina de Gran Premio.



Derbi FDT 50
Un ciclomotor lleno de detalles: ruedas de aleación, freno de disco, carenado, etcétera.

Guzzi V 65
Una trail para disfrutar de los grandes espacios con el típico motor de la marca.

Gilera RX 200
Una trail en versión «africana». A la izquierda, la RV 200 de carretera.



da media-alta. La GSX-R 750, que está derivada de su moto de competición de esta misma cilindrada y en la que el mismo aceite del motor sirve de líquido refrigerante. Su precio será de 1.400.000 pesetas. Algo más «civilizadas», pero con aire marcadamente deportivo, son la GSX 750 ES y la GSX 550 ES, mientras que la GSX 400 E es una bicilíndrica más tranquila y de vocación más utilitaria. Dentro de la marca, una novedad reciente es el Scooter Lido, fabricado en España, y cuya estética llama poderosamente la atención.

Queda el cuarto «grande» japonés, Kawasaki, cuyas motos importa Derbi. Tres son sus modelos, las motos deportivas de carretera GPZ 900 R y GPZ 600 R, conocidas por «Ninja», que incorporan todas las sofisticaciones de la técnica, y la 600 KLR, una Trail estilo

japonés: monocilíndrico, cuatro tiempos, motor de arranque, etcétera.

Vistas las motos del Imperio del Sol Naciente, pasemos a las europeas. De ellas hay que empezar con las italianas. La imponente Bimota SB 5 con motor Suzuki, una máquina artesanal, que puede ser la moto de «serie» más rápida del mercado: 250 kilómetros por hora. Esta joya tiene su precio: tres millones y medio de pesetas. Entre las Guzzi italianas, a las ya conocidas y apreciadísimas Le Mans de 1.000 y 850 centímetros cúbicos se suman como seminovedades la V-65 Lario, de reciente comercialización en nuestro país, y la V 65 TT, una Trail, pero a la italiana. Cagiva presentaba la Elefant 650, una Trail con motor de Ducati Pantah. Morini era otra de las marcas italianas presentes, mientras que en el campo del fuera de carretera hay que destacar las

austriacas KTM, que presentan, en plan vedette, la moto que Carlos Mas llevó al decimotercer puesto en el París-Dakar, junto con la campeona del Mundo y de España de cross.

Entrando en lo puramente nacional, y con la imposibilidad de citar a todas las marcas, hemos de destacar a Vespa, Derbi, Montesa y Merlin. La primera exhibía su recién presentada serie Iris de scooters y presentaba como novedad absoluta el nuevo Vespino AL, que en lugar de llevar la admisión por válvula rotativa la lleva por láminas. Esta marca importa, además, las Gilera, RV 200 de carretera y la RX 200, una Trail cuya versión «africana» recibe el nombre de Arizona. Derbi presentaba también como novedad absoluta su Scooter de 50 centímetros cúbicos, junto con remodelaciones de modelos anteriores, como eran el Variant Sport y el FDT

Vespino AL
Un vehículo ideal para los jóvenes, personalizado con un atractivo estilo monocolor.

Nagesti y Montesa
El triciclo de la izquierda utiliza entre otros el motor Impala 175. A la derecha, la Montesa 330.

La bici de las estrellas

Las técnicas de la Fórmula 1 están llegando al ciclismo. Robert Millar, uno de los grandes de la Vuelta

a España-85, ha utilizado una bicicleta Peugeot con cuadro de fibra de carbono, el material del futuro, que tiene muchos puntos en común con el Lotus de Ayrton Senna o el Ferrari de Michele Alboreto.



50. Por parte de Montesa, la estrella era la nueva Cota 330 y la remodelación de la 242, mientras que presentaba también una Trail, pero ésta «a la española». Se trata de una versión de excursión de la Cota 330, moto pensada sobre todo para ir por senderos y malos caminos, pero no tanto por la carretera.

Por parte de Merlin, una novedad importante, la DG-11, una Trail, ésta «a la japonesa». De aspecto, nada tiene que envidiar a las motos niponas, y su motor es el MTV, monocilíndrico de 410 centímetros cúbicos y distribución desmodrómica, que en su día diseñase la difunta Mototrans y que ahora ha sido completamente puesta al día por los técnicos de Merlin. Su precio es un argumento de peso: 400.000 pesetas.

Texto y fotos: J. L. A.

GAS-MATIC, LA ESTRELLA DE MONROE



El amortiguador Monroe Gas-Matic es la gran novedad de esta marca americana establecida también en España, líder en el sector de la amortiguación. Con este amortiguador mixto gas-hidráulico, que va a ponerse a la venta en breve, se aúnan las ventajas de los dos sistemas, el de gas, tal vez más efectivo pero más costoso, y el hidráulico, de una tecnología muy probada.

Este nuevo tipo de amortiguador que va a introducirse en la gama McPherson, para luego alcanzar a la totalidad de modelos, se distingue por una serie de ventajas. La primera es su respuesta de frenado inmediata a todas las velocidades, ya que el circuito hidráulico del amortiguador está constantemente sometido a la presión del gas, con lo que no se pueden producir vacíos. Otra sensible ventaja es la de conseguir independientemente en extensión y compresión esfuerzos de frenado confortables, especialmente a bajas velocidades, ya que la presión interna de gas evita descompensaciones, incluso usando pasos mínimos extremadamente grandes. Posee muy baja fricción, por cuanto ha sido equipado con un retén de diseño especial y hecho con un material capaz de mantener la estabilidad incluso a muy bajas temperaturas. También dispone de un casquillo guía de baja fricción, así como de un segmento especial sobre el conjunto pistón. Otra de sus características es su bajo nivel de ruidos, debido a la presión de gas, que actúa favorablemente como en los otros apartados. Por último, su larga duración le hace sumamente interesante para el usuario, y ello se ha obtenido gracias a ser equi-

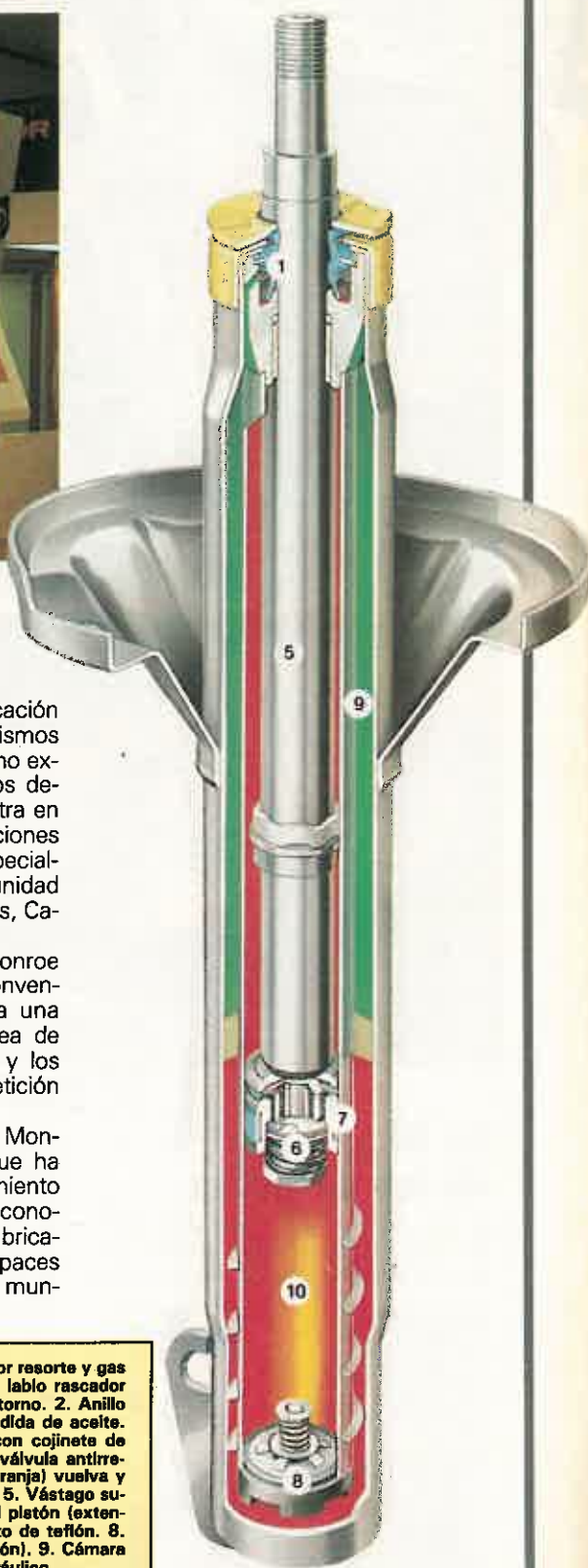
pado con un retén especial de dos labios de sellado, presionados por un muelle y un labio antisuciedad igualmente presionado por otro muelle.

La gama actualmente en fabricación abarca la mayor parte de los turismos del mercado, tanto nacionales como extranjeros, y con este modelo y los demás en fabricación, Monroe penetra en mercados foráneos. Sus exportaciones tienen lugar en toda Europa, especialmente en los países de la Comunidad Europea, y también Estados Unidos, Canadá, Brasil y Marruecos.

La gama de amortiguadores Monroe está compuesta por el bitubo convencional, el bitubo reforzado, para una conducción más exigente; la línea de gas, para conducción deportiva, y los prototipos destinados a la competición pura.

La presencia de amortiguadores Monroe en el Salón del Automóvil que ha servido de marco para el lanzamiento del Gas-Matic ha dado también a conocer toda una serie de productos fabricados en nuestro país, que son capaces de competir con éxito en todo el mundo.

1. El retén multilabio comprimido por resorte y gas previene la pérdida de aceite y gas. 1 labio rascador + 2 labios de cierre + válvula antirretorno. 2. Anillo rascador adicional para prevenir la pérdida de aceite. 3. Guía de vástago de baja fricción con cojinete de bronce teflonado interiormente. 4. La válvula antirretorno: previene que el aceite (color naranja) vuelva y previene pérdidas de gas (color verde). 5. Vástago superacabado. 6. Sistema de válvula del pistón (extensión). 7. Pistón con área de rozamiento de teflón. 8. Sistema de válvula de fondo (compresión). 9. Cámara de gas de baja presión. 10. Aceite hidráulico.



PUBLIRREPORTAJE

ESPECIAL SALON

Pegaso Tecno

Motor 12 litros, turboalimentado con intercooler, una tecnología de punta.



CAMIONES CUESTION DE PESO



En el Salón del Automóvil de Barcelona, el sector del transporte de mercancías y personas también está ampliamente representado. La guerra de los pesados es un hecho evidente y los progresos efectuados en los últimos años son espectaculares. Entre dos camiones separados por una década y dos

turismos con igual diferencia de edad, es entre los primeros donde se encuentra un mayor salto tecnológico. No sólo en cuanto a prestaciones puras es en donde podemos concretar ese avance, sino que es mucho más importante en todo lo tocante a seguridad, tanto activa como pasiva, como en lo que respecta a confort, suspensiones, frenos, etcétera. Turbos, Intercoolers, ABS, etcétera, son términos que casi suenan a Fórmula-1 y son aplicados con toda

naturalidad en camiones. Por demás, este fenómeno se produce tanto en los transportes de mercancías, pesados o ligeros, como en los de personas. Es una buena noticia, ya que, hasta hace bien poco, camión se asociaba a ruido, vibraciones, humo, lentitud y un sinnúmero más de inconvenientes. La hora del cambio llega.

También como signo de los tiempos de revolución en el mundo de los pesos pesados hay que hablar de su nueva

MERCEDES
De 6,5 a 13 Tn.

**Camión del Año en Europa,
en toda la extensión de su gama.**



La prensa especializada de 13 países lo ha determinado: el título de "Camión del Año" en Europa se otorga en 1985 a toda la gama de los nuevos Mercedes, de 6,5 a 13 toneladas de p.m.a.

Estos técnicos han valorado las características de los nuevos Mercedes, entre las que destacan, sus cuatro niveles de motorización; desde los 96 CV de potencia del 4 cilindros, a los 201 CV del 6 cilindros turboalimentado,

sus consumos, mantenimiento y sus condiciones de seguridad y confort.

Especialistas de Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Italia, Noruega y Suiza garantizan la solvencia de este premio internacional concedido a la gama LN2 de Mercedes, una serie lanzada en 1984 y ya a la venta en España.

Mercedes sigue consiguiendo éxitos.

Consígalos usted también con la nueva serie LN2 y beneficie de una calidad refrendada por los más prestigiosos especialistas internacionales.

Mercedes-Benz.
La gama que gana.



Mercedes-Benz
Su mejor socio.

Mercedes-Benz España S.A., Ortega y Gasset, 22-24. Madrid. Telf: 431 94 00, y toda su red de concesionarios, con más de 300 puntos de venta y servicio.

Si desea recibir más información, por favor, rellene los datos del cupón y envíelo a Mercedes-Benz España, S.A., Ortega y Gasset, 22 - 28006 Madrid.

Nombre.....
Dirección.....
Ciudad y Código Postal.....
Tel.....



Renault V-8 Turbo
Técnica de vanguardia y una cabina que haría soñar a más de un conductor de turismos.



Daf 3300
Motor turbo con intercooler, pero la gran estrella es la novedosa cabina Space Cab.



Iveco Fiat 4.2
Cabina abatible y un sinfín de detalles para hacer las delicias de cualquier camionero.

imagen deportiva conseguida a través del Paris-Dakar o pruebas similares, y así no menos que tres camiones y varios vehículos más, ligeros, ocupaban lugar destacado y de reclamo en los stands.

La mayor parte de marcas tenían una amplia representación en el Salón de

Barcelona, tanto las nacionales —o mixtas en muchos casos—, Pegaso, Motor Ibérica, Renault o Mercedes, como las puramente importadas, Daf, Volvo, Iveco, Scania, etcétera.

Casi es obligado comenzar por Pegaso, el camión más español, que en este Salón se presentaba con gran fuerza y

que, además de sus vehículos de transporte convencional, exponía sus realizaciones militares.

Hay que hablar de la nueva gama Tecno, el autocar VIP, premio especial del jurado de la Semana Internacional del Autocar, y del desafío que Pegaso, como camión español, mantiene en Eu-

ESPECIAL SALON



Ebro

Un autocar a la medida de quienes buscan un vehículo de tipo medio.



Scania 92 M

Son los hermanos mayores de los prestigiosos turismos Saab y también se fabrican en Suecia.



Talbot Horizon Emelba

El carrocer catalán no descansa y ofrece una variante de transporte ligero sobre el Horizon.



Emelba 903

Está desarrollado sobre el Seat Trans y vale para seis plazas. Abajo, un prestigioso Mercedes.



ropa, hacia la que mira sin complejos ante la entrada en la CEE.

Por parte de Renault Vehículos Industriales, la oferta es también importante, con vehículos desde las seis hasta las 30 toneladas, tanto para mercancías como personas. De ellos la estrella, en cuanto a potencia, es el Tractor R 370 Turboleader, con 365 caballos en su motor V-8, mientras que en el terreno de los vehículos urbanos se presenta el nuevo PR-100 para equipar las flotas de los municipios. Nissan-Motor Ibérica incide con sus vehículos de gama media, como son los Ebro Trade, o los camiones y autocares Nissan, además de la pequeña Vanette. Las Ebro Trade son furgonetas con posibilidades de carga hasta los 1.700 kilos y poten-

cias hasta 76 caballos. Su renovación estética viene acompañada de una profunda revisión mecánica para ser competitivas en toda Europa, en que destaca la adopción de los motores Nissan de la Vanette. Otro tanto ocurre con los camiones, en que ha sido la mecánica lo que más ha variado, existiendo ahora una versión turbo con 98 caballos, para los camiones básicos; un seis cilindros de 120 caballos, para los medios, y un seis cilindros turbo de 148 caballos, instalado de momento en el autocar 100/8D, de 38 plazas.

Amplísima oferta en Mercedes, donde, además de las furgonetas ligeras producidas en Vitoria como la MB-90, se presentaba el Camión del Año, el 814 serie LN 2, el espectacular 3850

AS, de 500 caballos, para trabajos especiales o el autobús urbano 0-402.

Por parte de los vehículos importados, en DAF era realmente interesante la versión Space Cab, una cabina de alto confort que se instala en los tractores más potentes, como el 3300. Insonorización, vídeo, radio-cassette, dos literas, luces interiores de lectura y un etcétera de detalles para hacerle más llevadero su trabajo al conductor. De estos detalles merece la pena destacar el asiento, en cuanto que éste se regula automáticamente en altura según el peso, y posee tanto calefacción como refrigeración.

En Iveco reinaba, por una parte, la furgoneta Turbo Daily, para el reparto ciudadano o el transporte ligero, que en su versión más potente alcanza los 92 caballos. En la gama de carretera la máxima atracción es el Turbo Star, que en la versión más potente ofrece 420 caballos. No menos interesantes son las marcas suecas Volvo o Scania, mostrando la primera de ellas su gama F-10



Pegaso 7222 Turbo

El camión que Carlos del Val llevó al París-Dakar ocupaba un lugar de excepción.

y F-12, y la segunda, sus vehículos de la gama 92.

En el terreno de las furgonetas ligeras, la guerra atañe a fabricantes como Renault, Citroën, Peugeot, Fiat, British Leyland o la citada Iveco. La ofer-

ta es cada vez más atractiva, tanto en motorizaciones y potencia como en confort de marcha.

Queda citar la presencia de carroceros como Ayats, Obradors, Beulas, Irizar, por no citar más que algunos que presentaban verdaderas creaciones sobre chasis de los fabricantes citados. En el terreno de los transportes ligeros para viajeros, la novedad era el chasis y motor Chevrolet, que, importado por Emelba, llamó poderosamente la atención de los citados carroceros, faltos de un chasis y motor de las características

del americano. Este transformador de Arbucias presentaba, además, sus versiones comerciales sobre Ronda y Horizon, destacando la versión isoterma y frigorífico; versión ésta que es la única que se realiza sobre vehículos tan ligeros. Mención especial el 903 de la marca, que es una versión del Seat Trans capaz de seis plazas o 323 metros cúbicos de carga, a la que se puede acceder por el portón trasero o por la puerta corredera lateral.

GRAN IMPACTO DE TVA

TVA, empresa radicada en Ermua (Vizcaya) y especialista en la fabricación de rótulas de suspensión y dirección, es la empresa líder de su sector en nuestro país. Es una empresa joven que comenzó fabricando bajo licencia alemana y en estos momentos, tras un intenso desarrollo propio, aventaja tec-

nológicamente a aquélla. Sus fabricados están destinados a turismos, vehículos industriales y maquinaria agrícola. El 20 por 100 de su producción va dirigida hacia el primer equipo para fabricantes como Motor Ibérica, John Deere, Motransa (Tractor Fiat), Renault Vehículos Industriales, Pascuali,

etcétera. El 30 por 100 es el que se destina al recambio nacional, siendo los principales mayoristas del ramo sus clientes, y sus fabricados atienden a toda la gama de vehículos. Para la exportación se destina la mayor parte de la producción, el 50 por 100, siendo los países como Francia, Alemania, Inglaterra y Holanda los más importantes clientes en Europa, mientras que, naturalmente, en Sudamérica y África tienen una amplia cartera de pedidos. Este mercado internacional se centra principalmente en el suministro de primer equipo en maquinaria agrícola.

El lema de TVA es la alta calidad y ello se ha obtenido gracias a las inversiones realizadas para dotar a la fábrica de un moderno laboratorio metalográfico para la investigación y el ensayo, y para dotar los medios de producción de moderna maquinaria automatizada.

Tras los días del Salón, el impacto de TVA entre los mayoristas de recambio más importantes del país ha sido notable, y así, si de 1984 a 1985 se registró un incremento de un 15 por 100 en la producción, se puede prever que en 1986 esta cifra se supere con facilidad.



PUBLIRREPORTAJE



RANZ VOLANTES NACIONALES A ALTURA INTERNACIONAL

Ranz, una empresa madrileña con veintidós años en el mercado, presentaba en el Salón de Barcelona sus últimas novedades en volantes para

automóvil y en antirrobo. Sus volantes, fabricados tanto en madera como piel o simil-cuero, aúnan diseños deportivos como elegantes y adaptables a cualquier vehículo. Todos ellos son de diseño y fabricación nacional, siendo de destacar que Endasa les suministra un aluminio de características especiales y que tan sólo fabrica para esta empresa. Si los volantes Ranz son de sobra conocidos en el mercado, qué decir del célebre antirrobo conocido como la «barra roja», que une el pedal del embrague con el volante. De él se han fabricado más de un millón y medio de unidades. A este antirrobo, como novedad absoluta en el Salón del Automóvil de Barcelona, ha venido a sumarse el de la rueda de recambio para aquellos coches que la llevan en la parte trasera y el exterior como pueden ser los Renault 5, 9, 11 ó 18; los Peugeot 205 y 505, o los Citroën BX.

Además de estos elementos, en Ranz fabrican unos porta cassettes para colocar las cintas grabadas en el pa-

rasol, y muy importante es su bomba de aire con manómetro incorporado, la única que es totalmente desmontable y de fabricación nacional.



PUBLIRREPORTAJE

HELLA NUEVO SISTEMA DE ILUMINACION D. E.

Hella, marca alemana que también fabrica en nuestro país, es noticia en el Salón del Automóvil de Barcelona. El gerente de Hella España, don Luis Carmona, ve con optimismo los años a venir tras el ingreso de España en la Comunidad, ya que «ello implicará una mayor agilidad en su política de exportación facilitada por la liberaliza-

ción paulatina de derechos aduaneros y de la importación de automóviles, con lo que se incrementará el mercado potencial para nuestra extensa gama de productos». Por otro lado, piensa «que si bien en nuestro país la carga impositiva que recae sobre el automóvil y el sector de recambios que es la más fuerte de Europa, el alto costo del

combustible, las crecientes dificultades de circulación y aparcamiento y la obsoleta regulación del tráfico que padecemos, son factores que hipotecan de forma notable el normal desenvolvimiento del sector distribución, afectando a su desarrollo y frenando la renovación de sus estructuras, necesaria para hacer frente al mercado más competitivo y complejo que se nos avecina».

Entre las novedades presentadas por Hella en el Salón, cabe destacar su línea de reestyling del Volkswagen Golf, realizada en sistemas IRM, un compuesto de fibra y caucho, y por otra parte, el nuevo sistema DE de iluminación. Está basado en la aplicación del Elipsoide Triaxial en lugar de la parábola reflectora y la sustitución del dispersor por una lente.



HELLA ESTA EN TODO EL MUNDO / Y FUERA DE EL /

Hella es una empresa de futuro, presente en 137 países de los cinco continentes, que suministra a las principales fábricas de automóviles, de aviones, barcos y hasta vehículos espaciales.

Cuando Hella ponga a punto su coche le hará ganar muchos puntos: en estética, en seguridad y en rendimiento. Porque Hella aplica los últimos adelantos en electrónica (sistemas de alarma, seguridad, medición y sonido) en iluminación y en toda clase de complementos (spoilers, rejillas, alerones, embellecedores, etc.).

Cuando quiera que su modelo de serie se transforme en un fuera de serie, cuente con Hella.

RICARDO PÉREZ ASOCIADOS

Cuenta con **HELLA**



EL ALCALDE DE BARCELONA: PASCUAL MARAGALL

LA CLANDESTINIDAD EN SEISCIENTOS

Al alcalde de Barcelona le gustan los automóviles, aunque por su cargo tome decisiones que a los usuarios no siempre nos agradan. Sus primeros pasos al volante los dio con un 4/4, su primer amor automovilístico fue el Seiscientos y luego el que más le ha gustado es el R-5. Sin embargo, disfrutó enormemente cuando probó un Kadett GSi.



A pesar de que siempre le ha gustado conducir, ahora que va en coche oficial añora los años en que conducía a menudo. El rojo del GSi le encantó, y todavía más a su hija mediana.

“ Yo hice toda la conspiración política con el seiscientos. Ibamos y volvíamos a Madrid sin parar a dejar un “paquete”

”

En el Ayuntamiento de Barcelona Pascual Maragall entregaba en acto oficial los premios que la Prensa barcelonesa había otorgado al Seat Ibiza y al Opel Kadett GSi. En su discurso supuso las cualidades de ambos ya que eran unos especialistas quienes votaban, y de pronto, rompiendo un tanto la seriedad de un acto protocolario dejó oír un elocuente: «... El Ibiza ya he tenido ocasión de probarlo, pero no así el Kadett...» Esto era más de lo que necesitaban los directivos de General Motors allí presentes para ofrecérselo. MOTOR16 le había pedido también al alcalde una entrevista, así que, todo quedó atado y ambas citas se llevaron a la par.

La cita es frente al bar del pueblecito de Rupió, en el bajo Ampurdán, lugar donde los fines de semana se «desintoxica» la familia Maragall. Una me-

dida de la importancia del pueblo nos la da el que el bar en cuestión es difícil de hallar. ¡No lo hay! Sólo en verano funciona como tal el viejo casino. El alcalde llega con puntualidad acompañado de dos de sus hijos. El rojo GSi que traemos es en el acto el eje de la conversación, no en vano lo menos que puede decirse de su aspecto exterior es que llama la atención. Pascual Maragall no se hace rogar para sentarse al volante y ahí ya surge el segundo tema: el cuadro de instrumentos digital que encuentra ingenioso y original. Enseñada arranca y nos conduce por un camino de tierra que lleva a una carretera, que como la mayoría de las de aquella zona, descubre a cada recodo un paisaje encantador. Disfruta conduciendo. «Me gusta mucho», afirma con convicción, y cuando le preguntamos si lo hace habitualmente responde con un



ABRIENDO PASO AL SONIDO

Para que usted y su coche «vuelen» con la música. Con la máxima nitidez. Para escuchar bien y claro. Con mayor potencia. Para disfrutar como usted siempre quiso de la compañía del sonido. Altavoces KindvoX. Y ábrase paso.

KindvoX

Distribuido por RADIOVOX
Llusà, 3 • 08028 Barcelona
Tel. 330 33 59

nostálgico suspiro: «¡Ah, ... conducía!... Ahora, más bien poco.» En la actualidad, servidumbres del cargo, Maragall se pasa más tiempo en el asiento de atrás: «Sí, desgraciadamente...» Pese a todo confía plenamente en su chófer, Lorenzo, de quién dice: «Es un gran conductor, muy seguro y muy rápido.» Pensamos que ya que le gusta conducir, tal vez se siente tentado a dar demasiadas órdenes, de estar muy pendiente del conductor.

El camino que hemos tomado nos lleva a una carretera llena de virajes, Pascual Maragall le va tomando el pulso al coche. No hace, empero, diabluras, ni conduce para impresionar al periodista, que le comenta que esa es precisamente una carretera utilizada frecuentemente en los rallies, como el Costa Brava. Ello nos lleva a hablar de deporte, de los pilotos catalanes, y su casi vecino de la zona, Salvador Serviá. «A Serviá lo conozco mucho, es un hombre encantador, muy agradable. Casi tengo una relación de amistad con él. Aunque no nos vemos a menudo, lo llamo cuando tiene un buen resultado. En cambio, a Zanini lo conozco menos.»

Aficionado desde pequeño

Seguimos con el deporte, pero pasamos a las motos: «A Sito Pons también lo conozco. Es muy inteligente, muy "pillo" —dice riendo—. A Cardús no lo he tratado, aunque hace muy poco comí en el restaurante de su familia. Un restaurante ¡fantástico!» Al hablar de motos le vienen algunos de sus recuerdos de juventud: «Las motos, sí hombre, me acuerdo de Aranda, de las Guzzi, de Surtees, que venían a correr a Barcelona.» Sin embargo, es con los coches con lo que se dispara el recuerdo de sus años mozos... «De chiquillo, cuando los Grandes Premios de la Peña Rhin, oíamos los coches desde el colegio. Durante quince días sólo vivíamos para eso.» No hay conversación, se ha lanzado en un monólogo: «Corrían en Pedralbes, y los oíamos cuando subían a trescientos. El BRM y el Mercedes, en la recta de la Diagonal, decían que llegaban a trescientos. No sé si será verdad, pero nosotros nos lo creíamos. ¡Los oías subir...!» Y aquí Maragall nos imita el rugido de los bólidos de su infancia. «Entonces, los críos, del latín nos olvidábamos y en cuento acababan las clases nos íbamos a verlos a los distintos garajes: Los Talbot, con Chiron; los Maserati, que estaban en la calle Calvet; los Mercedes, en la calle Urgel; los Alfa Romeo, los Lancia, que entonces traían su coche "secreto", con depósitos laterales, que lo tenían escondido.» También nos habla de los pilotos: «Yo era de Ascari, que me parece se fue una vez al agua en Montecarlo, ¿no? En cambio iba en contra de Fangio: Siempre ganaba. ¡A

Villoresi, que entonces también era un ídolo para nosotros, lo conocí ahora, cuando hace poco estuvo en Barcelona. Lo saludé todo emocionado y el hombre no lo acababa de comprender.» Todo esto nos lo suelta Pascual Maragall de un tirón, casi emocionado de recordar su infancia: «Más tarde, cuando Montjuich, yo ya era mayor, pero también me interesaba. En cambio, ahora, lo sigo menos», confiesa. Si tal vez lo sigue menos como aficionado, como alcalde sabemos que tienen contactos para traer un gran premio a Barcelona... «Es muy difícil, ya hace tiempo que hablamos, con el pobre señor Fábregas y los demás. Yo creo que el espectáculo por excelencia son los Juegos Olímpicos, pero luego, el más importante es un Gran Premio». Incluso, nos confiesa haber tenido ya contactos con Ecclestone, de dedicarle más tiempo del que debiera, aunque de momento, el escollo principal reside en encontrar un trazado: «No se acaban de poner de acuerdo mis técnicos y los del RACC, por que con Montjuich el problema es muy grande, pero ese es el nombre mágico para atraer a los pilotos.» A pesar del enorme bombo dado últimamente a este asunto, no parece que las cosas estén maduras, pero ya es de por sí muy esperanzador para los barceloneses, y para los españoles, el saber que Pascual Maragall está en contacto con Bernie Ecclestone, y que éste se va a dar una vueltecita por la Ciudad Condal.



“A Serviá le conozco mucho, es un hombre encantador. Le llamo cuando logra un buen resultado”

La carretera es de excelente piso. Maragall se va animando y el ritmo se acelera. El GSi lo pone todo para ello, su estabilidad, y sobre todo su nervio. Pascual Maragall acaba admitiendo: «Es que a mí me gusta correr. Me gus-

tan las carreras» y remarca, para que le creamos: «¡Mucho, eh!», para finalmente decirnos: «Si tuviese dinero y tiempo me metía en un lío de esos de prepararme un coche para correr, porque me gusta mucho.» A raíz de este tema, se nos vuelve a sumergir en sus recuerdos, cuando nos rememora sus primeras experiencias al volante. «El primer coche en el que monté fue un Babilonia de mi tío», aunque sus primeros pinitos de «piloto» los hizo en moto: «Primero iba arriba y abajo en una Montesa de Xavier Rubert de Ventós, un amigo mío que ahora es filólogo y diputado. Luego fue con el 4/4 de mi padre, que no era suyo, que era de la empresa. Con ese 4/4 dimos la vuelta a España y fue el primer coche que cogí, un día en que él dormía la siesta, en Ampurias, y me "clavé una piña" contra la pared de un campo. ¡Tenía dieciséis años!» Su segundo coche, éste ya con el carnet que se había sacado sin problemas, fue un Dauphine. «Este era de mi novia, bueno, de la que ahora es mi suegra en realidad. Ella casi no conducía y lo cogía mi mujer. Luego nos casamos y nos compramos un Ochocientos cincuenta.» Le insistimos para que nos cite el coche que más le haya marcado. «El coche de mi vida, aparte del Seiscientos que es el mejor del mundo, fue...», y marca un punto suspensivo mientras nos pregunta: «¿Se puede decir? ¿Que eso es publicidad!» Le damos vía libre: «¡Pues para mí es el R-5!», dice contundente, aunque la cita del 600 le vuelve a traer recuerdos: «Antes del Dauphine y después del 4/4 hay muchos años de Seiscientos. ¡Pero muchos!, insiste. «No eran míos, eran de amigos. Yo hice toda la conspiración política con el Seiscientos. ¡Íbamos y volvíamos de Madrid sin parar, a dejar un "paquete" con un Seiscientos que perdía agua!» Se entusiasma con el tema: «El



El alcalde, con dos de sus hijos
Pascual Maragall no tiene demasiado tiempo para la familia

“Las motos, si hombre, me acuerdo de Aranda de las Guzzi, de Surtees, que venían a correr a Barcelona”

Seiscientos es un "Love affair", y continúa diciendo: «Seiscientos, mon amour. Para mí y mi generación, ¡absolutamente! Lo habíamos hecho todo en un Seiscientos, ir aquí, allá, llevar "paquetes". Mira, cogíamos una ciclostyl, papel, tinta, y nos íbamos cuatro tíos a un castillo abandonado donde nos pasábamos el día "tirando" y volvíamos a Barcelona con todo el "material" y eso temiendo que la Guardia Civil nos parase!» Y termina

diciendo: «El Seiscientos es el coche de mi juventud, y luego ha sido el R-5. De éstos he tenido uno hasta hace poco.»

El paseo de pruebas se va concluyendo y no podemos sustraernos a abordar temas de circulación que directamente atañen a Barcelona: «Creo que en Barcelona hacen falta vías de tráfico importantes, vías rápidas, faltan cinturones y hay que hacerlos, se ha de hacer el túnel del Tibidabo. Creo que es muy importante terminar el cinturón, que enlazará la Meridiana con toda la zona norte de la ciudad. Es un problema hacer una vía en esa zona, pero hay que hacerla. También está el cinturón litoral...» Vistas estas vías importantes, hablamos del centro: «¡Qué quiero ahí? Pues que los coches vayan muy pocas veces, sólo en casos de necesidad, porque en esa zona el transporte debe ser el público. Si se va en coche habrá que pagar un aparcamiento, por-

que el centro es tan escaso que hay que racionalarlo.» Obviamente son palabras duras para el automovilista. Los parquímetros que funcionan desde hace un año, han sido bien aceptados en general, aunque con ciertos de ellos los vecinos se han sentido perjudicados: «Tal vez sí, tal vez haya que darles un trato especial, pero de todos modos si al que ahora se construye una casa se le obliga a construir un parking, pues los del centro, de alguna manera debieran pagarlo, por igualdad con los otros barrios.» Más palabras difíciles de digerir por los afectados, pero no exentas de lógica...

Estamos de nuevo frente al bar de Rupia. Pascual Maragall, ese hombre al que le gustaría ser alcalde de Nueva York, que sueña con una Barcelona olímpica, que ve con buenos ojos un Gran Premio en la ciudad y se declara enamorado de ese objeto de pasión que nos une, el coche.

Texto y fotos: J. L. Aznar

- FINANCIACION 24 HORAS.
- IMPECABLE SERVICIO POSTVENTA.
- REGALO POLIZA ROBO «ESABECAR».
- LAS MEJORES MARCAS EN PRENDAS Y ACCESORIOS.
- TE ACONSEJAMOS BIEN PORQUE «SOMOS MOTORISTAS».

¡¡TE ESPERAMOS!!
EN:

LBOM

CONSULTENOS SOBRE
LAS NOVEDADES DEL
SALON DE BARCELONA

La Boutique de la Moto

¡RECUERDA!

YAMAHA

LAVERDA

MOTO GUZZI MONTESA

Benelli

EXPOSICION: Mejía Lequerica, 16.
Teléfonos 447 49 99 - 447 00 39.
REPUESTOS: 448 09 42 - MADRID-4.



Que éste sea el primer reproductor de Compact-Disc para automóvil del mundo, es lógico. Es un Pioneer.

Pioneer sale el primero.

El nuevo CDX-1 ya está en el mercado. Adelantándose a todos. Como es lógico. Porque sólo el amplio conocimiento del automóvil y la avanzada tecnología láser que Pioneer posee, han hecho posible este acontecimiento. El nuevo CDX-1 es el primer reproductor de Compact-Disc para automóvil del mundo. Sólo con él se obtiene la más Alta Fidelidad. Porque incorpora al sonido del automóvil la dinámica y la fuerza de las grabaciones digitales: dinámicas de más de 90 dB, la «locura». Respuesta de frecuencia de 10 Hz a 20.000 Hz $\pm$ 1 dB.

Y un inmedible valor de wow and flutter.

Los discos se introducen a través de una abertura de carga frontal. Un indicador fluorescente ofrece una información múltiple sobre el funcionamiento: número de bandas por reproducir, tiempo de duración restante, número de la banda que se está escuchando, tiempo transcurrido y número total de bandas del disco.

El CDX-1 ofrece una amplia variedad de funciones de reproducción para alcanzar

la total capacidad de prestaciones de todo Compact-Disc. «Music Scan», «Track-Search», «Repeat», «Auto-Replay», «Pause», y «Last Address Memory» que compensa el efecto de encendido/apagado del vehículo.

El CDX-1 ha sido el primero en el mundo. Pero aunque hubiesen otros, igualmente sería el número uno.

PIONEER
El futuro en sonido e imagen.

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



Mercado

Los importados seguirán siendo caros

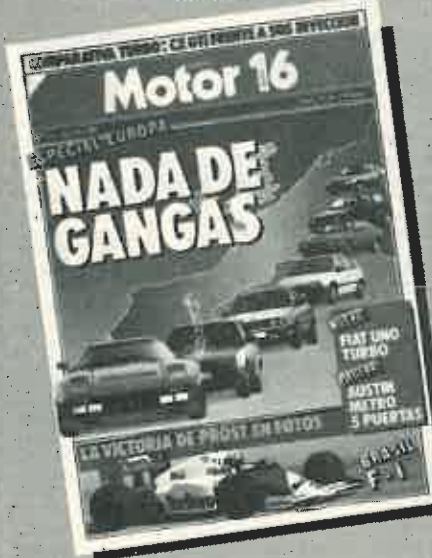
Hace dos semanas publicábamos un artículo sobre la evolución de los precios de los automóviles de importación ante la integración de España en la Comunidad. En este mismo sentido se manifiesta la Asociación de Importadores de Automóviles (ANIACAM), quien nos ha enviado un comunicado, que reproducimos parcialmente resumido:

En el caso de entrar el 1 de enero de 1986, en enero y marzo de 1986 se producirán ya unos primeros efectos por implantación del IVA en nuestro país, así como la primera reducción arancelaria de acuerdo con la adhesión de España al Mercado Común.

Estos dos efectos combinados podrían representar aproximadamente un 12 por 100 de los costos actuales, pero hemos de tener en cuenta algunos otros aspectos.

En primer lugar, sabemos que muchas marcas están demorando incrementos de precio para hacerlos coincidir precisamente con estas fechas, evitando así fluctuaciones de precio que no harían más que desorientar a los clientes. Si tenemos en cuenta que la primera reducción arancelaria entra en vigor el 1 de marzo de 1986, es posible que desde ahora hasta esa fecha existan dos o tres subidas acumuladas y no repercutidas al público por muchas marcas y que, en ese momento, absorberán prácticamente la totalidad de los efectos de la primera reducción arancelaria e implantación del IVA.

Por otra parte, hemos de tener en cuenta que desde hace más de un año el mercado de automóviles de importación se está reduciendo de forma considerable. En 1984, el mercado se ha reducido en un 14 por 100, y en 1985 sigue la misma tónica. Ello significa que los importadores tienen que absorber los mismos gastos, incrementados con la inflación, con un número de automóviles considerablemente menor. Por otra parte, a partir del primero de enero del próximo año, los importadores tendrán que pagar el 33 por 100 del Impuesto



del Valor Añadido al efectuar la importación de cada automóvil, lo cual implica que cada unidad despachada en stock es más cara que en la actualidad.

Por tanto, no creemos que por efecto del IVA o de la primera reducción de los aranceles, se produzca una reducción de los precios, en valor absoluto, respecto de los que rigen hoy.

Tampoco creemos que el efecto de las sucesivas reducciones en función del acuerdo con la CEE pueda repercutir en reducir los precios. Por supuesto, el precio debería de llegar en enero de 1993 a un 65 por 100 del precio actual, pero ello sería a lo largo de ocho años y hemos de suponer que en este periodo la inflación y el movimiento de divisas va a ser bastante superior.

Por último, queda la tan comentada

cuota de automóviles con arancel reducido. Si todos los automóviles pudieran importarse con cargo a esta cuota, independientemente de la evolución de la peseta, podría haber una reducción suplementaria a las anteriores de un 12 por 100, lo cual, de por sí, podría ser muy importante.

Pero en el año 1986 la cuota de arancel reducido es de 28.000 unidades, más 4.000 de cupo especial. Las unidades están, a su vez, distribuidas en unas determinadas cilindradas, por lo que cada marca ha de importar necesariamente los automóviles que posea dentro de cada segmento y en la proporción fijada.

Pero hay otro aspecto que, aunque no sea deseable para los importadores, no podemos dejar de comentar ni de tener en cuenta de cara a un futuro.

Desde hace aproximadamente año y medio la peseta se está manteniendo excepcionalmente estable frente a las monedas europeas, mientras que el porcentaje de inflación de España es considerablemente superior al de estos mismos países. En los últimos dieciocho meses España ha acumulado entre un 6 y un 8 por 100 de diferencial de inflación con la media de los países del Mercado Común, e inevitablemente antes o después nuestra moneda tendrá que reflejar este diferencial y absorberlo.

Como resumen, la sustitución del ITE y otros aranceles repercutirá a largo plazo en una menor elevación de los precios de los automóviles de importación que los precios de los automóviles nacionales y, por tanto, una aproximación inevitable de los precios de ambos, que en la actualidad están demasiado separados.

Oferta de la semana

Baleares es una fiesta

Durante este mes de mayo, todos los compradores de un Ford Fiesta son obsequiados con un viaje a las islas Baleares de una semana de duración, con estancia en hotel de cuatro estrellas y régimen de alojamiento y desayuno. Si la financiación de la compra se produce a través de la financiera de la marca (Ford Credit), la invita-



ción se hace extensiva a dos personas. Este tipo de promociones, que no son crematísticamente muy interesantes, si reúnen un alto atractivo por su idoneidad estacional y porque al menos añaden un cierto toque de imaginación, al salirse de los tradicionales radio-casos, que no hacen sino alegar a los numerosos chorizos y amigos de lo ajeno.

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
KTM				
250-MX	250	40	145	485.800
250-GS	250	44	145	493.000
250-MC	250	45	145	498.000

LAMBRETTA				
125	125	6	87	122.572
150	148	7,8	97	179.386
300	199	9,7	107	185.120

LAVERDA				
RG-1000	991	99	215	1.185.000

MONTESA				
Cota 247	333,3	—	—	272.350
Cota 348 Trial	349,8	—	—	270.200

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MORINI				
250 Biallancia	232,5	26,8	130	341.180
350 Turbina	344,1	36,6	160	494.000
500 Sport	478,6	43	170	551.000
500 Carrel	478,6	—	—	588.000

MOTO GUZZI				
V 50 III	490	47	170	605.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 65	643,4	52	186	863.660
V 65-SP	643,4	52	180	770.305
V 65-Custom*	643,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.031.728
Le Mans III	844	81	220	1.033.934
1000-SP-AT	948,8	71	200	988.665
1000-Convert	948,8	—	—	815.280
California II	948,8	—	—	1.075.845

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
OSSA				
250 TB	244,7	—	130	271.990
250 Copie	244,7	160	160	343.380
303 Trial	302,7	—	—	332.130
350 Te-Ya	350,0	—	—	297.990

PUCH				
Cobra M 82-TT 40	21,3	12	95	222.300
Cobra M 82-Cross	21,3	14	70	198.900
Cobra M 82-TD	21,3	10	80	246.800

RIEJU				
Strada	74	10,5	—	183.000
Marathon MT-80	75	14	—	264.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

SUZUKI				
GSX 550 ES	512	65	185	791.254
GSX 750 ES*	747	87	210	960.733

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
VESPA				
PK 75 S Junior	74,0	4,0	90	167.215
PK 75 PKS	75,0	4,4	80	185.890
PK 75 S Elestart	75,0	4,4	80	202.290
125 CL	123,3	8,2	100	179.990
125 PK-S	123,3	8,2	100	189.590
125 Elestart	123,3	8,2	100	206.350
PX 150 E	149,6	8,2	100	175.706
PX 200 E	198,0	10,2	110	197.231

YAMAHA				
DT 80	—	—	—	217.550
SR 250	239	17,0	115	358.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.060
XS 400	399	45,5	175	586.200
XJ 600	589	72,0	200	839.500
XJ 650	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.175.000
XJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA

SCOOTER MODERNO

El pasado día 15 se realizó en el Salón de Embajadas del Hotel Eurobuilding de Madrid la presentación del Scooter Lido Vario, primer fruto del acuerdo Puch-Suzuki. Al acto, organizado por Alas-Norte (Pamplona), agencia de Puch-Suzuki, asistieron los presidentes de las dos compañías.



empresas y organismos, públicos y privados, que necesitan una flota de vehículos con características y especificaciones concretas, para trabajos y servicios determinados. Se trata de pequeñas o grandes flotas especiales, de las que Land-Rover Santana se siente orgulloso.

BERBERANA DE RESERVA

En breve aparecerá en el mercado la reserva 1980 de Bodegas Berberana, S. A., de Cenicero —Rioja—, que ha obtenido el primer premio en la cata de los vinos de Rioja, que ha realizado la revista especializada *Sobremesa*, y en la que han participado ex-



pertos catadores de reconocido prestigio.

ALFA, A LOS RALLIES

El diario deportivo *Marca* y el representante de Alfa Romeo, Tayre, patrocinan un nuevo equipo que participará en todas las



pruebas del Campeonato de España de Rallyes de Tierra y en la Baja Montesblancos. El coche, un Alfa Romeo Alfásud TI-1.5, con 150 caballos de potencia, 600 kilogramos de peso y tracción a las cuatro ruedas, será pilotado por Luis Verdú, que ya ha estrenado su montura en la primera prueba de ese Campeonato, celebrada en Málaga.

La fotografía recoge el momento de la firma del contrato por parte de José Jesús López, director comercial de *Marca*, y Antonio Fábregas, gerente de Tayre, en presencia del piloto Luis Verdú.



GOLF Y WHISKY

En las instalaciones del Club La Moraleja se celebró, con más de 200 participantes, la fase centro del VII Gran Torneo de Golf Dewar's White Label, patrocinado por la conocida marca de whisky en colaboración con Iberia Líneas Aereas de España. Los ganadores del torneo, que jugarán la final en St. Andrews —Escocia—, junto con los ganadores de las demás fases regionales, fueron Evaristo San Félix y Sonia Wunsch.

FUERTE Y POTENTE

El Eurotendor de Outils Wolf es un cortacésped fuerte y potente, que no hay que empujar. Su sistema de recogida de la hierba cortada, exclusivo de Outils Wolf, permite llenar hasta arriba el depósito, de gran capacidad, aunque la hierba esté mojada.

Televisión

Atención a la pantalla

El domingo día 19 de mayo coinciden el Gran Premio de Mónaco de Fórmula 1 y el Gran Premio de Alemania de Motos. Televisión Española ha previsto diversas conexiones con los dos circuitos. Por la Segunda Cadena, a partir de las 15,15, se conectará sucesivamente con ambos circuitos, mientras que por la Primera se dará la salida y la llegada de la Fórmula 1 —15,35 y 17,10, respectivamente—. Por la mañana, dentro de «Estudio estadio», se conectará con Hockenheim para ofrecer las diferentes carreras de motos.

TALLERES DE GUARDIA

DURANTE el sábado 18 y el domingo 19, los talleres que recogemos a continuación están de guardia:

CITROËN: En Madrid, la central en Doctor Esquerdo, 62. Tel. 273 76 00, y Automóviles Montalvo, S. A., Luisa Muñoz, 3. Tel. 472 59 26 (sábado). Garage Las Flores, Gastambide, 14. Tel. 743 18 62/32 68 (domingo).

NOVAUTO (Ford): Príncipe de Vergara, 207. Tel. 250 51 07 (sábados, de 9 a 13,30 h.).

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 Autos Llobregat, Juan Corrales, 14-16. Tel. 218 85 60/217 35 12. En Madrid, de 9,30 a 13,30 horas, en Ventauro, P.º Olivos, 117-119. Tel. 464 01 00.

RENAULT: En Barcelona. Tel. 247 25 29. En Madrid, Los Sanabreses -tel. 467 06 34. Easa-Pausa, C/ Oca, tel. 472 14 04. 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., Witardo, 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.

Carreras

«Pupurrí» deportivo

Tres pruebas de motos puntuables para los distintos Campeonatos de España se van a celebrar el domingo día 19 de mayo. En el Circuito de la Garrotxa, cercano a Olot (Gerona), a las 10,15 de la mañana, se iniciará la prueba puntuable de moto-cross 250 c.c., que organiza la Peña Motorista Centro Católico de Olot. A las 9 de la mañana se dará la salida, en el barrio de San Miguel de Ibi, a la prueba puntuable de trial, y por tierras de Barcelona y Lérida discurrirá el Rallye de Regularidad Anoia, que organiza el Moto Club Igualada. El domingo 19 de mayo se inaugura el Campeonato de España de Velocidad en circuito para coches, cuya primera prueba se celebra en el Circuito del Jarama, y también se correrá ese fin de semana el Rallye Baviera, con salida en la plaza Mayor, de Madrid, a las 16,45 horas del sábado y llegada al mismo lugar a las 8,25 del domingo. El recorrido y las pruebas especiales son casi idénticos a los del pasado año.

Cursos

Los conductores aprenden

Los conductores interesados en aprender a reparar pequeñas averías pueden ponerse en contacto con la Federación Nacional de Auto-escuelas —calle Fuente del Berro, 20— para inscribirse en los cursos gratuitos que organiza esta federación. Las clases se imparten en el Centro de Formación de Directores y Profesores de Auto-escuelas de Pozuelo de Alarcón, Madrid, y el próximo curso comienza el día 20 de mayo.

La foto premiada



ATADO Y BIEN ATADO

Algunos dirán que es la cosa de la inseguridad ciudadana. Pero lo normal sería deducir que el conductor del vehículo fotografiado, de respeto, nada de nada: en la acera, en dirección contraria, tapando el paso de los peatones y, sobre todo, atado y bien atado. ¡Lo de aparcar se está poniendo imposible! La instantánea nos la remite Alfonso Moltó, de Valencia, que recibirá gratis MOTOR16 durante seis meses.

Cuéntenos su caso



GASOLINA O DIESEL

En el verano de 1983 compre un Opel Corsa TR 1.2 Base. Ahora, por mi trabajo, me veo obligado a realizar 27.000 kilómetros anuales. Me gustaría me aclarasen si me interesa un coche diesel y si es conveniente que lo adquiera antes de 1986, ya que he leído que

a primeros del año 1987 se va a implantar el IVA y, por tanto, habrá una elevación en los impuestos del 3 por 100, que en un coche como el Ford Orion Diesel (que es el que había pensado que podría comprar), supondrían unas cuarenta mil pesetas más.

José Grau
Castellón de Rugat
(Valencia)

Respuesta: En primer lugar, si su Corsa actual le da satisfacciones, no vemos la razón por la que piense tan rápidamente en su cambio. Aún con un kilometraje como el que nos indica, tiene coche para cuatro o cinco años sin demasiados problemas. En cuanto al IVA, va a sustituir al actual Impuesto sobre el Lujo y al ITE, que se aplica en cascada y que se estima alrededor del 12 por 100 si lo consideramos desde el inicio. Por tanto, cuando se implante el IVA (que parece ser supondrá un 33 por 100, si Dios no lo remedia), habrá una ligera reducción en el precio, pero que seguramente será absorbida por las subidas y nada va a cambiar. Así pues, tampoco se preocupe demasiado por ese segundo aspecto. Cuando su Corsa cumpla los 120.000 ó 150.000 kilómetros, vaya pensando en cambiarlo, por un diesel si lo cree más interesante, que con el kilometraje que nos dice, así parece deducirse. De todos mo-

dos, cuando llegue el día de cambiarlo, no sólo habrá nuevos modelos en el mercado, sino que los actuales precios de los combustibles deben haberse modificado.

AGRADECIMIENTO

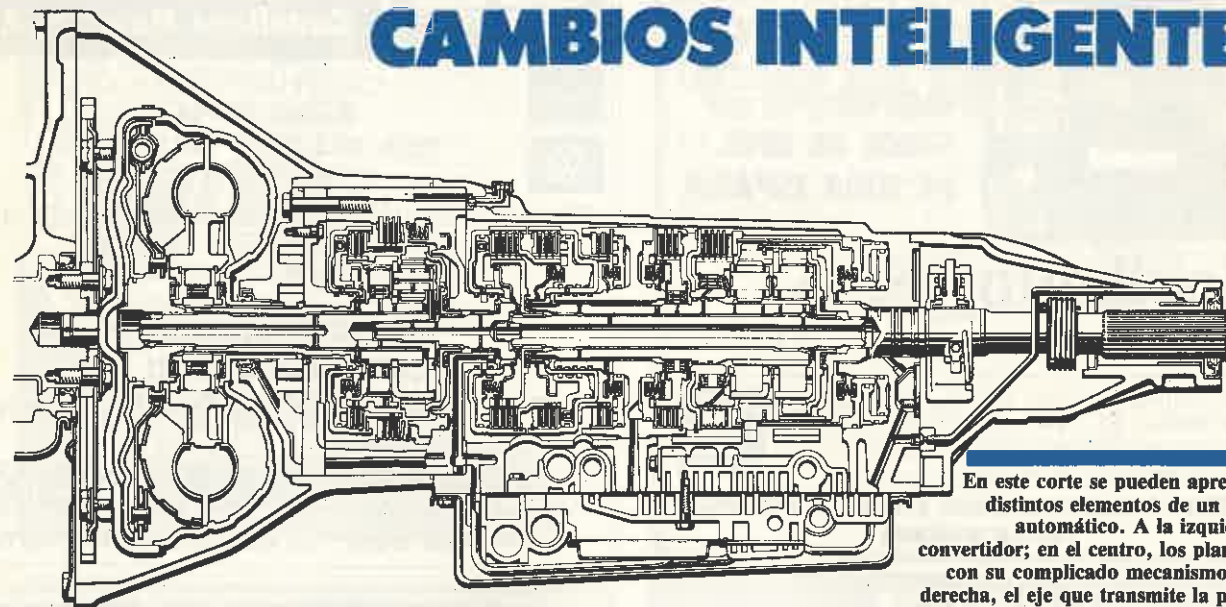
TRAS la publicación en el número 77 de la carta que les dirigí, quisiera antes que nada agradecerles la publicación de la misma, ya que eso supuso para mí un alivio, al ver que al menos alguien escuchaba y daba crédito a mis justas reivindicaciones.

Lamentablemente, en Talbot no han hecho el menor caso, ya que estamos en mayo y aún no se han dignado darme una respuesta clara y no contradictoria. Estimo que la dirección comercial de Talbot no ha tomado cartas en el asunto, ya que mi coche sigue encerrado en un garaje de alquiler y sin la correspondiente documentación.

Pedro P. Montes
Jaén

Conozca su coche

CAMBIOS INTELIGENTES

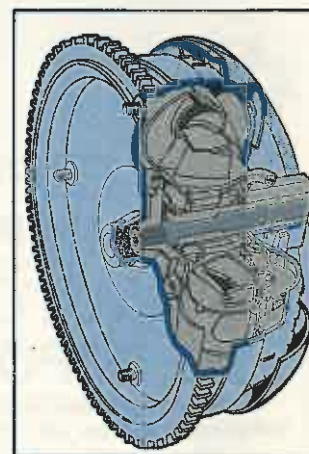


En este corte se pueden apreciar los distintos elementos de un cambio automático. A la izquierda, el convertidor; en el centro, los planetarios con su complicado mecanismo, y a la derecha, el eje que transmite la potencia a las ruedas.

LOS cambios de marchas automáticos no son ninguna cosa nueva. En algunos países cuya orografía no es tan accidentada como la nuestra, este tipo de transmisiones está muy extendido. Desde su aparición, las cajas de cambio automáticas apenas habían sufrido transformaciones en su mecánica. Ahora, con la llegada de la electrónica al automóvil, se han introducido una serie de mejoras para lograr un mejor aprovechamiento del motor y reducir consumo.

Las nuevas generaciones de cambios de marchas automáticos que ahora mismo se están montando en los coches de más prestigio de cada marca, incorporan generalmente cuatro marchas en vez de las tres habituales.

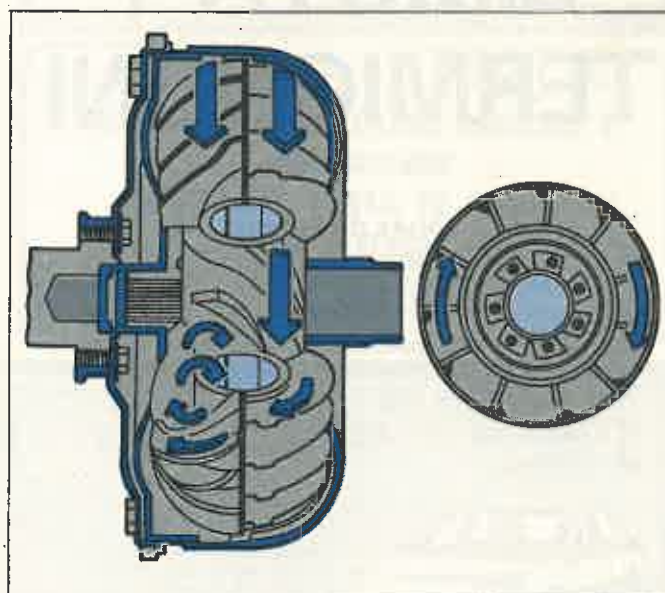
El funcionamiento es básicamente el mismo que el de los otros cambios automáticos. Un convertidor de par hace las funciones de embrague y regula el paso de la potencia que viene del motor a la caja de cambio propiamente dicha. El funcionamiento de esta última es totalmente distinto del de una caja manual, ya que los engranajes están colocados alrededor de un solo eje, montados de forma que giran entre el eje y una corona dentada. El giro de estos engranajes se regula por una serie de bandas de fricción que son activadas por un



En los cambios automáticos «inteligentes», al lado de la palanca hay un selector de modalidad que transmite las órdenes a la central electrónica. A la izquierda, vista externa de un convertidor de par.



complejo sistema hidráulico. En las nuevas cajas de cambio las opciones que se pueden preseleccionar suelen ser tres: la económica, la deportiva y la manual. En posición económica (E), la caja limita los cambios a las relaciones más altas para conseguir un consumo más reducido. En la posición de conducción deportiva (S), se pueden aprovechar mejor las prestaciones del coche, ya que evita engranar la cuarta velocidad y apurar más las tres velocidades inferiores. Por último, hay una opción manual, en la que la caja permanece en la marcha engranada por el conductor, cualquiera que sean las circunstancias externas. La pequeña central electrónica que incorporan estos cambios permiten una utilización más racional del cambio.



En el interior del convertidor de par hay dos turbinas. Entre sus álabes circula aceite, y éste transmite la potencia de uno a otro, como haría un ventilador en funcionamiento situado frente a otro desconectado.

mantenga
VIVO!
el motor de su coche

métal 5

Tratamiento metalizante antidesgaste eficaz durante 15.000 Kilómetros.

Cuando el motor de su coche se agota a la menor subida, arranca mal en frío, consume demasiado, es sensible a la carga o produce humo en los esfuerzos... ¡No lo dude! Utilice **métal 5**.

- Motor más versátil y con más nervio.
- Menor consumo de aceite y carburante.
- Fácil arranque en frío.
- Mejora el rendimiento.
- Aumenta y reequilibra las compresiones.
- Bajo coste por kilómetro.
- Fácil aplicación.

métal 5 Más de un millón de coches tratados en Europa, avalan su prestigio

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

Brudisa
Brugarolas Distribución, s.a.
Polígono Cova Solera Rubí (Barcelona)
Tel. (93) 698 35 00 (10 líneas) Télex 51453 BRUG E



- ☐ Ruego me envíen contra reembolso envases de **métal 5** al precio de 2.990.— Ptas. unidad.
☐ Ruego me envíen GRATUITAMENTE el Catálogo «LA PROTECCIÓN DE SU MOTOR»

Apellidos Nombre
Dirección
Ciudad D.P. Provincia

SAAB ES RARO, COMO TODO LO GENIAL.



SAAB 900 Turbo 16S: 2000 cm.³; 4 válvulas por cilindro; doble árbol de levas; intercooler y sistema A.P.C.; 175 C.V.; 5 velocidades; 210 km/h; aceleración de 0-100 km: 8,75 sg; consumo 90 km/h: 7,1 l, 120 km/h: 9,5 l; tracción delantera.

Seguramente no verá Vd. muchos SAAB circulando porque es un coche reservado a pocos. Y no verá tampoco muchos coches como SAAB, porque SAAB, tradicionalmente innovadora, incorpora avances derivados de la tecnología aeronáutica desarrollada por SAAB-SCANIA. Una tecnología que ahora presenta en España el nuevo SAAB 900 equipado con motor Turbo de 16 válvulas. Un coche exclusivo, técnicamente perfecto, cuya especial personalidad dice todo de quien lo conduce. Evidentemente no puede haber muchos coches como SAAB. Porque lo genial es raro. Compruébelo en su concesionario SAAB.



Importador exclusivo: **PORSCHE ESPAÑA S.A.** Concesionarios: Alicante: **SPORTMOTOR, s.a.**, Barcelona: **KOTNIK HNOS.**, Castellón: **AUTOM. J. APARICIO**, La Coruña: **MERCOSA**, Madrid: **TURBOMOVIL, s.a.**, Málaga: **TECNAUTO, s.a.**, Oviedo: **NORAUTO, s.a.**, Palma de Mallorca: **MOTOR SPRINT, s.a.**, Pamplona: **HANSTEIN, s.a.**, Tarragona: **ESPORTAUTO**, Valencia: **TALLERES SANTES**, Vigo: **AUTOM. BENY FERNANDEZ, s.l.**, Zaragoza: **AUTOM. J.P.**, Centro de Exposición **PORSCHE-SAAB**, Madrid.



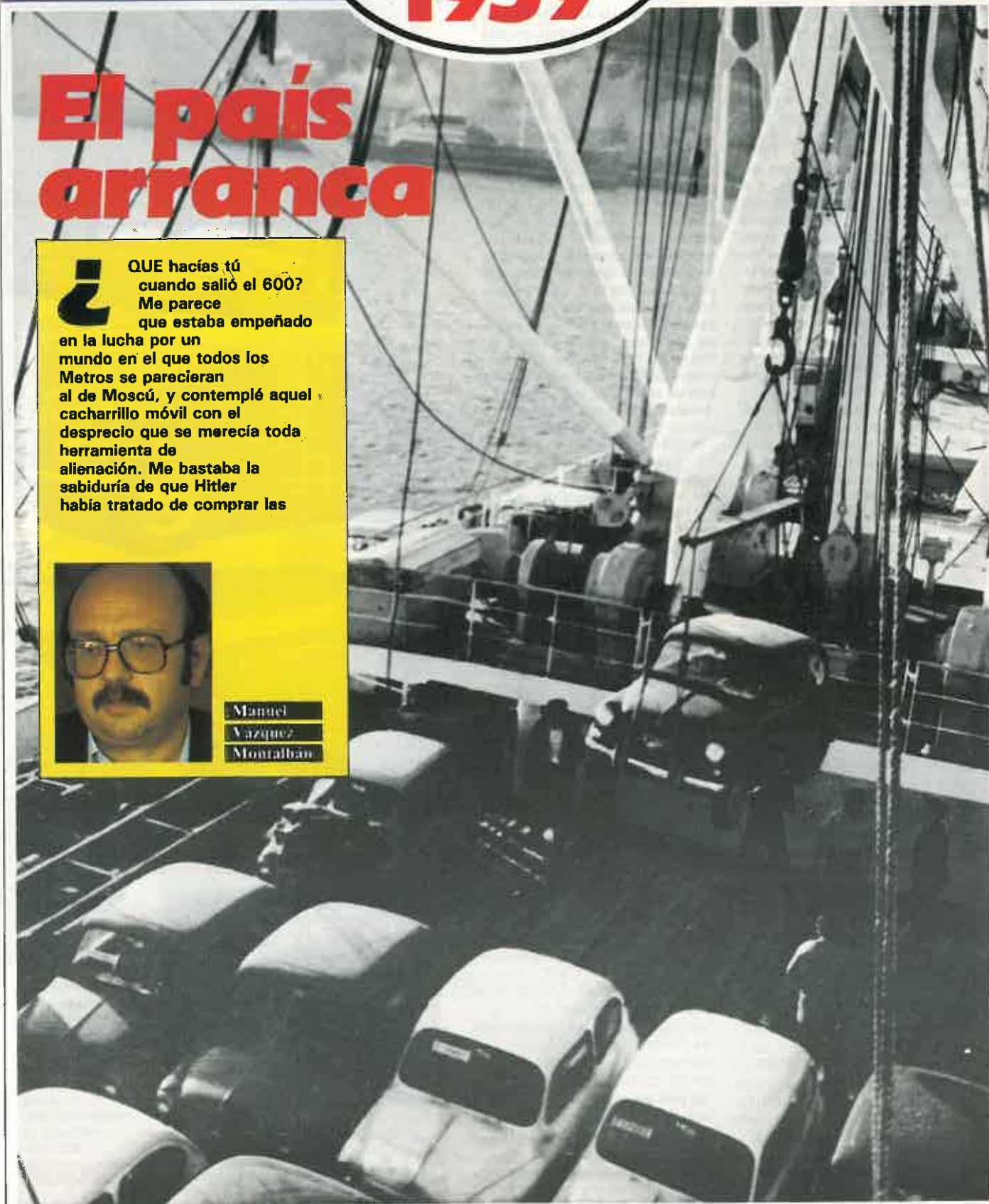
LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS 1959

El país arranca

¿ QUE hacías tú cuando salió el 600? Me parece que estaba empeñado en la lucha por un mundo en el que todos los Metros se parecieran al de Moscú, y contemplé aquel cacharrillo móvil con el desprecio que se merecía toda herramienta de alienación. Me bastaba la sabiduría de que Hitler había tratado de comprar las



Manuel
Vázquez
Montalbán



Nostalgia y mito

EN 1959, el deportivo Pegaso forma ya parte de la historia. Atrás quedan apasionantes recuerdos y, una vez «defenestrado», va a convertirse en un mito. Su muerte pasó mucho más inadvertida que su glorioso nacimiento y que su brillante bautizo en el Salón de París de 1951. Ocurrió en 1957, el año en que Seat lanzó el «Seiscientos», y al acontecimiento no se le dio la mínima publicidad. Prácticamente no se dijo nada a la opinión pública; fue una muerte silenciosa. En Pegaso había entonces muchos intereses enfrentados. Wifredo Pelayo Ricart Medina, su genial creador, tenía partidarios acérrimos, pero también detractores y, en definitiva, se llegó a la conclusión de que los Pegaso Z eran un lujo que España no podía pagarse.

Lo cierto es que, tanto a nivel mecánico como de carrocería, eran unos auténticos fueros de serie, que hoy se cotizan como tales por los coleccionistas, los más afortunados de los cuales, los americanos, son los que poseen la mayor parte de los Pegaso supervivientes.

En su corta vida, el Pegaso asombró al mundo. Batió récords de velocidad, logró victorias en competiciones y fue capricho de millonarios y conocedores. Saoutchik, Touring, Serra... los carroceros de moda entonces, supieron vestirle con distinción. Elegancia, velocidad y seguridad componían su slogan publicitario. Incluso se creó un cómic, el del aventurero As Marthin, que publicaba la revista *Motor Mundial*, y en el que el héroe de la historia utilizaba un «Centaurio» — réplica fiel de las barquetas — para cumplir sus hazañas.

La difusión de esa extraordinaria máquina fue prácticamente confidencial. Por ejemplo, en el mes de julio de 1954 se matricularon cuatro coches y, según Pegaso, se fabricaron en total cerca del centenar de unidades. El Z-102 fue la variante más conocida. El Z-103 se lanzó en 1955, «destinado al público sin preocupaciones deportivas». Mantenía el motor de ocho cilindros en V, pero, en vez de incorporar los dos árboles de levas en cabeza por bancada de cilindros, recurría a un solo árbol de levas dispuesto en el centro de la V. Los motores más potentes eran los del Z-102, sobrealimentados por compresor de dos fases, que llegaron a alcanzar los 350 caballos. Eran versiones de competición con 3,2 litros de cilindrada, muy evolucionadas respecto al primer motor, el de 2.472 centímetros cúbicos, que desarrollaba 170 caballos. Con el tiempo, la capacidad creció y pasó por una cilindrada intermedia de 2.816 centímetros cúbicos, en tanto que los rendimientos también aumentaron (170, 195 y, fi-



El «Thrill» fue el más evolucionado de los carrozados por Touring.



Z-103, el último de la dinastía.



Motor Mundial de septiembre del 59. El Pegaso Serra, protagonista.



El estilo francés de Saoutchik, claramente distinto.

Joaquín Palacio, en la Vue des Alpes de 1954.



Este descapotable es uno de los menos conocidos.

Coupé Touring, el más popular.



nalmente, con compresor, 250 caballos, siempre en el motor 2,8). En el de 3.178 centímetros cúbicos se elaboraron también versiones de 195, 210, 220 y 285 caballos.

Los Pegaso fueron admirados en los Salones de París, Ginebra, Londres y Nueva York. En España, la Feria de Muestras de Barcelona fue su lugar favorito de exposición, hasta que en 1958 dejó de exhibirse. Fue un coche caro, «desde 330.000 pesetas», como rezaba la publicidad, precio

que tenía el modelo carrozado en Barcelona por ENASA. Pero los carrozados por Touring en Italia podían llegar a doblar esta cifra. En vez de chapa, en Milán utilizaban el aluminio, con lo que se reducía considerablemente el peso, y las prestaciones del Pegaso eran aún más brillantes. Las bautizaban con el apelativo «Superleggera», y sin duda fueron las más bellas que equiparon aquellos míticos automóviles.

A. M.

Un pura raza, el coupé carrozado por ENASA.



voluntades de la clase obrera alemana mediante la fabricación en cadena del Volkswagen utilitario, y en el 600 se materializaba el principio del fin de la conciencia de clase de un pueblo que había perdido, provisionalmente, la guerra civil. A mí me gustaban las masas entortilladas. Es decir, respetaba el derecho a la fiesta, pero una fiesta a pie, en Metro, en tranvía o autobús y en compañía de la inevitable tortilla de patatas y cebolla, sol azteca de

los picnic ibéricos al atardecer. Pero mis deseos de entonces ya son memoria, y casi inmediatamente tuvo que transigir con la locura colectiva del 600. Tal vez influido por el hecho de que un vecino de escalera barcelonesa, ex militante de la FAI, obtuvo uno a más bajo precio, en su condición de jefe de pintura de la Seat, y gracias a aquel 600 llegué por primera vez a la Costa Brava, escasamente llena entonces de alienados que no sólo se bañaban, sino

que incluso tomaban el sol a pesar de que era urgente derribar la contradicción de primer plano, es decir, el franquismo. Luego, en Madrid, un camarada del FLP (Frente de Liberación Popular) disponía de un 600 de su madre o de su hermano para distribuir las octavillas contra la visita de Eisenhower, y llegué a encariñarme con aquel animalito de cuatro ruedas convertido en herramienta de lucha contra el imperialismo norteamericano.

Todo servía —o casi todo— para desplazarse. Al menos así se deducía de la publicidad de la época, que anunciaba las excelencias de un nuevo «descapotable», la motocarro Avia 200.



No sé si me explico. Si yo fuera Maruja Torres y si llegáramos a la conclusión de que Maruja Torres es la hermana secreta de los hermanos Marx, yo les diría «... que estaba hecho un mar de confusiones».

Mientras, Juan XXIII lanzaba la convocatoria del Concilio Vaticano II, Franco inauguraba el Valle de los Caídos y los soviéticos aprovechaban el XXI Congreso para empezar a marcar distancias con China, previo informe teórico del

camarada Suslov, y Fidel Castro entraba en La Habana, escena épica iluminada por la luz artificial del «Sputnik». Se nos morían Foxá, Joaquín Blume, La Bella Chelito, Duperier, Luis Araquistain, Raymon Chandler, Cecil B. De Mille, Foster Dulles, Errol Flynn, Gerald Philip, Victor McLaglen y mi tía Daniela. Mi tía abuela Daniela Monderde Viader o Viadell, nunca lo supo ni ella misma, estaba allí en aquel banco de azulejos mellado y

escasamente brillante del depósito de cadáveres del hospital de San Pablo. Se le veía un zurrido en la media negra y me dio pena no haberle escuchado nunca aquella historia que me contaba desde niño. Me parece que cuando era una joven criadita valenciana en Francia, durante la primera guerra mundial, pasaron los husares de Guillermo de Prusia y le dijeron no sé qué. Mi tía Daniela se murió sin haber subido nunca a un 600 y no quisiera sentar irresponsablemente la trulencia de que el único automóvil que empleó en su vida fue el que la llevó al cementerio del Sudoeste. No tenía parientes directos y por eso, años después, le escribí un poema largo.

El Gobierno de la estabilización preparaba el ingreso de la dictadura de Franco en el neocapitalismo y César

Santos Fontenla, al salir de una reunión del consejo de redacción de Cuadernos de Arte y Pensamiento, me señaló un cartel de propaganda de «¿A dónde vas Alfonso XII?», en el que Paquita Rico, con talle de avispa, y Vicente Parra, con cara de rey tuberculoso, se saludaban ceremoniosamente: «Propaganda monárquica encubierta», me dijo César y yo le creí, porque era mayor y más marxista que yo. A nuestro lado, por la calle Princesa, circulaban y tocaban la bocina los 600, a pocos metros de la verja del palacio de Liria, aún muy lejos del alcance de «Chus» Aguirre, cura rojo, compañero platónico del FLP, que estaba entre Alemania y la Taurus, entre la Escuela de Frankfurt y Aranguren, estudiando para Duque de Alba.

Y no había motivo para la sorpresa. No muchos

años atrás había aparecido el Biscúter, aquel barreño con ruedas que Gila había tomado por su cuenta y riesgo humorístico para proponer que se utilizara una boina en vez de capota. Ahora el 600 era un coche con todas sus consecuencias y el invento pilló desprevenido al propio Gila, o tal vez en el 600 se le iba de viaje para siempre lo que había sido su modernidad: una España peatonal y cazurra recién electrificada, sin autopistas, sin cabinas telefónicas públicas y que podía tener en el teletipo una atracción embobadora de feria internacional de muestras. No sé si me explico. En 1958, 1959 o 1960 la coca-cola era un exostismo y la hamburguesa, a pesar de la censura, aún se llamaba *bistec ruso*, y el único queso en porciones que nos comíamos se

Bultaco: Nace una leyenda

A mediados de 1958, en abril, había nacido Cemoto, abreviación de Compañía Española de Motores, cuyo primer producto se puso a la venta en 1959. Cemoto era la iniciativa de un grupo de personas que decidieron seguir a un hombre que antepone riesgo y aventura a la seguridad de la monotonía. Un personaje que quizá, de haber nacido en Italia, hubiese sido un Enzo Ferrari o un Conde Agusta. Se trata de Francisco Xavier Bultó, Paco para sus próximos. Sí, su talento alto y espigado recordaba el de Don Quijote, otro tanto sucedía con su carácter. Como el personaje de Cervantes, creía y

cree en las grandes gestas. Por eso en 1958 dejó Montesa, la empresa que en 1945 había fundado con un industrial de talento, Pedro Permayer. Este, más frío y calculador, industrial y comerciante, tenía unos puntos de vista distintos a los de Paco Bultó. Cuando en 1958 Montesa dejó la competición, Bultó se marchó, y con un grupo de incondicionales fundó la citada Cemoto. Su objetivo era el de construir motocicletas de turismo con posibilidades deportivas, y hacer del deporte su banco de pruebas y el lugar en el

que su marca se forjase un respeto. El primer prototipo nació a finales de 1958 y en marzo del año siguiente se puso a la venta. Se llamaba Bultaco Trailla 101. Era una 125 c.c., dos tiempos, que en versión de calle alcanzaba los 115 km/h. Mediante un kit suministrado por la fábrica se convertía en una ágil moto de competición que ese mismo año ya saboreó los laureles del triunfo, ganando entre otros los Campeonatos de España de Resistencia y Regularidad, y numerosas competiciones tanto en nuestro país como en el extranjero. De la Trailla 101 se vendieron 1.121 unidades en 1959. La leyenda Bultaco había nacido...

J. L. Aznar

Una de las más legendarias Bultaco de los años sesenta, la 125 TSS, que resume el espíritu de la marca: la moto de competición derivada de una de serie.



EL día en que los españoles empezaron a subir a los 600 comenzaron a alejarse de su pasado, iniciaron una excursión de fin de semana de la que aún no han vuelto

99



Cuando los vehículos de cuatro ruedas quedaban fuera de los presupuestos, las motocicletas jugaron un papel crucial. Y si además contaban con sidecar, como la Isomoto, el servicio era más completo.

llamaba El Caserío, y La vache qui rit estaba casi tan prohibida como la Marsellesa y la disciplina inglesa. Si te comías algo francés o inglés corrías el riesgo de ir a

parar a Carabanchel, donde Simón Sánchez Montero y Julio Cerón estaban por entonces discutiendo el sexo de la revolución, incapaces de adivinarle su hermafroditismo congénito.

El Real Madrid de Di Stéfano ganaba todas las Copas de Europa que se le ponían por delante, y a Carrillo le acababan de nombrar secretario general del Partido Comunista de España, casi al mismo tiempo que un minero adolescente servía de correo entre las minas en huelga de Asturias, patria querida. Se llamaba el minero adolescente, Gerardo, Gerardo Iglesias para servirle a Dios y a usted. Poco después se correrían la cuenca minera Nicolás Sartorius y Angel Abad a lomos de una moto, convocando a la huelga filipisca, semanas antes de ir a parar a la cárcel y a un tribunal militar. Cuando se les discutía la utilidad de la moto para repartir propaganda y la mayor seguridad de un 600, se estaba hablando de un utilaje ya asumido por la izquierda, como el coche esencial y como instrumento de trabajo.

Los hechos son más tozudos que las ideas. A comienzos de la década de los sesenta, el 600 empezaba a modificar el paisaje moral y sentimental de la posguerra. Fue, de hecho, el signo externo de que la posguerra había terminado en el alma de la sociedad civil, a pesar de que Franco siguiera ajusticiando enemigos. Dentro de un 600, la historia de España ya no importaba. El coche utilitario ahistorifica porque inculca la ilusión táctil y visual de que no existe ninguna tensión dialéctica entre tiempo y espacio. El día en que los españoles empezaron a subir a los 600 empezaron a alejarse de su pasado, iniciaron una excursión de fin de semana de la que aún no han vuelto.

Manuel Vázquez Montalbán. Barcelona, 1939. Es poeta, ensayista y periodista especializado en política internacional, así como uno de los novelistas más leídos del país.

Lo que dio de sí... 1959

- En julio se aprueba el decreto-ley de Ordenación Económica, más conocido como **Plan de Estabilización**. También se aprueba una dura ley de orden público.
- Franco inaugura solemnemente el **Valle de los Caídos** y recibe en noviembre al presidente de Estados Unidos, general **Eisenhower**.
- Graves inundaciones y catástrofes en todo el país, entre ellas la de **Ribadesella**, donde mueren 145 personas al romperse una presa.
- En el XI Congreso del PCE, celebrado en Praga, **Santiago Carrillo** es elegido secretario general. En junio se celebra con éxito la Huelga General Paolista.
- Se celebra por primera vez el Rallye de Coches de Epoca **Barcelona-Sitges**. El campeón mundial de automovilismo, **Hawthorn**, muere en accidente.
- Se crea la **Agrupación de Tráfico** de la Guardia Civil. En
- Madrid nace la famosa «niña dos millones».
- El español exiliado **Severo Ochoa**, premio Nobel de Medicina.
- El asesino **José María Jaraabo** es ajusticiado a garrote vil y en accidente de aviación muere el gimnasta **Joaquín Blume**.
- El **Real Madrid** gana su cuarta Copa de Europa consecutiva al vencer al Stade de Reims. Y el **Barcelona** gana este año la Liga y la Copa.
- En Europa se pone en marcha el Mercado Común y varios países no integrados en él crean la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA).
- El Papa **Juan XXIII** convoca un concilio ecuménico.
- El presidente cubano **Batista** abandona la isla, y **Fidel Castro** hace su entrada en La Habana.
- Un mono llamado «**Sam**» es situado en el espacio por la NASA, mientras el «**Lunik II**» soviético llega a la Luna.



Estabilizados somos

LOS años finales de la década de los cincuenta son muy duros para España. Aunque el pan negro, las cartillas de racionamiento y las colas han desaparecido en 1953, catorce años después del final de guerra, en la mayoría de los países europeos habían acabado cinco años después de la suya.

La economía española sigue cerradísima por obra y gracia de la filosofía autárquica franco-falangista y el aislamiento internacional. La búsqueda de la autosuficiencia llega al extremo de que sólo dos mercancías pueden ser importadas libremente, los relojes de pulsera y el crepé. Desde dentro del aparato comienzan a surgir voces contra la situación. El mismísimo marqués de Suanzes, creador del INI, se lamentaría: «Mientras una lluvia de oro —el Plan Marshall— cae sobre Europa occidental».

Las reservas de divisas se acercan a los números rojos. El año 1957 es clave: la inflación sube al 16,7 por 100 y el alza de precios provoca graves huelgas. El ministro José Antonio Girón decreta un alza de los salarios del 50 por 100. La respuesta es más inflación.



Mariano Navarro Rubio (foto superior) y Alberto Ullastres, padres de la nueva ordenación económica.

Franco no quería «estabilizar». Miraba con malos ojos las recomendaciones de los expertos del FMI y la OECE, a los que consideraba «centros de inspiración masónica y enemigos de la industrialización española». Pero nada podrá impedir la mayor operación de política económica del franquismo, que marcará definitivamente la década de los 60. Se ha producido ya el primer asalto al poder de los tecnócratas vinculados al Opus Dei, y los ministros económicos, Navarro Rubio, de Hacienda, y Alberto Ullastres, de Comercio, le plantean al general un argumento cuasi cuartelario y ligado a la motorización: «O estabilizamos, o en dos meses Su Excelencia tendrá que racionar la gasolina.»

El decreto de Ordenación Económica verá la luz en julio de 1959. Se frena la oferta monetaria, se elevan los tipos de interés, se bloquean los salarios, se devalúa la peseta. El peso de la estabilización caerá sobre muchas empresas y la emigración será sangrante. Pero la aún tímida liberalización será una bocanada de aire puro para el país.

Raúl R. Sáez

NAVARRO Rubio y Ullastres fueron tajantes: «O estabilizamos, en dos meses, o Su Excelencia tendrá que racionar la gasolina»

99

Coordinador: Raúl R. Sáez. Redacción: Alberto Mallo, M.ª Jesús Benet y José Luis Aznar. Diseño: Olegario Torralba y Juan G. Aso. Documentación: Isabel Valcárcel, Mariana Ohliger y Lourdes Bravo. Fotografía: Equipo MOTOR16 y archivos.

LA PROXIMA SEMANA

La era del «Seatón»

- Víctor Márquez Reviriego recrea el año 1960
- Los «seiscientos» de Fiat
- Deporte: Sólo para unos pocos



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 1960 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 Aulhi; los Gogomóvil, Biscóter, 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

iA la carga!



Aquí están las Ebro Trade, las furgonetas para cargar con todo. Luchadoras como ninguna, se lanzan a la carga compitiendo con armas tan poderosas como la fuerza de sus motores.

Trade 2.0:

La primera con motor japonés.

Un silencioso, limpio y potente motor Nissan OHC, de 58 CV., y caja de cambios de 5 velocidades también japonesa. Carga 1.200 kg. en sus 7,10 m³ de volumen, y circula a más de 115 km/h. La Trade 2.0 es, por su bajo consumo y altas prestaciones, la furgoneta con mejor capacidad de reacción en ciudad.

Trade 2.8: La primera en potencia.

Con 76 CV., esta furgoneta es la más potente en su categoría no sólo de España, también de Europa. Es capaz de transportar 1.700 kg., en hasta 9,5 m³, a más de 125 km/h. Lista para llevar mucho y rápido, ahorrando tiempo y viajes.

Así son las Ebro Trade: una raza muy inteligente de furgonetas. Llenas de espíritu combativo, y tan cómodas y eficaces en la lucha diaria que han hecho de Ebro la marca más vendida. Venga a conocer la gama Ebro Trade a su concesionario Nissan Motor Ibérica. Seguro que entre sus 11 versiones está la que usted necesita para lanzarse a la carga.

Furgonetas
Ebro Trade.
Para cargar con todo.



Los Japoneses.



Una invitación a vivir la leyenda

Un nombre que, ante todo, es el de un hombre cuyo genio y pasión han hecho hoy de él el símbolo de la tecnología y de la belleza. El dominio de los materiales y de las líneas que permiten asociar la palabra Arte al automóvil.

Un equipo de diseñadores y técnicos, comprometido con los ingenieros de Ferrari, ha desarrollado una línea de productos a la vez seductores y nuevos en la estética y el material.

Los relojes Ferrari

Los nuevos relojes Ferrari presentan hoy un conjunto de elementos exclusivos que aportan una renovación total en el terreno del reloj deportivo y, desafiando, una esfera redonda sobre una cara pentágona, y un fondo exclusivo "una Fórmula" particularmente elegante.

La colección se compone de tres fórmulas, cada una con su propia personalidad:

- La línea City: La correa es de cuero impermeable. Esta línea existe también en oro macizo con correa de cuero.

- La línea Marine: Caracterizada por su correa de goma vulcanizada (nuevo material) (para hombre) con eslabones intermedios descentrados de colores tipo camuflaje.

- La línea Sport: La correa de acero color "gris Fórmula" con eslabones intermedios dorados. Existe también en oro macizo con la caja oro macizo.

Un abanico de esferas con espíritu innovador, contribuye a darle al reloj Ferrari su carácter deportivo y "con raza".

Todos los modelos tienen movimiento de cuarzo y son herméticos hasta 30 m. (3 ATM).

La inspiración es y estará directamente ligada a la historia de las formas y de los colores de la marca, en todas las creaciones Ferrari Fórmula.

¡Para que viva la leyenda!

Ferrari

POR **Ferrari Formula**

Tarjetas Postales

SORPRENDIO a cuantos se dejan sorprender con excesiva facilidad el tono de los discursos pronunciados por el presidente de la Generalitat de Cataluña, Jordi Pujol, y por el alcalde de Barcelona, Pascual Maragall, delante de S. M. el Rey de España, en la inauguración del actual Salón del Automóvil.

Felipe Mellizo, inefable paradigma del perpetuo perplejo, pareció no poder soportar el asombro al anunciar que tanto Pujol como Maragall habían hablado mucho más de la inquietud de Barcelona por las amenazas que pesan sobre sus salones que propiamente de automóviles. Y eso que la capacidad de asombro de Felipe Mellizo parece no conocer límites.

La inquietud de los catalanes, sin embargo, no es una novedad. Madrid piensa que Barcelona tiene demasiados y, sobre todo demasiado importantes salones, y juega fuerte para hacerse con alguno de ellos. Alimentaria y el del Automóvil son objeto de celos negros. Pero lo cierto es que Madrid tampoco ha conseguido que ninguno de los salones que tiene alcance el brillo y el prestigio internacional de los de Barcelona.

Lejos de aplacar esas querellas parroquiales, el sistema autonómico no hace más que avivarlas. Leguina y Tierno no inauguran casi nada que valga la pena internacionalmente hablando. Y para un Gobierno central instalado en la Moncloa y de la misma cuerda que el de las autoridades madrileñas no es fácil guardar una neutral compostura. De ahí que las presiones sean cada vez más insistentes y que los catalanes estén cada año más alarmados. Hasta el punto de hacerlo público delante de Su Majestad.

Ciertamente, a Barcelona le faltan hoy en día al menos un par de grandes «cinco estrellas» y otros dos «cuatro estrellas» para hacer frente a la enorme demanda de camas que se vuelca sobre la ciudad cada vez que hay un gran salón. Cuando hay coincidencia de este tipo de manifestaciones —lo que ocurre varias veces al año— la situación puede llegar a ser angustiosa.

Este no es un problema cuya solución esté más allá de las posibilidades catalanas, y tendrán que enfrentarlo inapelablemente si el Comité Olímpico Internacional les concede los Juegos de 1992. Pero la prudencia catalana tampoco asumirá riesgos si hay amenaza perpetua sobre ese fantástico anzuelo de visi-



Xavier Domingo

co que salgan bien las cosas, Barcelona puede convertirse, desde el Prat a Badalona y desde el puerto a la cima de Montjuich, en una colosal obra metropolitana. Las cosas podrían ir mal en Lausana y los Juegos escaparse hacia París o hacia otra ciudad, pero lo que los catalanes temen sobre todo es el «factor Madrid».

En tal línea de miedos, la «guerra de los salones», sorda, dura y llena de zancadillas, es el dato fundamental.

Madrid, por su parte, y es lógico, no se resigna a un papel «salonero» secundario. Sobre todo desde que ha estrenado autonomía. Una autonomía cara, dispendiosa y audaz en el gasto. Una autonomía, sobre todo, sólidamente apoyada en el plano político. Con un señor Leguina que va a por todas y que no quiere ser menos que nadie porque, entre otras cosas, sabe que sus electores no lo aceptarían.

Por otra parte, la única garantía de supervivencia de la autonomía que le ha sido confiada está en esa ambición, de lo contrario se quedará en algo simpáticamente folclórico antes de acabar desapareciendo con banderita estrellada e himno incluidos.

De esto, los catalanes tienen más profunda conciencia que los propios madrileños. Es más, ahí está la clave de todo, el recelo catalán y la solución del enigma, sin ir más lejos, de los curiosos matices políticosociológicos que hacen de la rivalidad entre el Real Madrid y el Barça algo muy especial y distinto. El gran miedo de Barcelona reside en que, «com siempre», el poder central,

instalado en Madrid, acabe jugando en favor de Madrid. De ahí, el angustiado llamamiento al Rey en la inauguración del Salón del Automóvil en Barcelona.

Son pocos los países con ciudades periféricas más grandes que la capital en la que reside el poder político.

Se suele poner, en Europa, el ejemplo de Italia o el de la R.F.A. Pero si Milán es más grande e industrialmente más poderosa que Roma, en Roma está el Papa, atractivo turístico número uno mundial, y la R.F.A. es el producto híbrido de una guerra que nos dejó sin el gran Berlín.

El fenomenal ejemplo norteamericano sería mucho más serio y adecuado, pero EE.UU. es una auténtica federación de Estados, y, además, ya se sabe, «son reaccionarios y no nos gustan».

¿Barcelona o Madrid? Yo, Los Angeles o Nueva York.

Por Barcelona

tante que son los actuales salones.

La Ciudad Condal está en el umbral de un crecimiento óptimo. En la puerta del gran salto hacia el futuro. Lo tiene todo en sus manos para convertirse en la primera ciudad de España y en una de las primeras de Europa. El momento coincide con el de unas posibilidades tecnológicas, especialmente en el mundo de la informática, absolutamente privilegiadas. Y es, precisamente, la clase misma de albur que tienta al catalán. Uno de esos instantes históricos en los que puede pasar del «seny» a la «rauxa» con toda clase de garantías. De la noche a la mañana, por po-



I RALLYE DE CATALUÑA DE ULTRALIGEROS ENTRE CIELO Y TIERRA

E S la Semana Santa tiempo de descanso. Unos han hecho turismo, otros han ido a la playa para adelantar bronceado. Unos más, simplemente, no han hecho nada: descanso a discreción. Algunos, más activos, han practicado su deporte favorito. Con uno de esos grupos estuvo MOTOR16, el que tomó parte en el I Rallye de Cataluña para Ultraligeros, ese entramado de cables, tubos y tela capaz de llevar a un hombre por los aires gracias a un pequeño motor de explosión.

Su aspecto recuerda el de los gloriosos aparatos de los pioneros del aire,

aquellos Blériot o Farman de principio de siglo. De cerca se observa cómo los largueros, entonces de madera, son ahora de aluminio de calidad certificada por autoridades aeronáuticas. Las telas de otrora se han trocado en resistentes tejidos sintéticos y los petardeantes motores de funcionamiento a veces dudoso se han sustituido por elaborados grupos termodinámicos. Si su aspecto es trasnuchado, su diseño es una síntesis de lo que los hombres han ido aprendiendo tras largos años de experiencias aéreas y se han convertido en la mínima expresión necesaria para volar. Son diseños simples y sencillos, pe-

ro de máxima eficacia. Un aparato volador para ser catalogado como ULM (Ultraligero Motorizado) debe tener un peso en vacío inferior a los 200 kilos; el depósito de carburante no debe exceder los 20 litros de capacidad y su altura de vuelo permitida es como máximo de 300 metros sobre el nivel del suelo, regla esta que es violada en más de una ocasión. El casco y el arnés son elementos de seguridad obligatorios, no así el paracaídas que muchos practicantes llevan por precaución.

En cuanto a la instrumentación de los ultraligeros, hay de todo, desde el que vuela a «ojo» a aquel cuyo «cock-

Los ultraligeros, tras largos años de experiencias, se han convertido en la mínima expresión necesaria para volar con la máxima eficacia.





Los biplazas pueden alcanzar los 135 km/hora, con motores bicilíndricos que desarrollan 50 caballos.

tos, los que vuelan «de verdad», hay que buscarlos a partir del precio indicado. Una vez se tiene el aparato hay que volar y ahí está el drama, ya que se encuentran en una delicada situación legal, pues no se consideran como aparatos deportivos. Ateniéndose estrictamente a lo que marca la ley son precisos dos requisitos: carnet de tripulante y la matrícula del aparato. En cuanto al primer punto, al parecer, las convocatorias brillan por su ausencia, mientras que la matrícula representa un 26 por 100 del valor, a lo que hay que añadir el seguro, que en caso de los biplazas tiene su miga, puesto que la ley dice «pasajero» en lugar de «tripulante» y éste cotiza como el de una línea regular: 96.000 pesetas al año. Con ello, la ilegalidad está servida y así, la mayoría están pura y llanamente fuera de la ley, pues «pasan» de trámites.

Los practicantes están a favor de un control, pero no quieren que éste sea una presión fiscal como ahora está ocurriendo. En cuanto a las escuelas, cada una enseña según el juicio de su instructor, lo que dificulta la unificación de criterios. Todos estos temas están en manos de la Federación Española de Deportes Aéreos, que, pese a su

pit» se asemeja al de un Jumbo. Con todo, altímetro, brújula y variómetro (mide la velocidad de ascenso o descenso del aire) son los más utilizados. Los motores que los impulsan tienen cubijas a partir de 250 centímetros cúbicos hasta cerca de los quinientos. Los primeros son monocilíndricos, normalmente de moto, mientras que los segundos, los más utilizados, son bicilíndricos y llegan a potencias cercanas a los 50 caballos que permiten una velocidad máxima de unos ochenta kilómetros por hora, para pesos de poco más de cien kilos los monoplazas y unos cien

to treinta y cinco kilos los biplazas.

Existe una pequeña producción artesanal, pero lo usual es comprarlos en forma de «kits» para montar. Marcas como Wizard, Quick Silver, Puma Pterodáctilo o Sky Jet (éste de producción nacional) son las más conocidas, mientras que en motores, aparte de alguna utilización de monocilíndricos hispanos (Montesa), los más empleados son los Robin y Rotax. Los precios oscilan desde 1.200.000 pesetas hasta los 2.000.000 en los casos más refinados. Es posible encontrarlos por menos valor aún nuevos, pero según los exper-



La afición por los ultraligeros es creciente. Ya hay contactos para abordar una Vuelta a España.

trabajo, no logra resultados tangibles. El censo de ULM en España es de unos seiscientos, de los que 300 vuelan asiduamente, concentrándose en Cataluña el 50 por 100 de ellos.

Este I Rallye de Cataluña es la primera manifestación de este calibre en Europa y, por supuesto, en nuestro país, después de que el que debía ser el Campeonato de España del pasado año quedase en una mera demostración de aterrizajes y despegues. Nació de la iniciativa de dos incondicionales de este deporte a los que la Generalitat, Dipu-

taciones y Ayuntamientos han dado la ayuda que, precisamente, la Federación no les ha brindado. Su próximo paso será una Vuelta a España, para la que ya hay contactos. Los 18 equipos participantes cubrieron ocho etapas, recorriendo toda Cataluña y, finalmente, han sido diez los que terminaron, encabezados por Jordi Ginebra, Fernando Roldán y Antonio Roset. La clasificación ha sido establecida a tenor de pruebas de navegación, puntería y aterrizaje de precisión. Durante todo el Rallye, el ambiente, según pudo pulsar

MO - TOR16, era más de compañerismo y aventura que el de competición. Antes que buscar resultados personales se intentaba difundir este deporte, a lo que las demostraciones efectuadas en las localidades visitadas contribuían en gran manera.

Texto y fotos: J. L. Aznar

LA NUEVA GENERACION EN SONIDO



SR-322 G RADIOCASSETTE ELECTRONICO, ESTEREO

Iluminación nocturna - Sintonización de cuarzo PLL - Indicación digital LCD - Seek - 5 memorias para cada onda AM/FM - Reloj de 24 horas - Balance - Mute - Traffic-Decoder - Supresión de parásitos por IAC - Conmutación manual y automática deslizante Estéreo-mono - Fijación de rebobinado y avance - Cabezal Hard Permalloy - Potencia de salida 2 x 5 W.

SPARKOMATIC®

COMERCIAL IMPORMA, S. A. - Laforja, 140, 08021 BARCELONA - Tel. 201 32 86

Defienda su coche con VEGLIA-MACH.



Mach 1. Antirrobo electrónico. Protege contra aperturas indeseadas de puertas, capó, maletero, impide arranque, señala tentativas de rupturas de lunas y sustracción neumáticos. Protege accesorios externos. Conexión a bocinas del coche o sirena suplementaria.



Mach 24. Antirrobo electrónico de ultrasonidos. Protecciones como en Mach 1 detectando, además, cualquier movimiento en el interior del habitáculo. Máxima seguridad especialmente contra rupturas y remoción de lunas o cristales. Conexión a bocinas del coche o sirena suplementaria.



Mach 3. Antirrobo electrónico con sirena incorporada. Protecciones como en Mach 1, pero con mayor potencia acústica en la alarma dada por la sirena electromecánica con que va dotado.



Mach 36 + Mach 38. Antirrobo electrónico de conexión y desconexión a distancia mediante transmisor de radio-frecuencia y que al compás abre y cierra las cerraduras automáticas de las puertas. Ya no se necesitan llaves ni interruptores para abrir o cerrar las puertas o conectar o desconectar el antirrobo. Su llave será el transmisor

con 250.000 posibles distintas combinaciones. Máxima fiabilidad, seguridad y ahora comodidad: protege contra aperturas indeseadas de puertas, capó, maletero, impide arranque, señala tentativas de rupturas lunas y sustracción de neumáticos, abre y cierra las cerraduras automáticas. Está dotado de potente sirena.



Mach 23. Módulo de ultrasonidos. Puede ser acoplado a todo antirrobo que funciona por absorción de corriente. Detecta cualquier movimiento en el interior del habitáculo proporcionando una señal de alarma. Máxima protección contra la remoción y rupturas de lunas y cristales.



Solicite un folleto explicativo con toda la gama a Veglia S.A.E. Carretera de Barcelona, KM. 11, 200 - Madrid-22

A FONDO

NISSAN VANETTE CON OCHO BASTA

En España, tradicionalmente, se tiene el concepto de que una furgoneta tiene únicamente un uso industrial. En otros países y especialmente en Estados Unidos, el uso de las furgonetas como vehículo familiar está muy extendido, por lo que los fabricantes han ido modificando sus vehículos para adaptarlos a las exigencias de un uso particular, mejorando las condiciones de confort, presta-

ciones y acabado. Hasta ahora la industria nacional se había despreocupado de este sector del mercado y, exceptuando algún carrocerero y los vehículos de importación, la oferta de este tipo de vehículos era prácticamente inexistente. Con la aparición de la Vanette, fabricada por Motor Ibérica, se llena un hueco en el mercado que va a satisfacer a las familias numerosas, a las que los coches se les quedan pequeños o simplemente a todo aquel usuario que

quiere disponer de un vehículo del tamaño de un Horizon o un R-11, pero con una capacidad impresionante para llevar pasajeros o carga.

Aunque a nivel mundial no se trate de un vehículo innovador, a nivel nacional resulta una revolución con respecto a lo que había, por lo que no le va a resultar difícil hacerse con un buen puesto en las listas de ventas de los vehículos de esta clase.

Para conseguir este producto se han

VIRTUDES DEFECTOS

Comportamiento	Mal aislamiento del motor
Frenos	Accesibilidad mecánica
Dirección	Escalonamiento del cambio





barajado varios conceptos, primero se ha partido de unas dimensiones de un coche medio, y se ha aprovechado la totalidad de su longitud en el habitáculo. A esta carrocería se la ha dotado de una mecánica robusta y capaz de mover con soltura los 915 kilos de carga máxima admisible. El resultado es una furgoneta de estética muy agradable, fácil de manejar y con unas prestaciones suficientes para desenvolverse en el tráfico como un turismo más.

Durante los casi dos mil kilómetros de prueba hemos adoptado la mentalidad de un usuario que utiliza la furgoneta para su uso particular, exigiéndole fundamentalmente en los apartados de seguridad, confort y comportamiento.

MECANICA



El motor de la Vanette es el LD 20 diesel, empleado también en las Trade y que desarrolla 60 caballos, suficientes para mover con agilidad los 1.270 kilos que pesa. A pesar de ser un motor diesel, resulta bastante alegre y suave con facilidad de vueltas, tirando desde muy pocas revoluciones. Los anclajes del motor están muy bien resueltos y filtran a la perfección las vibraciones que éste produce, por lo que ni siquiera al ralentí se notan más vibraciones de las normales. La caja de cambios es

de cinco velocidades. Las tres primeras están muy seguidas y permiten realizar unas arrancadas fulgurantes, que ponen a la Vanette casi a la altura de un turismo; pero, en cambio, la cuarta resulta demasiado larga y el hueco que

queda entre la tercera y la cuarta lo acusa mucho el motor, que baja de vueltas considerablemente. La quinta, en cambio, es sólo ligeramente más larga que la cuarta y el motor tira con fuerza en quinta, que es una marcha muy utilizable en todo tipo de tráfico. Un desarrollo de la cuarta un poco más corto permitiría un mejor aprovechamiento de las posibilidades del motor.

La tracción es a las ruedas traseras, lo cual es una ventaja cuando se rueda a plena carga, ya que el eje rígido trasero se apoya firmemente sin hacer ningún extraño. La suspensión delantera es independiente y resulta muy elástica, pero sin que la carrocería se balancee en exceso.

Tanto en frenos como en dirección, la Vanette se gana un sobresaliente. Los frenos son excelentes. El sistema es de discos autoventilados delante y tambor detrás. La frenada es potente y fácilmente dosificable. En frenadas apuradas, cuando se circula sin carga, el eje trasero tiende a tomar una trayectoria propia, con lo que la frenada hay que corregirla ligeramente con el volante. Con carga, la frenada es excelente y el repartidor de frenada cumple bien su misión. Circulando por carreteras viradas se puede abusar de los frenos a placer, ya que éstos aguantan los esfuerzos prolongados sin mostrar ningún signo de debilidad.

En el apartado de consumos también

se defiende muy bien, además de lo económico del gasóleo, los consumos absolutos resultan razonables, sobre todo teniendo en cuenta que en este vehículo pueden viajar ocho personas. El consumo no es muy sensible a la carga, y tan sólo cuando se exprimen las posibilidades del motor se nota una diferencia del medio litro entre ir cargado y descargado. Lo que sí se resiente más es la velocidad punta, que baja en unos dos kilómetros de la obtenida descargada.

SONORIDAD

Mejorable

Al ralentí	56,5
A 60 km/h.	73,9
A 90 km/h.	77,9
A tope	83,4

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



La carrocería de la Vanette permite aprovechar perfectamente los tres metros noventa y seis centímetros de longitud. Ocho pasajeros se pueden acomodar perfectamente en su interior, aunque no queda mucho espacio para los equipajes. El cuadro es de diseño moderno, pero tiene algunas ausencias importantes.



COMPORTAMIENTO



Cualquier conductor que no haya tenido ningún contacto previo con una furgoneta se encontrará en seguida a

EQUIPAMIENTO

Casi como un coche

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

gusto al volante y dominará el vehículo como un turismo. La estabilidad es buena en cualquier terreno y tan sólo se notan algunos rebotes del eje trasero cuando se circula con el vehículo descargado. Curiosamente, se nota una mejora del comportamiento cuando se va a media carga (400 kilos), ya que el eje trasero permanece más firme y no se producen rebotes. La desmultiplicación de la dirección obliga a trabajar sobre el volante en carreteras con muchas curvas; pero, gracias a su preci-

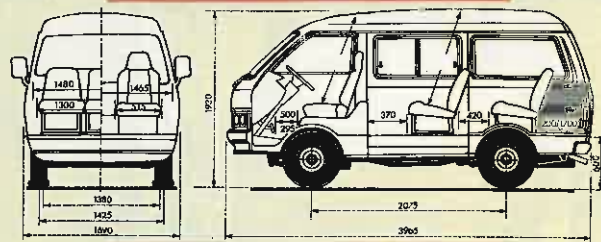
FRENOS

Lo paran todo

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	11,10
A 100 km/h.	35,70

A FONDO



CONSUMO

Economía ante todo

CIUDAD	l./100 km.
A 25,3 km/h. de media	9,2
CARRETERA	
A 90 km/h. de crucero sin carga	8,1
A 90 km/h. de crucero con carga	8,3
AUTOPISTA	
A tope sin carga	14,0
A tope con carga	14,5
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	9,3
Recorrido (kilómetros)	490

PRESTACIONES

Poca punta

VELOCIDAD MAXIMA

(km/h.)118,5

ACELERACION (seg.)

400 m. salida parada23,6
1.000 m. salida parada44,6
De 0 a 100 km/h.25,8

RECUPERACION (seg.)

400 m. desde 40 km/h. en 4.^a22,5
400 m. desde 40 km/h. en 5.^a23,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.^a44,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.^a48,4
De 60 a 100 km/h. en 4.^a17,9
De 60 a 100 km/h. en 5.^a25,6

sión y suavidad de funcionamiento, las curvas se pueden negociar con facilidad y casi como si se tratase de un coche.

En curvas rápidas el comportamiento es muy neutro, y si se rueda al máximo de posibilidades se percibe una ligera tendencia del eje trasero a tirar hacia fuera, con lo que el vehículo se inscribe mejor en la curva. Por contra, en curvas cerradas, la primera reacción es la de tirar de morro, para, una vez dentro de la curva, varíe, para tirar del eje trasero. En general, el comportamiento de la Vanette es muy noble y más próximo al de un turismo que al de las furgonetas que estamos acostumbrados a ver por la calle.

La posición de conducción es buena, aunque el hecho de que el asiento esté sobre el paso de rueda obliga a adoptar una postura un tanto extraña, pero no incómoda, ya que para llegar bien a los pedales hay que colocarse cerca del volante. Los mandos se manejan bien y la palanca de cambios no es una excepción. Las marchas entran y salen con facilidad, y tan sólo por las mañanas, con el aceite frío, la primera se muestra un poco difícil de engranar. La tercera y la quinta quedan un poco alejadas del conductor, que tiene que inclinarse hacia la derecha para engranarlas.

La visibilidad es excelente en cualquier dirección. Hacia delante, el amplio parabrisas apenas ofrece ángulos muertos, mientras que hacia atrás la visión que ofrecen los espejos retrovisores exteriores es impresionante. La única pega es que, cuando se circula deprisa, el aire tiende a moverlos, por lo que hay que corregir cada cierto tiempo su posición, para obtener el ángulo de visión deseado. Las maniobras de aparcamiento se realizan sin ninguna dificultad, ya que la dirección gira mucho y en todo momento se dominan las dimensiones del vehículo, aunque haya que utilizar los retrovisores exteriores. El alumbrado y los limpiaparabrisas están a la altura y mantienen la buena visibilidad en toda circunstancia. Lo único criticable respecto al manejo es el volante. Este es de diámetro apropiado, pero el aro es muy fino y de plástico liso, que lo hace muy incómodo, sobre todo si le ha dado el sol, puesto que se pone muy caliente.

CARROCERIA



La clave del atractivo de la Vanette está, sin duda alguna, en sus formas externas. A lo largo de toda la prueba ha sido objeto de infinidad de miradas curiosas atraídas por su moderna línea. En la versión de ocho plazas, la superficie acristalada es notable y la línea se estiliza bastante.

La carrocería es de cinco puertas, dos delante de apertura normal, dos para las plazas traseras que se deslizan hacia atrás y un portón trasero que se abre hacia arriba como en los turismos.

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. Tfnos: 4139218 - 4139340 - MADRID.
Servicio Oficial Diavia: **CAVISA**
Avda. de la Constitución, 159. Torrejón de Ardoz - MADRID.

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

A FONDO



Doble faro delantero
Los halógenos dan una luz muy buena

El funcionamiento de las puertas correderas es perfecto. Se deslizan con toda facilidad y se abren y se cierran sin el más mínimo esfuerzo. El portón trasero también se abre y cierra con facilidad siempre que haya espacio para ello ya que, por la altura del vehículo, es de dimensiones considerables. Hay que destacar que el portón trasero tiene un mecanismo que permite su apertura desde el interior. El acceso a las plazas delanteras es un poco complicado, puesto que a la altura del vehículo hay que sumarle que el paso de rueda estre-

cha sensiblemente el hueco de la puerta en su parte baja afortunadamente, se han previsto unos asideros en los montantes delanteros que ayudan en la maniobra. En cambio, el acceso a las seis plazas traseras es bastante bueno. El asiento intermedio se abate para dejar paso al último de los asientos. Este asiento intermedio se abate por los dos lados, por la derecha sólo se levanta un tercio del asiento, mientras que por la izquierda se levantan dos tercios.

Todos los asientos son bastante cómodos, pero los delanteros tienen el inconveniente de ser muy finos y, como van montados sobre el paso de rueda, en los baches se toca con el suelo. Por su parte, los ocupantes de los asientos posteriores tienen un amplio espacio para las piernas y, en definitiva, resultan más confortables que los delanteros. La climatización es buena y esto, unido a la amplitud de la que gozan los pasajeros, hace de la Vanette un vehículo cómodo incluso para largos viajes. La suspensión es bastante blanda y absorbe las ondulaciones del asfalto con bastante eficacia.

El conductor y el acompañante van a sufrir las consecuencias de las deficiencias en materia de aislamiento tanto térmico como acústico del motor. Como éste está ubicado dentro del habitáculo, su acceso se ha dispuesto me-



Los neumáticos cumplen bien su misión
Es importante controlar presiones según carga

dante una trampilla que está situada entre las dos plazas delanteras. Esta trampilla, aunque cierra herméticamente, deja pasar mucho calor y bastante ruido del motor. Si bien el ruido se mantiene en niveles correctos, el calor se hace muy incómodo. Una mejora en este aspecto será muy agradecida por los usuarios, así como también lo sería el poner algún elemento que permita a los ocupantes del asiento central agarrarse en caso de frenazo brusco o colisión frontal, ya que en particular el que se sienta en medio se ve totalmente



El comportamiento rutero es irreprochable. Las curvas se pueden abordar con toda seguridad a velocidades similares a las de un turismo medio.

TRABAJE CON BUENA CORREA



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

CORREAS DE VENTILADOR



Fabricadas por

Firestone
HISPANIA S.A.



La carrocería permite múltiples soluciones. El acceso es mejor a las plazas traseras que a las delanteras. Con el tercer asiento abatido, la capacidad de carga es impresionante y es una solución mixta, llamada a tener un gran futuro.



a merced de las leyes de la física, y sin posibilidad de evitar salir despedido por el parabrisas en caso de accidente.

El equipo es suficiente y todos los botones y mandos quedan al alcance del conductor. El cuadro es de diseño moderno y fácil de consultar. Tiene cierta semejanza con el de los Patrol, que también fabrica Motor Ibérica. En general el acabado es bueno y está a la altura del de muchos turismos. El único punto que desmerece es todo el tinglado de alfombrillas de plástico que rodean al motor.

La Vanette es muy polivalente y tanto pueden ir ocho personas cómodamente sentadas, pero con una capacidad para equipaje minúscula, como cinco, pero con una capacidad de equipaje asombrosa. El tercer asiento se pliega con una sencilla maniobra y queda un espacio de casi dos metros cúbicos para carga. Para casos excepcionales se pueden desatornillar las dos filas de asientos y utilizar la totalidad de la furgoneta para llevar bultos.

FRENTE A SUS RIVALES

Aunque todavía tendrá que esperar hasta septiembre, fecha en la que comienza su comercialización, el único rival directo para la Vanette es el Renault Espace. El diseño de este último es algo más moderno. La altura del Espace es menor que la de la Vanette y le da una apariencia más de coche que de furgoneta. El equipamiento y acabado son también mejores en el francés. La motorización es más potente en el Es-

pacia que en su versión Turbo Diesel, desarrolla 85 caballos que permiten obtener unas prestaciones de primera línea. El apartado en el que la Vanette se lleva el gato al agua es la habitabilidad, puesto que con unas dimensiones externas menores se consigue una amplitud interior extraordinaria. Por último, el factor que marcará las diferencias es el precio. El Renault tendrá un precio próximo a los tres millones de pesetas, mientras que la Vanette se queda en un millón seiscientas, que resulta muy competitivo. También entrará en competencia con la Vanette el último producto del carrocería catalán Emelba. El Emelba Siete está construido sobre la base del Ronda, aunque su longitud total se ha visto incrementada en casi 30 centímetros. La pretensión de Emelba es comercializarlo en un plazo de tres meses y su precio será muy parecido al de la Vanette.

Victor Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto

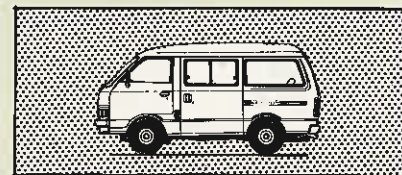


A mitad de camino entre un turismo, por comodidad, y una furgoneta, por capacidad de carga

NISSAN VANETTE

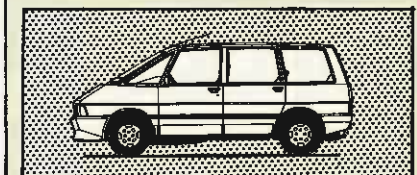
1.456.375 pts.

Motor: delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.952 c.c. Potencia: 60 cv. a 4.400 rpm. Peso: 1.270 kg. Velocidad máxima: 118,5 km/h. Consumo medio ponderado: 9,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 200 litros.



RENAULT ESPACE TURBO D. 2.800.000 pts. (*)

Motor: delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 2.068 c.c. Potencia: 88 cv. a 4.250 rpm. Peso: 1.250 kg. Velocidad máxima: 160 km/h. Consumo medio ponderado: 11 l/100 km. Capacidad del maletero: 700 litros.



(*) Precio estimado.

Fuera de serie

SE SUBASTO EN FONTAINEBLEAU

La vida sólo se vive una vez, o, al menos, eso es lo que debe pensar el multimillonario americano que acaba de gastarse cuarenta y seis millones de pesetas en un Hispano Suiza V-12 de 1935.

Para ser millonario de los de verdad, hay que tener un estilo distinto, un estilo similar al que muestra este misterioso personaje que utilizó el Concorde, el avión supersónico cuyos pasajes son un 30 por 100 más caros que los de un avión normal, para desplazarse desde su dorado retiro en los USA hasta París, y una vez en tierras francesas mantener el anonimato, no dar la menor señal de opulencia, rellenar sin vacilaciones un cheque por cuarenta y seis millones de pesetas y adquirir esta joya con cuatro ruedas, un Hispano Suiza V-12 de 1935 carrozado por Saoutchik.

La subasta celebrada en el castillo de Fontainebleau ante más de diez mil espectadores fue de las que rompen el martillo del subastador, en este caso Jean Pierre Osenat, todo un experto en tales operaciones, que debió sentir escalofríos cuando vio el ritmo de los millones que bailaban alrededor del elegante y exclusivo Hispano Suiza.

El modelo V-12, que ahora viajará hacia América, no es un automóvil cualquiera, es un coche venerable que a pesar de su medio siglo de vida fue capaz de participar con toda

46 MILLONES POR UN HISPANO



gallardía en una de las últimas películas de James Bond, en la titulada Moonraker, donde compitió de igual a igual con la belleza de un Lotus Esprit blanco utilizado por el propio Roger Moore; el Lotus, que, tras salir del fondo del mar como el que no quiere la cosa, se permitió el lujo de pasear por una playa entre cientos de bañistas sorprendidos.

El Hispano Suiza del multimillonario americano es ya una perla irrepetible. Este modelo, en concreto, formó parte de una reducidísima serie de diez coches que desde 1931 a 1938 fueron saliendo a la luz con cuentagotas desde las factorías de Bois-Columbes.

El V-12 nació para demostrar la superioridad técnica de Hispano Suiza. Al iniciarse la década de los treinta la marca, puesta en pie en Barcelona por Marcos Birkight, se lanzó a la conquista de un imaginario cetro mundial del reino del automóvil, un cetro que en aquella época era asunto de Rolls-Royce, la propia Hispano y Stutz. Los técnicos de la firma no dudaron en poner a punto un soberbio motor de doce cilindros en V para conseguirlo, una enorme escultura mecánica de nueve litros y medio de cubaje con la potencia suficiente para impulsar a estos maravillosos armatostes por encima de los ciento sesenta kilómetros por hora.

El V-12 Saoutchik de la subasta vio la luz el día 6 de marzo de 1935, una época bastante agitada en la que el carburante no debía tener un precio exagerado, porque este modelo se permitía el lujo de beberse, con la dignidad del más rudo cosaco ruso, hasta ochenta litros de gasolina cada cien kilómetros. Para compensar tal despilfarro, el Hispano Suiza V-12 pasaba a sus ocupantes a más de 175 kilómetros por hora en un ambiente de lujo y belleza, de maderas nobles y cuero, que dejaría en ridículo a cualquier palacio oriental de las mil y una noches.

El millonario de nuestra historia sabía muy bien lo que compraba en Fontainebleau el pasado domingo 28 de abril; desde el momento en que adquirió el V-12 descapotable, entró en un mundo de difícil acceso.

El millonario de nuestra historia sabía muy bien lo que compraba en Fontainebleau el pasado domingo 28 de abril; desde el momento en que adquirió el V-12 descapotable, entró en un mundo de difícil acceso.

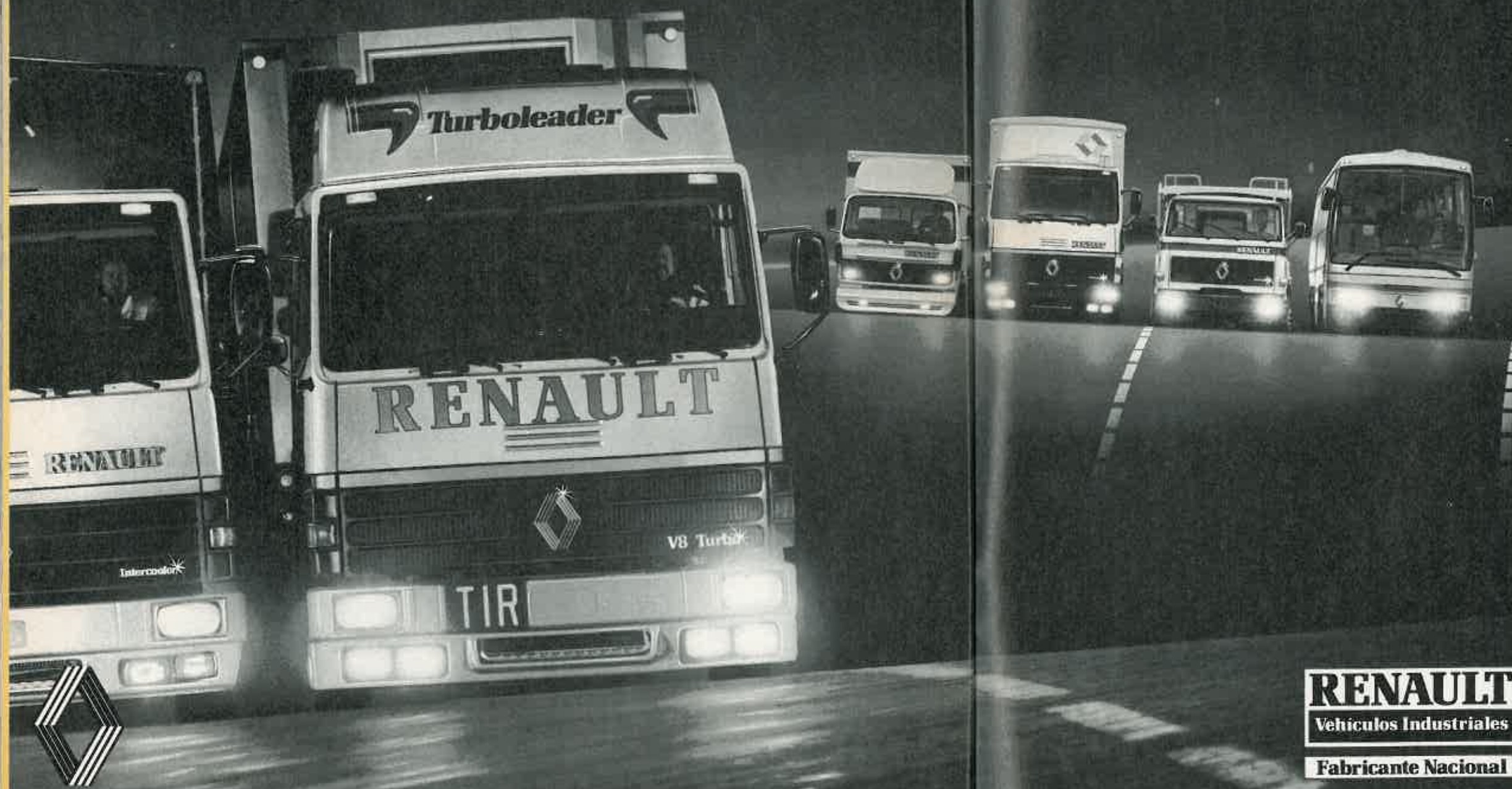
V-12 descapotable, entró en un mundo de difícil acceso.



CAMIONES RENAULT LA FUERZA EN RUTA.

Entre 6 y 38 toneladas, Renault le ofrece el producto óptimo para cada aplicación. Óptimo porque está totalmente adaptado a las necesidades del mercado español que Renault, como fabricante nacional, conoce a la perfección.

Óptimo porque está dotado con los últimos avances tecnológicos en confort, consumo y fiabilidad. Óptimo porque, es internacionalmente competitivo hoy, y lo seguirá siendo mañana. La tecnología de vanguardia Renault, así como la profesionalidad y densidad de la red española y europea de Renault Vehículos Industriales, son la mejor garantía para una inversión rentable.



RENAULT
Vehículos Industriales
Fabricante Nacional

TECNOLOGIA DE VANGUARDIA, DE 6 a 38 TONELADAS.

Fuera de serie

que tiene muy poco que ver con el que disfrutamos el resto de los mortales; un universo de elegancia como el saboreado en las películas del agente secreto 007, el agente al servicio secreto de Su Majestad, provisto siempre de su morbosa «licencia para matar».

Seguro que el súbdito USA renunciará con mucho gusto a ese extraño permiso para deleitarse con sensaciones tan placenteras como la de volar desde París en el superveloz Concorde, para después tomar tierra en Nueva York, acto seguido, arrellanarse en las butacas de esta joya sobre ruedas.

Hay que estar muy acostumbrado a



La grandeza del Hispano Suiza V-12 habla por sí sola de la elegancia de un coche majestuoso. La década de los años treinta fue la época dorada del automóvil y el Hispano se encarga de demostrarlo.

las frivolidades del mundo para empuñar el volante de este ancianito sin ningún tipo de afectación, y conducir con desparpajo todo un Hispano Suiza V-12, el coche que se distingue a simple vista por la orgullosa silueta de una cigüeña situada sobre la proa, así como por las banderas española y suiza dispuestas sobre la rejilla del radiador.

El Hispano Suiza V-12 es una de las piezas maestras de la producción mundial y la subasta del castillo de Fontainebleau ha reforzado ese carácter de exclusividad.

Angel Marco

Motor 16/95

FRENTE A FRENTE

SEAT MALAGA CONTRA FIAT REGATA, FORD ORION Y RENAULT-9

LOS DIESEL VIENTO EN POPA



La llegada del Seat Málaga Diesel al segmento de los familiares con carrocería de tipo clásico va a conmocionar el mercado. Se trata de coches muy representativos, pese a no ser los más grandes de las respectivas gamas, todos tienen buena capacidad interior y hacen gala de un maletero independiente que debe cubrir las necesidades de una familia media. Son cuatro los coches que se disputan las atenciones del posible comprador: un importado, el Fiat Regata 1.7 D, y tres coches de producción nacional, el Ford Orion 1.6 GL, el Renault 9 GTD y el Seat Málaga GL D, cuyos precios oscilan entre el millón doscientas mil pesetas del R-9 y el Málaga y el millón y medio del Regata.

Los cuatro son coches tranquilos, con poquísimo nervio en las aceleracio-

nes y poca agilidad en el momento de adelantar, huraños en el momento de arrancar y ruidosos; a cambio ofrecen no sólo un consumo bastante reducido, sino también un manejo sencillo que permite olvidarse de la palanca de cambio. Los cuatro son coches cómodos, adaptados a los grandes viajes y con mecánicas preparadas para soportar los esfuerzos más duros.

La prueba de estos cuatro diesel familiares se ha hecho con la mentalidad del usuario que busca economía. Con cada uno de estos cuatro rivales se han hecho más de mil quinientos kilómetros para ver cuál es el más adaptado, tanto a viajes largos, con cinco adultos en el interior y maletero lleno, como a recorridos en ciudad.

El Málaga es el que mejor se adapta a esas necesidades. El Seat se impone a

sus rivales por precio y por homogeneidad del conjunto. El Regata y el R-9 se sitúan casi al mismo nivel, pero el coche italiano tiene en su contra el precio, mientras que el R-9 es un poco el segundón, porque no destaca en ningún aspecto. El Orion es el más sobrio y el mejor acabado, pero su comportamiento no es tan bueno como el de sus rivales y su precio es más alto que el de los otros modelos nacionales.

INTERIORES: MUY EQUILIBRADOS

La accesibilidad a todas las plazas es un primer elemento de juicio para clasificar a los cuatro rivales. Son coches que tienen un carácter muy familiar y



que serán utilizados por cuatro o cinco personas con mucha frecuencia. Regata, R-9 y Málaga son los tres mejores en accesibilidad, ya que no presentan ningún obstáculo; en el Orion el único problema aparece en el asiento posterior, puesto que al ir muy encajado entre los pasos de rueda dificulta un poco las operaciones de salida.

Los interiores del Regata y el Málaga son algo más amplios que los del R-9 y el Orion. El coche de Renault es el más espacioso en las plazas delanteras, detrás se sitúan el Regata y el Málaga. El R-9 es el más espacioso en la parte posterior, según la cinta métrica, pero si se sientan tres adultos el veredicto cambia y éstos dirán que tanto el Regata como el Málaga son más espaciosos, los dos seguidos por el coche de Renault; el Orion queda detrás por la estrechez de la base del asiento. El Orion y el Málaga dejan mucho hueco libre para las piernas. El R-9 deja un espacio mínimo.

Los asientos delanteros del Málaga son los mejores, su forma es muy anatómica, y su único problema es la falta de un poco más de apoyo lateral. Las butacas del R-9 tienen muchas posibilidades de regulación, pero son estrechas y el respaldo deja los hombros al aire. Las butacas del Regata son muy grandes y tienen buena forma, pero recogen poco el cuerpo, mientras que en el Orion la crítica debe hacerse por culpa de la forma plana de todo el conjunto, que no sujeta nada.

El R-9 tiene el mejor asiento trasero. Regata, Orion y Málaga quedan en segunda posición, porque la base es demasiado llana y paralela al piso del coche.

La postura de conducción es buena en los cuatro coches y no admite el menor reproche. En última instancia, los dos mejores son el Regata y el R-9.

Los cuadros de mandos del Regata, el Orion y el Málaga se consultan con más facilidad que el cuadro del R-9, que tiene unos relojes bastante pequeños. Los pulsadores y teclas están mejor situados en el Orion y en el R-9. Los cuadros del Regata y el R-9 son algo más completos que los del Orion y el Málaga.

La visibilidad del exterior es buena en cualquiera de estos cuatro coches. El Málaga es, sin embargo, el

mejor en cuanto se refiere a visibilidad de la parte posterior; este acierto tiene su contrapartida en la mala situación de los limpiaparabrisas delanteros, que molestan.

EQUIPAMIENTO

Bien todos pero sin excesos

	Regata	Orion	R-9	Málaga
Cuentarrevoluciones	NO	NO	NO	NO
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Manómetro presión aceite	SI	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno ..	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	NO	SI	SI	NO
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI	SI
Elevavolante eléct. (del./tras.)	N/N	N/N	N/N	N/N
Cerraduras centralizadas	NO	NO	NO	NO
Luz lectura mapas	SI	SI	SI	NO
Tapón carburante con llave	NO	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO	NO
Preequipo de radio	SI	SI	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	—	—	—	—
Asiento posterior divisible	NO	SI	NO	NO

FICHA TÉCNICA

	REGATA	ORION	R-9	MÁLAGA
MOTOR				
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada	1.714 (83 x 79,2)	1.608 (80 x 80)	1.595 (78 x 83,5)	1.714 (83 x 79,2)
Distribución	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza
Alimentación	Bomba inyectora	Bomba inyectora	Bomba inyectora	Bomba inyectora
Compresión/carburante	20,5:1/gasóleo	22,5:1/gasóleo	22,5:1/gasóleo	20:1/gasóleo
Potencia máxima/régimen	58/4.500	54/4.800	55/4.800	55/4.500
Par máximo/régimen	10,5/3.000	9,7/3.000	10,4/2.250	10/3.000
TRANSMISION				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1. ^a	7	8,3	6,9	7,2
Velocidad a 1.000 rpm. en 2. ^a	12,8	15,5	11,9	11,5
Velocidad a 1.000 rpm. en 3. ^a	19,6	23,2	18,5	17,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 4. ^a	27,0	31,2	27,0	24,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 5. ^a	32,4	39	33,6	29,9
Mando del embrague	Mecánico	Mecánico	Mecánico	Mecánico
DIRECCION Y FRENO				
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4	3,7	4	4,4
Diámetro de giro	10,3	10,6	9,8	10,3
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
SUPENSION Y RUEDAS				
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas	Chapa 4,5 x 13	Chapa 5 x 13	Chapa 5,5 x 13	Chapa 5 x 13
Neumáticos	155 SR 13	155 SR 13	165/70 X 330	155 SR 13
PESO				
En orden de marcha	980	935	930	950

Precio en la calle:

1.477.757 ptas.

Fecha de presentación: Abril de 1984.
Importador: Fiat Hispania, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 185.
Plazo de entrega: 10 días.

VIRTUDES

- Habitabilidad.
- Posición de conducción.
- Equipamiento.

DEFECTOS

- Motor ruidoso.
- Precio.
- Acabado.

Precio en la calle:

1.331.330 ptas.

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

VIRTUDES

- Consumo.
- Nivel sonoro.
- Aptitudes urbanas.

DEFECTOS

- Velocidad máxima.
- Confort de suspensión.
- Comportamiento.

Precio en la calle:

1.196.949 ptas.

Fecha de presentación: Julio de 1983.
Fabricante: FASA Renault.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.437.
Plazo de entrega: 15 días.

VIRTUDES

- Confort de conducción.
- Equipamiento.
- Acabado.

DEFECTOS

- Cuadro de mandos.
- Motor ruidoso.
- Espacio para las piernas de los pasajeros.

Precio en la calle:

1.196.949 ptas.

Fecha de presentación: Mayo de 1985.
Fabricante: Seat, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Prestaciones.
- Comportamiento.
- Habitabilidad.

DEFECTOS

- Ventilación mejorable.
- Mandos difíciles de accionar.
- Motor ruidoso.



ALFA 90

EL AUTOMOVIL COMO CULTURA

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

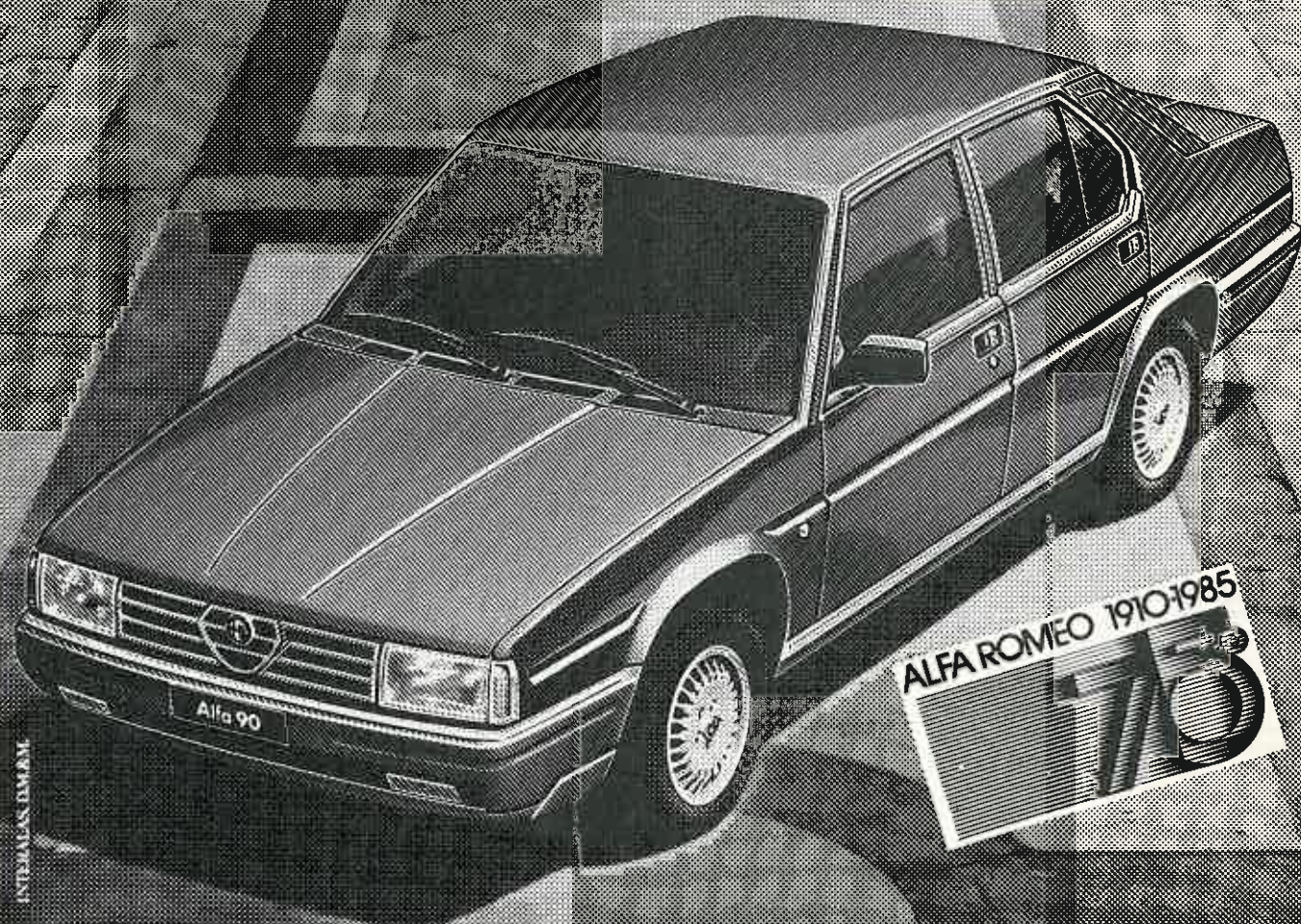
Confort personalizado: Regulación bidimensional del volante / Asientos regulables eléctricamente / Elevalunas eléctricos / Cierre de puertas centralizado / Regulación termostática de la climatización / Fotocélula luces cuadro / Maletín extraíble / Alfa Control (14 funciones) / Trip Computer /

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



ALFA ROMEO 1910-1985
175

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

FRENTE A FRENTE



PRESTACIONES



Fiat y Seat, los más enérgicos

	Regata	Orion	R-9	Málaga
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) ..	150,1	143,6	146,9	151,4
ACELERACION (seg.)				
400 m. salida parada	21,4	22,2	21,9	21,4
1.000 m. salida parada	39,0	41,2	39,4	38,9
De 0 a 100 km/h.	20,4	18,7	17,5	16,9
RECUPERACION (seg.)				
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	22,3	21,5	21,4	21,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	22,6	24,4	23,3	23,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	39,3	41,1	40,4	40,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	43,4	45,3	43,1	42,0
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	15,8	16,1	15,6	15,0
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	17,2	22,2	18,8	18,2

A pesar de todo, los diesel siguen ahumando el ambiente, en particular al arrancar con el coche frío. En estas condiciones son también muy ruidosos, excepto el Orion, que es el más silencioso de todos.

los requisitos que se exige a un turismo diesel; al usuario de este tipo de coches no le gusta ir cambiando de marcha cada dos por tres. Los cuatro coches de la prueba se portan estupendamente en tal aspecto y admiten los peores tratos; en todos ellos se puede poner la quinta cuando se sale de casa y no quitarla hasta que se llega al punto de destino, aunque se encuentre a mil kilómetros. Por desgracia, las reacciones son bastante lentas y las maniobras de adelantamiento se alargan mucho. El Málaga es el más ágil, tanto en cuarta como en quinta velocidad; le siguen a corta distancia el Regata y el R-9, mientras que el Orion es el más pacífico.

Las prestaciones no son el aspecto más interesante en una berlina con motor de gasóleo, pero a ningún usuario

La calidad de acabado del Orion, el R-9 y el Málaga es muy superior a la mostrada por el Regata.

El Orion tiene el mejor sistema de climatización de los cuatro coches, seguido a corta distancia por el Regata y el R-9; en el Málaga la efectividad del conjunto es nula.

El maletero del Regata es el más espacioso de todos los rivales.

AL VOLANTE: SOBRIOS Y TRANQUILOS

La compra de un diesel se hace por economía: por economía en el precio de carburante y en el consumo. El Orion es el que menos consume de estos cua-

tro rivales y su superioridad se manifiesta en todos los terrenos; el Renault gasta algo más que el Ford, mientras que el Fiat y el Seat quedan un poco rezagados en este aspecto.

En cualquier caso hay que hablar de diferencias mínimas entre el más ahorrativo y el más gastón. Si con cada uno de estos vehículos se hace un trayecto de cien kilómetros, en el que se incluyan sesenta kilómetros por ciudad, treinta kilómetros por carretera y diez por autopista, la diferencia entre el que más y el que menos gasta, expresada en dinero, no llega a las sesenta pesetas. El Orion es el más ahorrativo en ciudad, donde gasta casi medio litro menos que sus rivales; en carretera y autopista las diferencias son similares.

La elasticidad de marcha es otro de

FRENOS



No dan problemas

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

	Regata	Orion	R-9	Málaga
A 60 km/h.	12,7	14,8	12,4	14,0
A 100 km/h.	33,8	40,9	38,2	40,7
A 120 km/h.	51,0	62,0	61,2	58,7



- Instalaciones y reparaciones garantizadas
- Servicio asistencia técnica primeras marcas
- El mayor surtido de repuestos originales
- Instalaciones especiales y antirrobo

Conde de Aranda, 14
Semiesquina Claudio Coello, 10
Tel. 431 83 15

VENGA A ESCUCHAR
EL NUEVO SONIDO
CAR AUDIO

FUJITSU TEN

MODELO H-1



P.V.P.: 49.500 PTAS.

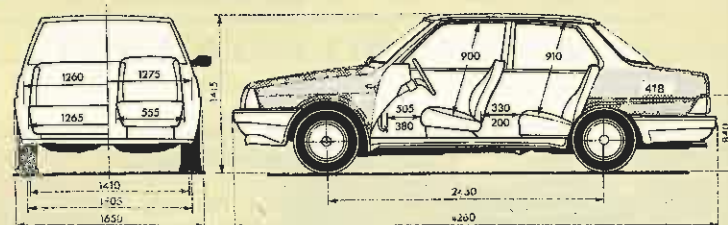
SERVICIO OFICIAL

FUJITSU TEN

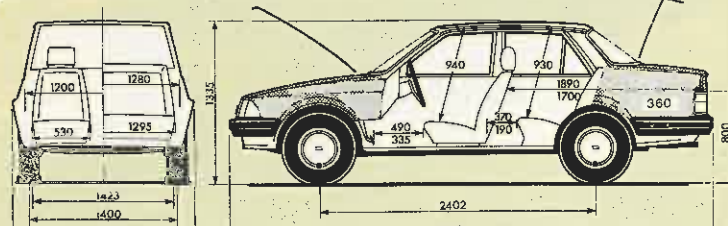
- Autorreverse,
- Dolby System ● Control de agudos y graves independiente
- Fader ● Búsqueda de emisoras ● 10 presintonías

FRENTE A FRENTE

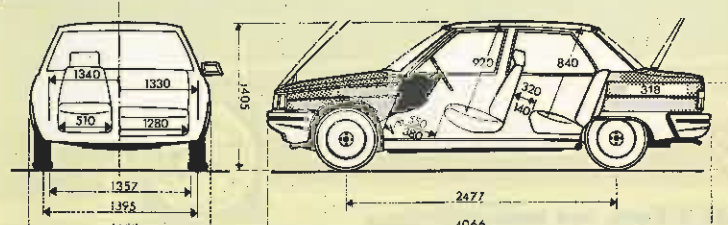
FIAT REGATA 1.7 D



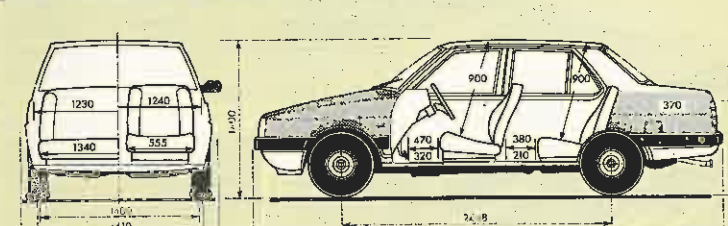
FORD ORION 1.6 GLD



RENAULT 9 GTD



SEAT MALAGA GLD



le gusta arrastrarse como un caracol; el Málaga y el Regata no tienen ningún complejo en este sentido: su velocidad punta es del orden de los ciento cincuenta kilómetros por hora y sus aceleraciones son muy honorables. El R-9 es algo menos rápido que el Seat y el Fiat, pero acelera con más brío que el Regata. El Orion es el más tranquilo de los cuatro: su velocidad punta supera por poco los ciento cuarenta kilómetros por hora y sus aceleraciones son algo más perezosas que las de sus rivales.

Estos cuatro coches tienen alma de rodadores y su comportamiento es muy bueno cuando se conducen con tranquilidad. En autopista y en buenas carreteras no hay el menor problema en comportamiento: Regata, Orion, R-9 y Málaga se manejan con toda soltura. Sin embargo, cuando aparecen ráfagas de viento lateral debe tenerse cuidado con todos: la forma de sus laterales actúa como una vela de barco y muestran cierta tendencia a culebrar en línea recta.

En carreteras de montaña con mu-

chas curvas y piso en mal estado, el Málaga sorprende por su buen agarre; el R-9 se sitúa detrás, mientras que el Regata y el Orion cierran la marcha, porque en cuanto se rueda un poco rá-

SONORIDAD

El Orion es más callado

	Regata	Orion	R-9	Málaga
Al ralentí ...	51,9	57,9	58,5	55,9
A 60 km/h.	67,6	68,5	67,2	68,7
A 90 km/h.	71,4	69,9	71,9	71,8
A 120 km/h.	74,6	75,2	76,2	74,6
A 140 km/h.	78,9	76,5	78,1	78,4
A tope	80,8	79,8	80,5	82,5

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



El cuadro es similar en los cuatro. En el Renault los relojes no se leen bien y son de reducido tamaño.

Los más completos son, sin embargo, los del R-9 y el Regata. Tanto el Málaga como el Regata tienen unos mandos difíciles de manejar.

pido tienden a dar leves coletazos. Los esquemas mecánicos de estos cuatro modelos son muy similares, por lo que sus reacciones son también muy pare-

cidas. Hay, sin embargo, pequeños detalles que aventajan al Málaga y al R-9; el Seat y el Renault son los más nobles de este grupo y sus límites son algo

más altos que los del Fiat y el Ford. Los cuatro coches muestran cierta pereza a la hora de entrar en las curvas más cerradas: los morros tienden a se-

UN SOLO DE UN GRAND CLASICO



GRAND MARNIER

Su sabor una nota de grand diferencia.

COMARK

REMOSA
import-export

San Norberto, 16
Tels. 796 69 50 - 795 46 22
Télex 43 715 - MADRID-21

DELEGACIONES Y DEPOSITOS

Afuera, s/n. Teléf. (93) 660 12 54 y
660 03 95, Vallirana (Barcelona)
Avda. del Cid, 140. Teléf. (96) 359 27 09
Valencia 14
Esperanto, 10. Teléf. (94) 444 52 46
Bilbao
Carretera Oviedo-Alto Pumarín. Nave
Pañeda. Teléf. (985) 14 01 00
Gijón (Oviedo)

ideas anchas



FRENTE A FRENTE



Diversidad de líneas para un mismo concepto de automóvil

guir rectos durante breves instantes, sobre todo si los coches van muy cargados atrás, pero todo vuelve a la normalidad en cuanto se gira un poco más el volante y se levanta el pie del acelerador. El Regata y Orion tienen el comportamiento más nervioso a la salida de las curvas difíciles y, si se pasa a una velocidad ligeramente más alta de lo deseable, llegan a dar un leve coletazo. El Málaga y el R-9 permiten ir más rápido que sus rivales, incluso cuando hay muchos baches. En el Fiat y en el Ford los botes del eje trasero no sólo descolocan la parte posterior, sino que también agitan a los pasajeros.

La dirección de Orion es la más agradable, porque además de suave es bastante directa. El Regata y el R-9 hacen gala de la misma suavidad, pero el mecanismo es más lento. El Málaga es el peor en este aspecto, porque su dirección es lenta y dura.

Los frenos de estos cuatro familiares son muy efectivos. El Regata es el mejor, seguido a corta distancia por el R-9, el Málaga y el Orion. Debe decirse, en cualquier caso, que los cuatro modelos frenan bien y que dan mejores resultados cuando van cargados.

El Málaga y el R-9 son los coches que tienen una suspensión más cómoda para los pasajeros. En cuanto el asfalto está algo arrugado, los ocupantes del asiento posterior en el Orion y en el Regata tienen la sensación de ir subidos en los caballitos de feria. El Ford es el más silencioso, seguido a corta distancia por el Fiat; las mecánicas del R-9 y, sobre todo, la del Málaga son excesivamente ruidosas.

Las vibraciones mecánicas características del motor diesel están bien filtradas en los cuatro.

CONCLUSION: MEJOR EL JOVEN

Las diferencias entre estos cuatro coches son tan pequeñas que es necesario recurrir al precio final para dar un ganador. El Seat Málaga es una opción lógica porque está bien terminado, algo inusual hasta ahora en la marca, tiene un comportamiento noble, es muy

FRENTE A FRENTE

CONSUMO



El Ford, más sobrio

	Regata	Orion	R-9	Málaga
	Litros/100 kms			
CIUDAD				
A 22,3 km/h. de media	8,5	7,8	8,2	8,3
CARRETERA				
A 90 km/h. de cruceo	5,3	4,8	4,9	6,0
En conducción rápida	8,9	7,9	8,4	8,5
AUTOPISTA				
A 120 km/h. de cruceo	6,3	5,7	6,3	7,8
A fondo	8,4	8,0	9,9	8,8
AUTONOMIA MEDIA				
Consumo medio ponderado	7,3	6,7	7,0	7,6
Recorrido (kilómetros)	700	670	620	610

espacioso, su maletero es grande y sus prestaciones son de las mejores. En su contra, hay que poner un motor ruidoso y un consumo algo más alto que el de sus rivales.

El segundo lugar es para el Renault 9, que tiene virtudes y defectos muy similares al Málaga, pero ofrece menos espacio para las piernas de los

pasajeros posteriores y un maletero menor. El coche está bien terminado y su equipamiento es muy completo, pero su mecánica es ruidosa.

El Orion es el que menos consume, el más silencioso y el mejor terminado, pero todo esto vale ciento cuarenta mil pesetas más que sus rivales de fabricación nacional; el Ford tiene las meno-

BALANCE FINAL



Gana la novedad

	Regata	Orion	R-9	Málaga
Velocidad máxima	2.º ***	4.º **	3.º ***	1.º ****
Aceleraciones	3.º ***	4.º ***	2.º ***	1.º ***
Recuperaciones	2.º ***	4.º **	2.º ***	1.º ***
Consumo	3.º ***	1.º ****	2.º ***	4.º ***
Transmisión	1.º ****	4.º ***	3.º ***	1.º ****
Caja de cambio	4.º **	1.º ****	3.º ***	1.º ****
Frenos	1.º ****	2.º ***	2.º ***	4.º ***
Dirección	2.º ***	1.º ****	2.º ***	4.º **
Comportamiento	3.º **	4.º **	2.º ***	1.º ****
Aptitudes urbanas	1.º ***	1.º ***	3.º ***	3.º ***
Autonomía	1.º ****	2.º ***	3.º ***	4.º ***
Habitabilidad	1.º ****	4.º ***	3.º ***	1.º ****
Maletero	1.º ****	3.º ****	4.º ***	2.º ****
Confort	3.º ***	4.º ***	1.º ***	1.º ***
Posición conductor	1.º ****	3.º ***	1.º ****	3.º ***
Sonoridad	2.º **	1.º ****	3.º **	4.º **
Equipamiento	1.º ***	3.º ***	1.º ****	4.º **
Calidad-precio	4.º **	3.º ***	1.º ****	1.º ****

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

res prestaciones y su comportamiento puede mejorar en muchos puntos.

El Regata pierde muchas posibilidades por su precio final. El Fiat está mecánicamente a la altura del Seat, pero pierde posibilidades por su acabado.

Angel Marco
Fotos: Alex Puyol

UN LARGO DE UN GRAND EXITO



1/4 parte de Grand Marnier,
3/4 partes de tónica,
hielo a placer
y una rodaja de naranja.

GRAND MARNIER

Su sabor una nota de grand diferencia.

COMARK

SERVICIOS DEL BANCO POPULAR. CUENTE VD. CON ELLOS.

Autocheques 4B:

Para llenar el depósito del coche sin llevar dinero en efectivo.

Tarjeta 4B y Telebancos:

Para disponer de dinero en efectivo y realizar otras operaciones a cualquier hora del día y de la noche en más de 650 Telebancos.*

Cheques 4B:

Para realizar sus compras en miles de establecimientos.

Cheques de viaje y Eurocheques:

Para viajar cómodamente.

Tarjeta Visa:

Para poder comprar por todo el mundo con solo su firma.*

Estos y otros muchos son los servicios que el Banco Popular pone a su disposición. Servicios que tenemos en cuenta para hacérselo todo mucho más fácil y cómodo.

**BANCO
POPULAR
ESPAÑOL**

American Express:

Para pagar sin límite de gastos preestablecidos.*

Master Card:

Para sus compras y servicios sin dinero.*

Mondial Assistance:

Para viajar protegido por todo el mundo.

Cuentas a la vista y a plazo:

Para custodiar y rentabilizar sus ahorros.

Cajas de alquiler:

Para sus pertenencias de valor.

Crédito popular:

Para conseguir créditos personales de manera rápida y con amortizaciones asequibles.

Domiciliación:

Para que el banco se encargue de cobrar sus ingresos y pagar sus gastos.

(*) Sujeta a la legislación de cambios para las compras en el exterior.



Autonzado por el B de E n.º 15 210

PRETENDE ALCANZAR LOS 600 Km./h.

OLVIDÓ LAS ALAS



El nombre de Bob Correll está ligado desde hace tiempo a las exhibiciones más espectaculares que se pueden hacer sobre dos ruedas. En estos últimos años su celebridad alcanzó el punto más álgido después de lograr saltar sobre tres trailers colocados en fila, cuya distancia era de ciento diez metros. Para esta hazaña, Bob preparó personalmente una moto superligera, potente, que bautizó con el nombre de Kitecycle. También, con la misma, se apuntó el récord de saltar sobre una superficie de llamas altas (cuatro metros) y con la longitud de ochenta y seis metros. Todo esto ha permitido que el nombre de Bob Correll figure en el Guinness Book of World Records, junto con los más destacados santones de los récords.

Sin embargo, todo esto no ha sido suficiente para saciar las ansias de superación que caracterizan a este teme-

rario californiano. Desde el pasado año, Bob Correll ha interrumpido sus exhibiciones para dedicarse de lleno a la tarea más difícil de la especialidad de los récords.

Intentará alcanzar los seiscientos kilómetros por hora sobre un vehículo de dos ruedas y también arrebatar a Don Vesco, otro californiano, el liderazgo en esta especialidad.

Don Vesco consiguió su primer récord en 1970, alcanzando los 405,3 kilómetros por hora con un vehículo que estaba equipado con tres motores Yamaha 750 c.c. de dos tiempos. Posteriormente, en 1975, superó a Cal Rayborn, su máximo rival, consiguiendo llegar a los 488,9 kilómetros por hora. El último encuentro de Don Vesco tuvo lugar en marzo de 1978, fecha en la que marcó el nuevo récord, dejando parados los cronómetros a la escalofriante velocidad de 512,77 kilómetros

por hora. Para esta empresa, Don Vesco equipó el Sigar, así fue bautizado el veloz artilugio, que llevara acoplados dos motores Kawasaki de cuatro cilindros y 1.300 centímetros cúbicos de cilindrada cada uno. Ambos estaban sobrealimentados con un compresor volumétrico, la resistencia mecánica de estos propulsores sólo permitía dos intentos para batir su propio récord. Así lo logró.

En la actualidad, Bob Correll trabaja sin descanso en el prototipo que, según él, en una fecha no muy lejana podrá llegar a superar los seiscientos kilómetros por hora.

Como es de esperar, el propulsor ya no es un pluricilíndrico a combustión, sino que Bob ha recurrido a General Electric, que le ha facilitado una pequeña turbina, capaz de desarrollar una potencia equivalente a 1.350 caballos, y que desde luego es capaz de empujar



EL MAS RAPIDO Y EL MAS SOBRIO

ESTOS son dos vehículos de récords, aunque en acciones distintas. El primero, que aparece corriendo sobre las pistas saladas de Bonneville, es el «puro» de Don Vesco, que ostenta el récord de velocidad sobre dos ruedas, equipado con motores Kawasaki. Alcanzó los 512,77 kilómetros por hora. El segundo, de color blanco, es el Californian Commuter. Su récord es el



consumo, 1,51 litros a los 100 kilómetros por hora, a una media de 88 kilómetros por hora. Este vehículo fue creado por Doug-Malewicki.



Bob Correll ya figura en el Guinness Book of Records por sus espectaculares saltos en moto. Ahora intentará lo más difícil.

a Bob y su artilugio muchó más allá de los ansiados seiscientos kilómetros por hora.

El chasis que acoge la turbina es un multitubular con estructura entrearmada. Para su fabricación ha sido necesario la colaboración de la firma SMEI, situada en la ciudad de Marietta, y que colabora asiduamente con fabricantes aeronáuticos como Lockheed y General Dynamics.



TODOS LOS RECORDS

Año	Velocidad (km/hora)	Propulsor	Piloto
1902	88,3	—	Maurice Forunier (F)
1903	96,0	Indian	Oscar Hedstrom (USA)
1903	102,7	Indian	Glen Curtiss (USA)
1904	124,8	—	Glen Curtiss (USA)
1905	132,4	Peugeot	Guippone (I)
1907	218,7	Indian	Glenn Curtiss (USA)
1920	165,5	Harley Davidson	Fred Ludlow (USA)
1920	166,2	Harley Davidson	Red Parkhurst (USA)
1920	186,3	Indian	Gene Walker (USA)
1924	191,1	Brough Superior	Bert le Vack (GB)
1928	200,6	JAP-Zennith	Baldwin (GB)
1929	207,7	Brough Superior	Bert le Vack (GB)
1929	216,8	BMW	Ernst Henne (A)
1930	220,9	JAP-Zennith	Joe Wright (GB)
1930	221,5	BMW	Ernst Henne (A)
1931	242,5	JAP-Zennith	Joe Wright (GB)
1932	244,4	BMW	Ernst Henne (A)
1934	246,3	BMW	Ernst Henne (A)
1935	256,0	BMW	Ernst Henne (A)
1936	272,2	BMW	Ernst Henne (A)
1937	273,2	Brough Superior	Fernihbough (GB)
1937	279,5	BMW	Ernst Henne (A)
1951	289,8	NSU	Wilhelm Herz (A)
1955	297,9	Vicent	Russell Wright (GB)
1956	338,0	NSU	Wilhelm Herz (A)
1958	345,1	Triumph	Jess Thomas (USA)
1962	370,5	Triumph	Bill Johnson (USA)
1966	395,3	Triumph	Robert Leppan (USA)
1970	405,3	Yamaha	Don Vesco (USA)
1970	427,2	Harley Davidson	Cal Rayborn (USA)
1975	488,9	Yamaha	Don Vesco (USA)
1978	512,7	Kawasaki	Don Vesco (USA)
*1964	848,6	Spirit of America	Graig Breedlove (USA)
*1976	1.000,6	Blue Flame	Graig Breedlove (USA)
*1980	1.190,3	Budweiser-Rocket	Stand Barrett (USA)

(*) Los vehículos de 1964, 1976 y 1980 no pueden considerarse motocicletas por ir equipados con tres ruedas.



El propulsor de la moto es una pequeña turbina de General Electric, capaz de desarrollar 1.350 caballos de fuerza. Los mandos son aparentemente convencionales.

Durante los primeros ensayos se han planteado serios problemas de estabilidad, frenada, y sobre todo la necesidad de conseguir más potencia y en menos tiempo. Para poner remedio a este mal,

VIAJE LIBRE POR TODO EL MUNDO



ALQUILER: **Camper Europa** %
ALQUILER DE AUTOCARAVANAS
INFORMACION Y RESERVAS
EN MADRID: 449 40 12
449 30 20

FABRICACION Y VENTA

Aptdo. Correos, 191
Alcobendas (Madrid)
Tels. 653 00 22 - 653 01 90



DECIDE DONDE QUIERES LLEGAR ELIGE CUAL TE VA A LLEVAR



XS400: PPF. 462.000 Ptas.



XJ600: PPF. 665.000 Ptas.



XJ900: PPF. 945.000 Ptas.



FJ1100: PPF. 1.225.000 Ptas.

Pon dos ruedas a tus sueños y ¡Vívelos intensamente!
Ahora Yamaha te lo pone fácil. ¿Con cuál te quedas?
¿La ligera y rápida XS 400?
¿La equilibrada y deportiva XJ 600?
¿Quizá la confortable y veloz XJ 900?

¿O te atreves con la excitante Moto del Año FJ 1100?
Tuya es la decisión. Nuestra la seguridad de que
cualquiera de ellas te llevará hasta donde tu quieras
llegar.

YAMAHA. Tú pones los límites.


MOTUL
MOTOR OIL

General Electric ha facilitado un sistema de poscombustión para la turbina, y la parte aerodinámica ha sido encomendada a Doug-Malewicki, artífice del famoso Californian Commuter, que recorrió 723 kilómetros a la velocidad de 88 kilómetros hora, con un consumo de 11,3 litros de gasolina.

En la fase actual el vehículo de Bob pesa doscientos setenta kilos, mide 3.160 milímetros de longitud y la anchura máxima es de 680 milímetros.

Está dotado de tres depósitos para el queroseno, colocados uno en cada lateral y el tercero en la parte inferior de la turbina. El lubricante destinado a los rodamientos de esta última se encuentra en los tubos del chasis, que hacen a la vez la función de radiador. El cuadro de mandos se compone de un termómetro para el control de la temperatura de los gases en la salida de la turbina, un manómetro que indica la presión de aceite, un velocímetro de equi-



La moto de Correll mide más de tres metros de largo y dispone de tres depósitos de queroseno para alimentar la turbina. Su mayor problema será frenarla.

po aeronáutico y el indispensable indicador del régimen de rotación de la turbina.

Actualmente, los problemas más serios para que el vehículo sea competitivo son dos: los neumáticos, que no aguantan el régimen previsto y además no pueden ser sustituidos por ruedas de aluminio, como en el caso del Budweiser, y por esto Bob Correll espera una seria colaboración por parte de Goodyear, y el otro es el enigma de cómo frenar una vez alcanzados los seiscientos kilómetros por hora, el recurso de un paracaídas se ha mostrado altamente peligroso para la estabilidad y además podría quedar muy dañado por el calor que desprende la turbina.

Bob Correll ha marcado su cita con el muro de los seiscientos kilómetros por hora para finales de septiembre, en el lago salado de Bonneville. Solamente queda esperar.

C. G. P./G. C.

Alvaro Ybarra

Andalucía, al fin

SEIS, cinco, cuatro, tres, dos, uno, cero... ¡Banderazo! Esfumados los sueños imposibles de la Fórmula-1 en aquel casco urbano malagueño, Andalucía, al fin, contará en los próximos meses con un circuito real de asfalto y sol. A 20 kilómetros mal contados del mar de la bahía, en Jerez de la Frontera, el alcalde, Pedro Pacheco, principal culpable de la obra, ha asegurado: «La primera fase estará lista en junio, casi un mes antes de lo previsto. Nos retrasó la lluvia y los problemas de la primera empresa concesionaria, pero en junio, a falta de la realización de la segunda fase, que comprende la construcción de las tribunas, la torre de control y los detalles, Andalucía contará con un circuito competitivo y rodable.» El gran objetivo, claro, mientras se va tirando, según nos cuenta el portavoz municipal, José María Fernández, es de nuevo la Fórmula-1.

Y bien, entretanto, a 20 kilómetros mal contados de la tierra alberiza y milagrosa en que nace el vino de Jerez, El Puerto de Santa María, es el propio mar de la bahía el que está en obras. Dos espigones aún medio sumergidos en el Atlántico luminoso, una carretera todavía de tierra y la profusión de carteles anunciadores entre el ajeteo constante de camiones de ida y vuelta cargados de piedras lo anuncian: «Puerto Sherry-Primera Fase». Otro puerto deportivo en Andalucía, al fin.

El circuito de Jerez, que no es más que el fruto de la afición sin límites al motor, personificada en el Real Automóvil Club y el Motoclub jerezanos, que existe en esa tierra, está siendo financiado por la Junta de Andalucía, el Consejo Superior de Deportes y el Ayuntamiento que preside Pedro Pacheco. El capital que sirve para construir el puerto es mayoritariamente árabe. Las dos obras constituyen en sí una materialización del lema: «Turismo, a través del deporte», que no es mal lema.

Dejando atrás el mar, en Córdoba,

a niveles más modestos, el Ayuntamiento también decide ayudar a las competiciones locales y aprueba un alivio de 250.000 pesetas para la Subida Internacional a Santa María de Trassierra. En realidad, en Córdoba, lo que priva es el recién celebrado rallye de Sierra Morena, prueba grande del automovilismo andaluz que organiza contra viento y marea la Escudería Mezquita. Al presidente de la escudería, Rafael Cejudo, le quita el sueño que le releguen la prueba —única puntuable para el Campeonato de España de la modalidad de cuantas se celebran en Andalucía— a un segundo rango. Son muchos los novios que pretenden esta plaza de prueba puntuable para el Nacional y, en la Ciudad Califal, a decir de Pedro Luis Pérez, un hombre de peso en la organización del rallye, afinan los aspectos organizativos hasta el genuino virtuosismo. Ocurre, empero,



que la Escudería Mezquita no puede hacer llegar el agua y la luz a los modestos vecinos de la sierra que pretendían cortar la prueba para llamar la atención de las autoridades sobre su precaria situación.

Los Lancia 037, de Salvador Serviá; Renault 5 Turbo, de Carlos Sainz; Talbot Samba Rallye, de

Borja Moratal; Opel Manta 400, de Beny Fernández, y, en definitiva, lo más granado de cuantas máquinas y hombres compiten por nuestras carreteras acudieron a la cita cordobesa. No acudió, en cambio, el cinco veces campeón de Andalucía de la especialidad, Francisco Palomo, quien se recupera en la Residencia Reina Sofía, de Córdoba, del accidente sufrido en Granada justo cuando regresaba a su ciudad tras unos entrenamientos. Palomo, según nos cuenta su paisano y presidente de la Federación Andaluza de Automovilismo, Vidal Castro, sufre rotura de dos costillas y, también, algo de cervicales. Su copiloto de casi siempre, Pascual Aguilera, que también viajaba a bordo del automóvil accidentado, ha despachado el susto con magalladuras varias y leves. Buenos deseos para ambos.



EL SALARIO DEL MIEDO



LOS pilotos de Fórmula 1 pasan miedo. El conductor que se sube en un monoplaza con ochocientos o más caballos de potencia a sus espaldas siente el terror en sus carnes, como los toreros cuando ven los cuernos del toro en su cintura, como los boxeadores cuando ven aproximarse el puño de su rival.

Durante la celebración del Gran Premio de San Marino el piloto británico Martín Brundle tuvo que pagar ese salario del miedo en un terrorífico accidente. En su salida de pista, Brundle repitió, uno por uno, los movimientos defensivos que un cerebro entrenado



M turbo

TURMESA

POTENCIE SU DIESEL CON LA MAS REVOLUCIONARIA TECNOLOGIA TURBO...

EQUIPOS COMPLETOS PARA TODA CLASE DE MOTORES DIESEL. NUEVOS MODELOS: TALBOT HORIZON, OPEL ASCONA, NISSAN PATROL



TURMESA

CON SU RED DE SERVICIOS OFICIALES, GARANTIZA EL MONTAJE Y ASISTENCIA EN TODA ESPAÑA Y VARIOS PAISES DE EUROPA

TURBOMECANICA, S.A.

Ponzano, 25 - 28003 - MADRID
Teléfs. 441 60 81 - 441 59 05

- AUMENTO DE POTENCIA
- BRILLANTE REPRISSE
- DISMINUCION DE HUMOS

ejecuta antes de chocar contra un obstáculo.

En la secuencia recogida por Gigi Corbetta se contempla el instante en que el piloto británico, un especialista en este tipo de malabarismos, se sale del asfalto y entra en el arcén; su cabeza va aún muy adelantada, en la postura más lógica de conducción rápida y sus manos accionan el volante en un último intento por no perder el control del coche. Un instante después ha habido ya un cambio radical en el cuerpo del piloto. En menos de un segundo Brundle se ha dado cuenta de que el golpe es irremediable y todo su organismo se prepara para recibir el impacto, la cabeza se ha ido hacia atrás, los hombros han subido un poco y los brazos están tensos; es el fatídico instante en el que las imágenes se suceden dentro del cerebro a un ritmo vertiginoso. En el tercer instante ya se ha consumado todo y Brundle espera resignado los resultados del impacto en posición de guardia.

En esos momentos el corazón alcanza más de doscientas veinte pulsaciones por minuto, una cifra que ni los astronautas en el difícil momento del despegue han sido capaces de igualar.

La Fórmula 1 es uno de los deportes más violentos del mundo y la demostración palpable se manifiesta en los latidos de los corazones de sus participantes. Por término medio cualquier piloto da más de ciento setenta pulsaciones durante las dos horas que dura un Gran Premio, un valor que toma toda su importancia cuando se compara con las sesenta o setenta pulsaciones que da un hombre joven de tipo medio en su vida normal.

Pero si esa agitación dentro de la carrera es importante, no tiene, sin embargo, ni punto de comparación con los valores registrados en el momento del accidente; un piloto normal como Brundle puede alcanzar hasta 220 pulsaciones, un valor monstruoso que haría estallar a cualquier humano. Han existido, sin embargo, excepciones en este maratón del miedo, excepciones como Gilles Villeneuve, el canadiense que fuera piloto de Ferrari.

Villeneuve era un hombre sin miedo y lo demostró científicamente durante unas pruebas en el circuito de Paul Ricard; varios médicos estaban estudiando las pulsaciones del canadiense mediante sensores aplicados sobre su mono y todo transcurría sin el menor problema hasta el momento en que el Ferrari, por un fallo mecánico, se salió de frente contra las vallas a más de doscientos kilómetros por hora; el corazón del último héroe de la Fórmula 1 no se inmutó lo más mínimo y siguió latiendo al mismo ritmo sin el menor cambio. Una muestra de sangre fría.

Angel Marco

Fotos: Gigi Corbetta



José María Casanovas

Desde el Salón

RESULTA muy difícil levantar grandes expectativas y a la hora de la verdad confirmárlas. Aquí está la clave del éxito del Salón-85. Todo lo bueno que se dijo antes de la inauguración no sólo se ha cumplido, sino que ha situado el listón a un nivel altísimo. Javier Godó debutó con éxito como presidente. La Feria de Muestras hizo un buen negocio. Las marcas se fueron satisfechas del impacto y perspectivas de negocio. Y, por último, los aficionados, los usuarios, disfrutaron de lo lindo. No se puede pedir más... hasta 1987.

Está claro que en un salón, los automóviles son la sal y la pimienta. Pero sería injusto ignorar la evolución y puesta al día de los camiones capacitados por un viejo líder como Pegaso, que, lejos de dormirse en los laureles, juega con convicción y capacidad la carta del futuro. Así no debe sorprender que tenga varios novios internacionales entre los que General Motors parece pujar con fuerza. Otro tema que merece atención en el sector son las mejoras introducidas en las cabinas de los camiones, que los convierten casi en miniapartamentos de lujo. Y para culminar la nueva imagen de los gigantes de la ruta, varias marcas lucen espectaculares franjas de colores en sus cabinas al más puro estilo USA.

A modo de balance podríamos destacar que el Málaga pasó la reválida popular con éxito y aunque alguno le critique, lo cierto es que su línea gusta y será un rival de cuidado para el R-11 y el Orion. A destacar también el impacto entre los jóvenes del Visa y del Supercinco Turbo. Compiten en caballos y agresividad, en velocidad y vistosidad.

Una pregunta se quedó sin respuesta. Cientos, mejor diríamos miles de personas, al quedarse extasiadas ante el Quasar, no podían evitar el interrogante: «¿Qué vale este coche?». Cuando les respondían que era un prototipo único, que no tiene precio, cerraban los ojos y seguían soñando.

El que no quiso soñar y se detuvo en un stand para hacer números fue el «mister» del Barça, Terry Venables. No tiene mal gusto. Su objetivo era concreto, el Porsche 911 Cabriolet, además en rojo.

Cuando Javier Urruti vio desde el stand de Fiat que su entrenador estaba en tratos con los alemanes, fue rápido hacia él y con el humor que le distingue le «disparó»...

«Si no compra un Lancia me dejo meter dos goles frente al Madrid.»

Terry no cambió de idea, pero se fue a contemplar con atención el nuevo Ypsilon que su hija Nancy, que por cierto ha debutado como cantante, vio con muy buenos ojos.

Salvador Serviá se cansó de firmar autógrafos junto al Lancia Rallye del RACC, que le va catapultando al título nacional. Está feliz

y contento porque se sabe ganador. Ha acertado en la elección y ha roto la racha de Zanini.

«Yo no me alegro de las desgracias de Antonio, aunque desde hace tiempo no me hable con él. La verdad es que voy a la mía, intentando ganar y no me preocupan las otras historias.»

Lo que pocos podían imaginar es que Serviá sería tan claro favorito en un campeonato que «avant-march» se presentaba más refinado e incierto que nunca.

«He tenido la fortuna de que mi Lancia se adapta muy bien a los rallies españoles. Tengo una asistencia inmejorable y por primera vez me siento un auténtico piloto profesional. Mi mayor satisfacción no sólo es ganar, sino los tiempos que estamos registrando, que demuestran que este año se anda más rápido que nunca.»

La otra cara de la moneda era Zanini en el stand de Talbot. No perdía la sonrisa, pero la procesión iba por dentro. Sabía que desde Francia casi lo habían vetado y que el anhelado 205 Turbo se había convertido en un mal sueño. Con estas perspectivas pronto le veremos otra vez sentado en un Ferrari dispuesto a sacarse la espina.



1000 KILOMETROS DE SILVERSTONE ICKX, MASS Y PORSCHE



PORSCHE sigue imbatida. Jacky Ickx y Jochen Mass, con uno de los coches oficiales de la marca, han ganado los 1.000 kilómetros de Silverstone, la tercera prueba del Campeonato del Mundo de Resistencia. Pese a los esfuerzos de los pilotos de los dos Lancia, los coches italianos se encuentran en una clara inferioridad numérica, que tiene como consecuencia el que las posibilidades de victoria del equipo se vean muy mermadas en cuanto uno de los coches sufre uno de los normales incidentes de la competición. Esta vez ha

sido un pinchazo lo que ha impedido que Ricardo Patrese y Alessandro Nannini terminaran dando el triunfo a Lancia. En cabeza, antes de la mitad de la carrera —Patrese había sido el más rápido con diferencia en los entrenamientos— mandaban la carrera con cierta comodidad, teniendo las espaldas protegidas por el segundo coche del equipo, cuando Nannini, que entonces estaba al volante, pinchó una rueda y llegó a su box rodando sobre la llanta. Tras una rápida verificación de la suspensión y el correspondiente cambio de neumáticos, el coche volvió a la pista,

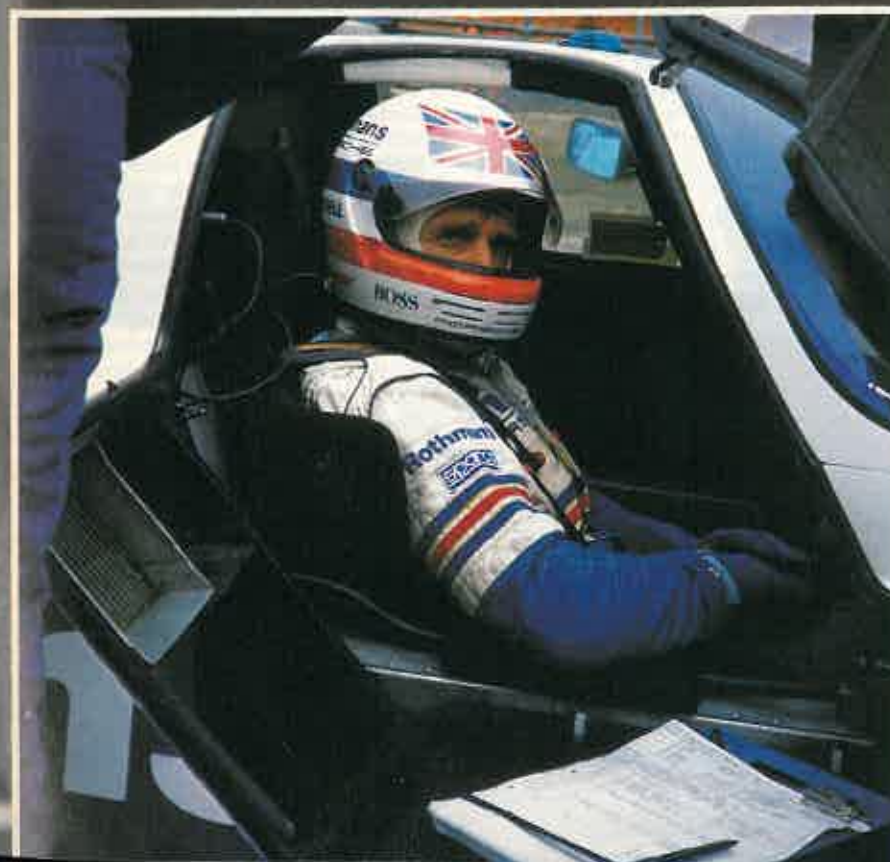
pero con este incidente había perdido cerca de nueve minutos que le retrasaron al séptimo puesto, a cinco vueltas de los líderes.

De todas formas nada estaba todavía perdido para Lancia, puesto que el segundo coche había asegurado el relevo y era primero con un margen de casi medio minuto sobre el Porsche de los futuros vencedores. Al llegarse al último repostaje, el segundo Lancia de Bob Wollek, Mauro Baldi y Lucio Cesario paró primero que los dos Porsches oficiales, los únicos coches que todavía rodaban en la primera vuelta,



El Lancia-Martini de Baldi, Wollek y Cesario, después de rodar en cabeza, rompió su cambio a poco del final.

El dominio de Porsche en el Mundial de Resistencia sigue siendo aplastante, esta vez gracias a la mala fortuna de los Lancia. Ickx y Mass se apuntan una nueva victoria (en la foto con el núm. 1), por delante de Bell y Stuck, que terminaron a 24 segundos.



perdiendo en favor del conducido por Ickx y Mass la primera posición. Como éstos a su vez iban a tener que parar también a repostar, el Lancia hubiera recuperado el tiempo perdido y cuando menos hubiera podido disputar la victoria con los dos Porsche, en un emocionante sprint final.

Pero no fue así. A tres cuartos de hora de la llegada, Mass entró en boxes para cargar carburante y ceder el volante a Ickx para que éste cubriera los últimos kilómetros, y el Lancia se paraba en un arcén, con el cambio bloqueado. Finalmente, Baldi, que era quien lo conducía, conseguiría llevarlo a boxes, de donde no saldría más que para cubrir las últimas vueltas y poder clasificarse en un poco significativo duodécimo puesto. Por lo menos, Patrese y Nannini lograron al final un tercer puesto de consolación, después de haber conseguido recuperar tres de las cinco vueltas que perdieron a causa del pinchazo.

Mientras que los dos Porsche oficiales han podido rodar en todo momento con tranquilidad, siguiendo fielmente sus planes de marcha, que en la pri-



El Porsche 956 de Lassing, Pareja y Regout acabó séptimo
Jesús Pareja no pudo entrenar mucho, pero sus tiempos ya están a la altura de sus compañeros de equipo



SILVERSTONE CONFIDENCIAL

mera parte de la carrera les obligó a rodar en posiciones bastante modestas, los Lancia han tenido que ir a tope desde el primer momento, conteniendo a los Porsche privados de Jonathan Palmer y Jan Lammers por un lado y de Thierry Boutsen y Walter Brun por otro. Si el de Boutsen-Brun tuvo que cesar en sus ataques al cumplirse la primera hora de carrera por causa de la rotura de un buje delantero, el de Palmer-Lammers llegó a estar en cabeza entre la primera media hora y casi las dos horas de carrera, momento en que también rompieron un buje delantero. Mientras tanto, los dos Porsche oficiales circulaban sin prisas en sexta y séptima posición. Se puede decir casi que actúan un poco como reservas. Evidentemente, por su patrocinador les interesa ganar, pero ante todo se preocupan de que la victoria sea para un Porsche. De momento esta táctica de dejar que el trabajo de acoso y derribo de los Lancia la hagan los equipos privados, en alguno de los cuales, como se puede apreciar, hay pilotos de primera línea, les ha dado ya resultado en dos carreras —Mugello y Silverstone—, por tanto no hay razones para esperar que dejen de emplearla.

La carrera ha sido bastante entretenida, con emoción hasta estos últimos tres cuartos de hora finales, en que ha quedado claro que la victoria iba a ser para Porsche. De esta forma, los fieles aficionados británicos que han acudido en un número bastante numeroso al circuito de Silverstone, pese al frío polar que hacía, han sido bien recompensados.

Ha habido también pelea en el grupo C.2, coches que tienen una reglamentación en materia de consumo de carburante todavía más estricta que los C.1, como son los Porsche y los Lancia. En esta categoría el aerodinámico Ecosse Ford de Wilds-Mallock-Leslie se ha impuesto al Spice Ford de Spice-Bellm, vencedores en Monza.

- El equipo oficial Porsche alineaba en esta ocasión un tercer coche, modelo 956, para el australiano Vern Schuppan y el británico James Weaver. El primero de ellos acaba de ganar en Japón la prueba de resistencia que se disputó en Monte Fuji.
- La resistencia ya tiene su propia organización, a imagen de la Foca, que defiende los intereses de la Fórmula 1. Se llama Oscar (Organisation for Sport Car Racing).
- John Fitzpatrick estuvo estudiando la posibilidad de ofrecer un puesto en su equipo a Emilio Villota, pensando que éste podría aportar algún patrocinador. Al final apareció Dudley Wood, que precisamente había corrido con Villota en Miami el año pasado, y el puesto quedó cubierto.
- El nuevo Jaguar estará a punto para la carrera de Hockenheim, en julio. Es un diseño de Tony Southgate, un ingeniero cuya mejor realización sigue siendo el BRM P. 153/160 de Fórmula 1.

Clasificación final

1, Ickx-Mass (Porsche 962), a 204,1 kilómetros por hora; 2, Bell-Stuck (Porsche 962), a 24 segundos; 3, Patrese-Nannini (Lancia), a 2 vueltas; 4, Winkelhock-Surer (Porsche 962), a 2 v.; 5, Palmer-Lammers (Porsche 956), a 5 v.; 6, Ludwig-Barilla-Belmondo (Porsche 956), a 6 v.; 7, Lässig-Pareja-Regout (Porsche 956), a 8 v.; 8, Fouche-Van der Merwe-Copelli (Porsche 956), a 16 v. 9, Wilds-Mallock-Leslie (Ecosse Ford), a 19 v. ... hasta dieciocho clasificados.

Mención aparte merece la carrera de Jesús Pareja, que en Monza quedó casi inédito porque después de haber rodado más bien poco en los entrenamientos, ya que se produjo una avería de turbocompresor apenas coger el coche para efectuar su primer turno de pilotaje. Aquí, en Silverstone, ha podido rodar más e ir conociendo el comportamiento del Porsche 956. Hay que tener en cuenta que Pareja, si exceptuamos la carrera que hizo en Australia el año pasado, hasta ahora no había pilotado coches tan potentes que tuvieran efecto suelo (depresión bajo el coche cuando se rueda rápido).

Poco a poco sus tiempos han ido bajando hasta rodar en carrera en los mismos que Jürgen Lässig. De momento, el más rápido de los tres pilotos del equipo es el belga Hervé Ragout, que durante su primer relevo ha mantenido el coche por delante de los dos Porsche oficiales. Al final, pese a un pinchazo, terminaron séptimos.

Por cierto que Pareja tiene la posibilidad de pasar al equipo Canon, con Palmer y Lammers, o bien volver al Kremer, para el que corrió en Australia, para formar equipo con Fouche y Van der Merwe. Pese a ello, parece decidido a quedarse en el equipo Obermaier, sobre todo ante la perspectiva de que éste vaya a disponer en breve de un modelo 962.

Por otra parte, parece seguro ya el que vaya a poder correr en Hockenheim, prueba que no tenía segura, al estar allí prohibida la publicidad del tabaco.

Para Pareja, como para todos los demás habituales del Mundial de resistencia, hay ahora un paréntesis de un mes que sin duda emplearán para preparar los coches para las 24 Horas de Le Mans, la prueba cumbre de la temporada.

Sergio Piccione

ZANINI SE BAJA DEL 205

PEUGEOT-Talbot y Antonio Zanini han decidido abandonar el programa del Campeonato de España de Rallyes, quedando el piloto en libertad para llevar a cabo cualquier programa que estime oportuno, siempre que no entre en conflicto con los intereses de la marca, bajo la que se mantiene contratado durante 1985. Peugeot-Talbot sólo tiene por el momento previsto acudir con su equipo a dos pruebas del Campeonato: Rallye Villa de Llanes (Asturias) y Rallye El Corte Inglés (Las Palmas, Campeonato de Europa); en ambas pruebas, que se disputarán con el vehículo adjudicado al equipo español, el conductor será el piloto francés Bruno Saby y las asistencias correrán a cargo de Almeras Freres, con la colaboración del equipo de competición de Peugeot-Talbot de España.

Este es el breve comunicado dado a conocer por Alicia Romero, jefe de competición de Peugeot-Talbot, la víspera del Rallye Vasco-Navarro, ante un reducido grupo de informadores y con la presencia

de Antonio Zanini, y con el que salía al paso de los rumores que estos últimos días han circulado por los mentideros automovilísticos.

● No ha habido ruptura de contrato entre Zanini y la marca, cuyas relaciones siguen siendo extraordinariamente cordiales.

● Esta decisión no obedece a la falta de resultados obtenidos con el Peugeot 205 Turbo 16, sino a la necesidad de un cambio de estrategia, respetando los acuerdos entre las tres partes interesa-

das: Peugeot Sport (Francia), Peugeot-Talbot (España) y los Hermanos Almeras (Francia). La unión entre estas tres partes es, por contrato, indisoluble, por lo que cualquier decisión tiene que contemplar este hecho.

● Zanini es, por tanto, el único eslabón que podía partirse en esta cadena y hay que valorar el enorme sacrificio que Antonio ha asumido en todo este triste suceso, tomando una de las decisiones más difíciles de su impresionante carrera deportiva. Esperemos que la afición española sepa valorarla.

● Tras las actuaciones del 205 Turbo 16, la firma de Villaverde tiene el compromiso moral de hacer ganar en España a un coche que lo ha ganado todo (o casi todo) en el Mundial. En mayo de 1985 no hay en España ningún piloto sin contrato (a criterio de Alicia Romero) que esté capacitado para esta labor, por lo que se ha decidido recurrir a un piloto, francés, experimentado y capacitado: Bruno Saby, integrante del equipo oficial del Mundial y recientemente clasificado segundo en el Tour de Corse.



The End

DESPUES del Guillerías, ante las continuas dificultades por conseguir hacerme entender por nuestros preparadores, en una breve carta exponía a Romero la necesidad de cambiar de preparador, siendo inútil el continuar en la misma línea.

Después de la positiva experiencia del Talbot Lotus, defendía la opción de quedarnos con el coche y con nuestros mecánicos de Villaverde, para hacer la pequeña manutenzione, pero según se comprobó, el contrato y la voluntad de atender nuestras fronteras no lo permitían.

Por otra parte, las noticias aparecidas en algunas revistas internacionales respecto a la creación del nuevo equipo de rallyes del RACE no acababa de entusiasmar a las altas esferas internacionales, por lo que se tomaba la decisión de que, aprovechando la falta de actividad de Bruno Saby, hacerle correr con nuestro programa.

Confío que con la llegada de un piloto francés y de su gran experiencia en este tipo de coches, los problemas de frenos

serán resueltos con los discos grandes que a mí me negaron, y señal de que todo va a cambiar es que mientras escribo estas líneas mis apreciados mecánicos de Madrid se encuentran en Montpellier por primera vez, haciendo una semana de prácticas sobre el coche de correr, por lo que si además de los discos de freno, Bruno Saby se trae algunos recambios mis/sus mecánicos podrán mantener la eficacia del vehículo en vez de pasear la camioneta con ruedas y gasolina.

Por mi parte, después de haber conducido un vehículo tan exigente como el Turbo 16, el Ferrari con el que participé en el campeonato del 84, en el que me subí después del Guillerías para hacer un ensayo, me parecía un grupo 1, con gran cabreo por parte del preparador.

Nuestra próxima participación, aparte de la Baja Montesblancos, podría ser en El Corte Inglés, pero existe un problema de coincidencias de fechas con el Cuatro Regiones que se intentará resolver, pues en estos momentos sólo queda un Ferrari cuatro válvulas de los tres que había el pasado año. El de Ionimo Iognana en Asturias fue vendido a un coleccionista; el de Bronson, mi coche del Vasco-Navarro, fundido en un accidente en Sicilia, quedando sólo el de Lucky.



Antonio Zanini

RALLYE VASCO-NAVARRO

SAINZ DERROTO A SERVIA

POR primera vez en esta temporada un piloto español ha logrado batir a Salvador Serviá y su Lancia-Rothmans. Y ha sido el jovencísimo piloto de Renault Carlos Sainz, quien, compensando la diferencia de potencia por la lluvia, se ha adjudicado muy brillantemente su primera victoria en una prueba puntuable para el Campeonato de España.

La ausencia de Beny Fernández (corriendo con poca fortuna en Bulgaria) y de Antonio Zanini, por causas de todos conocidos (de todos modos el rallye vasco nunca entró en los planes del equipo Peugeot-Talbot), Sainz y Serviá iban a verse las caras. Sólo la presencia de la lluvia podía reducir la diferencia de caballería entre el Lancia (320 caballos) y el Renault 5 Turbo (290 CV.), calzados también con diferentes neumáticos, con Pirelli para el italiano y Michelin para el francés. Los otros inscritos apenas optaban al papel de figurantes, pese a que las luchas entre ellos fueron a menudo apasionantes.

Tramo a tramo, las diferencias entre los dos hombres de cabeza apenas eran de un puñado de segundos. Por si fuera poco, ambos pilotos parece que se ponen de acuerdo para cometer errores en los mismos tramos, en el 5.º de la segunda etapa, y nada mas empezar, Sainz se sale en una curva muy rápida,

chocando contra un talud, perdiendo sus faros y terminando el tramo a ciegas. Por su parte Serviá también se sale reventando una rueda y dañando su suspensión perdiendo más tiempo que Sainz en volver a la carretera.

Al finalizar la prueba, Carlos Sainz aventaja en seis segundos a Serviá; sin embargo, el piloto catalán reclama por haberse encontrado una grúa de la organización mal situada, lo que le obliga a efectuar un violento frenazo en el penúltimo tramo, con el consiguiente retraso. La organización atiende su reclamación, pero no anula otro tramo en el que el santanderino Puras se había encontrado de frente con un camión.

Estas reclamaciones y anulaciones dan como resultado final la victoria, indiscutible, de Sainz, pero con la diferencia mínima de un segundo de ventaja sobre el piloto del Lancia, que sigue firmemente encaramado en la cabeza del Campeonato Nacional.

Tras los dos líderes, es Jesús Puras quien no tiene grandes dificultades en imponer su nuevo Renault 5 Turbo, por delante de un incisivo Martorell, que salva el honor de Talbot, que había visto el abandono de Borja Moratal en los primeros kilómetros de la prueba. Bassas, sin la presencia de Ricardo Muñoz, se impone entre los automóviles de serie, llevando su Renault 11 Turbo a la quinta posición final,

Carlos Sainz logró derrotar a Serviá

La lluvia compensó la diferencia de potencia entre el Renault y el Lancia

por delante de Arqué, vencedor del grupo A, y de los Peugeot 205 GTi, entre los que Pradera se impuso a Zorrilla por más de tres minutos.

Entre los Fiesta, el asturiano Pino, haciendo pareja con Holke, se impuso casi por medio minuto a Argenta, completando las diez primeras posiciones de esta quinta prueba del Campeonato Nacional.

Fotos: Josu Bilbao



A Serviá le frenó una grúa
Jesús Puras terminó 3.º con su nuevo Turbo



Clasificación

1, Sainz-Boto (Renault 5 Turbo), 2 h 44 m. 31 s.; 2, Serviá-Sabater (Lancia 037), a 1 s.; 3, Puras-Casar (Renault 5 Turbo), a 19 m. 34 s.; 4, Martorell-Bou (Talbot Samba), a 19-42; 5, Bassas-Mas (Renault 11 Turbo), 1.º grupo N, a 22-08; 6, Arqué-Aluñá (Opel Manta), 1.º grupo A, a 25-01; 7, Pradera-Zubizarreta (Peugeot 205 GTi), a 25-06; 8, Zorrilla-Minguez (Peugeot 205 GTi), a 28-31; 9, Pino-Holke (Ford Fiesta XR2), a 34-41; 10, Argenta-Arauzo (Ford Fiesta XR2), a 35-13.

Clasificación Campeonato de España

1, Serviá (990 puntos/5 resultados); 2, Sainz (736/4); 3, Arqué (538/4); 4, Muñoz (492/4); 5, Pradera (392/4); 6, Bassas (366/3); 7, Martorell (320/3); 8, Beny (288/3); 9, Alisa y Cabanes (224/2).

FORMULA 3:

LLEGAN LOS EXITOS

LOS pilotos españoles de Fórmula 3, Luis Pérez Sala y Luis Villamil en Italia, junto a Adrián Campos en Alemania, están haciendo una temporada sensacional en ambos frentes: pelean con los mejores, mandan en muchas cerreras y encabezan los respectivos campeonatos. El esfuerzo de los dos «Luises», a los mandos de sus Ralt RT 30 apoyados por Campsa, acaba de recibir el mejor premio, Pérez Sala es ya el primer clasificado del Campeonato italiano de Fórmula 3, en igualdad de puntos con Alex Caffi. La carrera de Mugello ha sido la guinda de su actuación.

Pérez Sala y Villamil lograron los

cero fue Caffi a ocho segundos de Pérez Sala, seguido muy de cerca por la Amati. Luis Villamil perdió puertos a causa de un accidente producido justo delante de su coche en la línea de salida, pero aún así fue capaz de terminar en novena posición.

El valenciano Adrián Campos corrió por vez primera en el rapidísimo circuito alemán del Avus, un circuito en el que los Fórmula 3 hacen de media doscientos kilómetros por hora, y tras ser séptimo en entrenamientos logró la tercera posición en la primera vuelta de carrera, para ponerse el primero ya en la segunda vuelta. A partir de ese momento la lucha por la cabeza se centró



puestos séptimo y noveno en entrenamientos tras coleccionar un buen montón de problemas. El panorama cambió en las dos mangas clasificatorias; Pérez Sala logró el segundo puesto en la suya y Villamil el sexto. En la manga final Pérez Sala hizo una de sus clásicas carreras al límite y después de luchar con Caffi y Giovanna Amati los adelantó para terminar en segunda posición a menos de cuatro segundos de Forini, que conducía un Dallara. El ter-

en cinco pilotos hasta que Seher en una maniobra suicida tocó a Campos y este torció una suspensión. Adrián continuó su carrera sin miedo y, además de hacer la vuelta rápida terminó en quinto lugar.

La clasificación final de la carrera fue: Weidler, Reuter y Kausman. Campos con 50 puntos es ahora tercero en el campeonato alemán precedido por Weidler con 85 puntos y Reuter con 54 puntos.

Adrián Campos alcanzó el tercer puesto del Campeonato alemán
En el circuito Avus los Fórmula 3 hacen 200 de media



A TODO GAS



● Eugenio Casas y Rosendo Touriñán, con un Lada Niva convenientemente preparado —tiene un motor de 165 caballos—, y Delfín López en motos serán los participantes españoles en el Rallye del Atlas.

● Beny Fernández ha tenido que abandonar en el Rallye Arenas de Oro, en Bulgaria, adonde se había desplazado a la búsqueda de puntos para el Campeonato de España. Beny, sobre el Manta 400, marchaba en segunda posición, tras el Lancia 037 de Dario Cerrato y por delante del Audi de Demuth, cuando le falló el encendido y tuvo que retirarse.

● Nuevo triunfo de los Rover en Donnington Park, tercera prueba del Europeo de Turismos. La victoria fue para Walkinshaw-Percy. En la división primera, victoria del equipo español De Castro-Ripollés, sobre Golf GTi, tras el abandono de Villota. También tuvo que abandonar Zapico, por problemas de frenos en su BMW.

● Tras la victoria de Ragnotti y el R-5 Maxi Turbo en el Tour de Córcega se han hecho más fuertes los rumores del desmantelamiento del equipo Renault de Fórmula 1 en favor de un retorno a los rallyes. En éstos, Renault tendría la posibilidad de batirse con el Peugeot 205 Turbo 16, que es un competidor directo para sus productos.

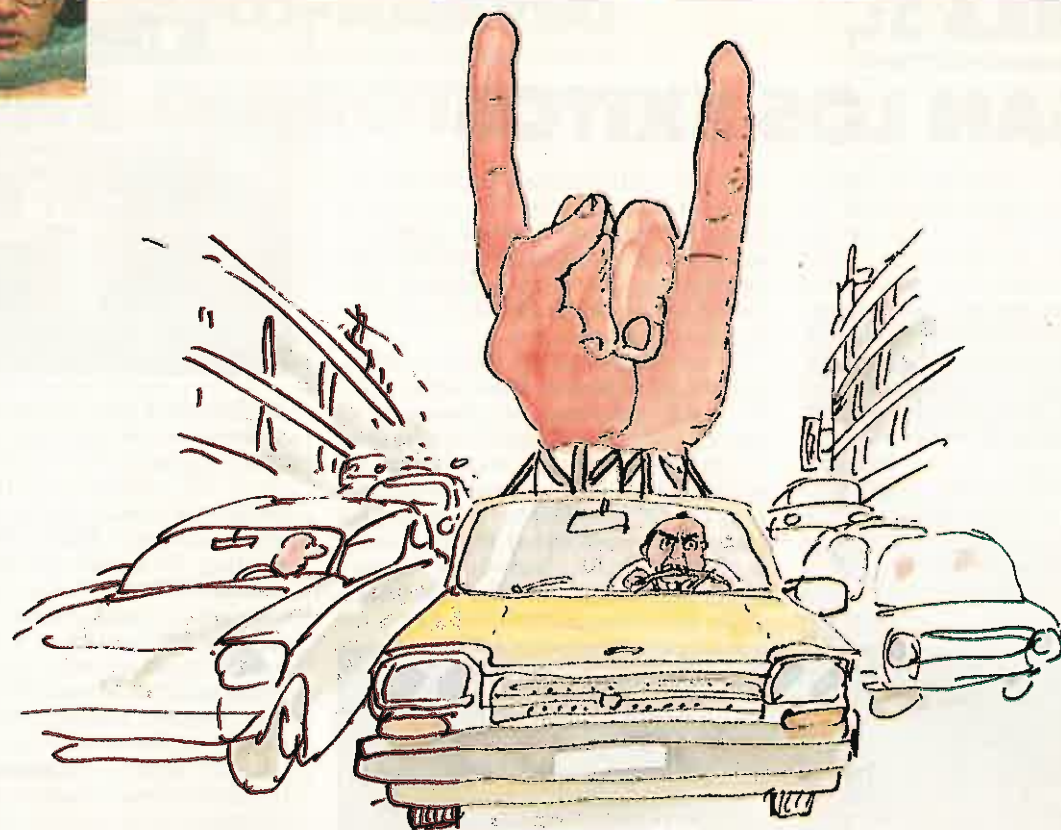
● Aunque Renault dejara de tener su propio equipo en Fórmula 1, seguiría produciendo motores para equipar los Lotus, Ligier y Tyrrell.

● Antonio Albacete terminó segundo en la carrera del Campeonato Británico de Fórmula Ford 2.000 disputada en Castle Combe. Cuarto en los entrenamientos, logró colocarse en segunda posición, por delante del campeón británico John Pratt, que dio la vuelta más rápida de la carrera.

● El Criterium Luis de Baviera tiene nuevo patrocinador: Amortiguadores Monroe. Esperemos que sus organizadores sepan aprovechar la oportunidad, pues en Monroe la intención es que el acuerdo tenga continuidad.



BALLESTA



Man Ralieson

Realiza: Pilar Parra
Fotografía: Alex Puyol

Caprichos

1 y 2
Ferrari 250 GT.

3
Ferrari 250 GTO.

Estos modelos de coches pertenecen a una completísima colección de miniaturas Ferrari realizadas por el fabricante italiano Box para coleccionistas. Cuestan 1.500 pesetas y son de escala 1/43. Son de metal y se sirven en diferentes colores. Pueden adquirirse en tiendas especializadas o por correo en Imberti, vía Layetana, 38, Barcelona.



TEMPOREDO

En cualquier concesionario Seat

TODO UN SALON del AUTOMOVIL



Muy cerca de usted, en cualquier concesionario de la Red Seat, tiene la oportunidad de conocer la gama de automóviles más extensa del mercado. Un auténtico Salón del Automóvil. Con todos los modelos Seat. Una nueva tecnología que garantiza coches fuertes. A toda prueba. Con los modelos

Volkswagen. Automóviles de leyenda. Duros. Racionales. Prácticos. Fiables. Y la perfección de los Audi. La belleza unida a la técnica más sofisticada.

Recuérdelo. Muy cerca de usted, en cualquier concesionario de la Red Seat, hay todo un Salón del Automóvil. Acerquese a visitarnos. Le esperamos.



El Corte Inglés
DEPORTES

EL CORTE INGLÉS FORMA EQUIPO CONTIGO.

Puede que al principio no sea muy fácil, pero vale la pena intentarlo. Hacer deporte es bueno para todos y para todo. En El Corte Inglés formamos equipo contigo y te ayudamos a encontrar lo que necesitas para la práctica del deporte que más te gusta. Tenemos Plantas de Campeones, con una tienda especializada para cada actividad deportiva. Equipate con nosotros y lánzate a practicar tu deporte.



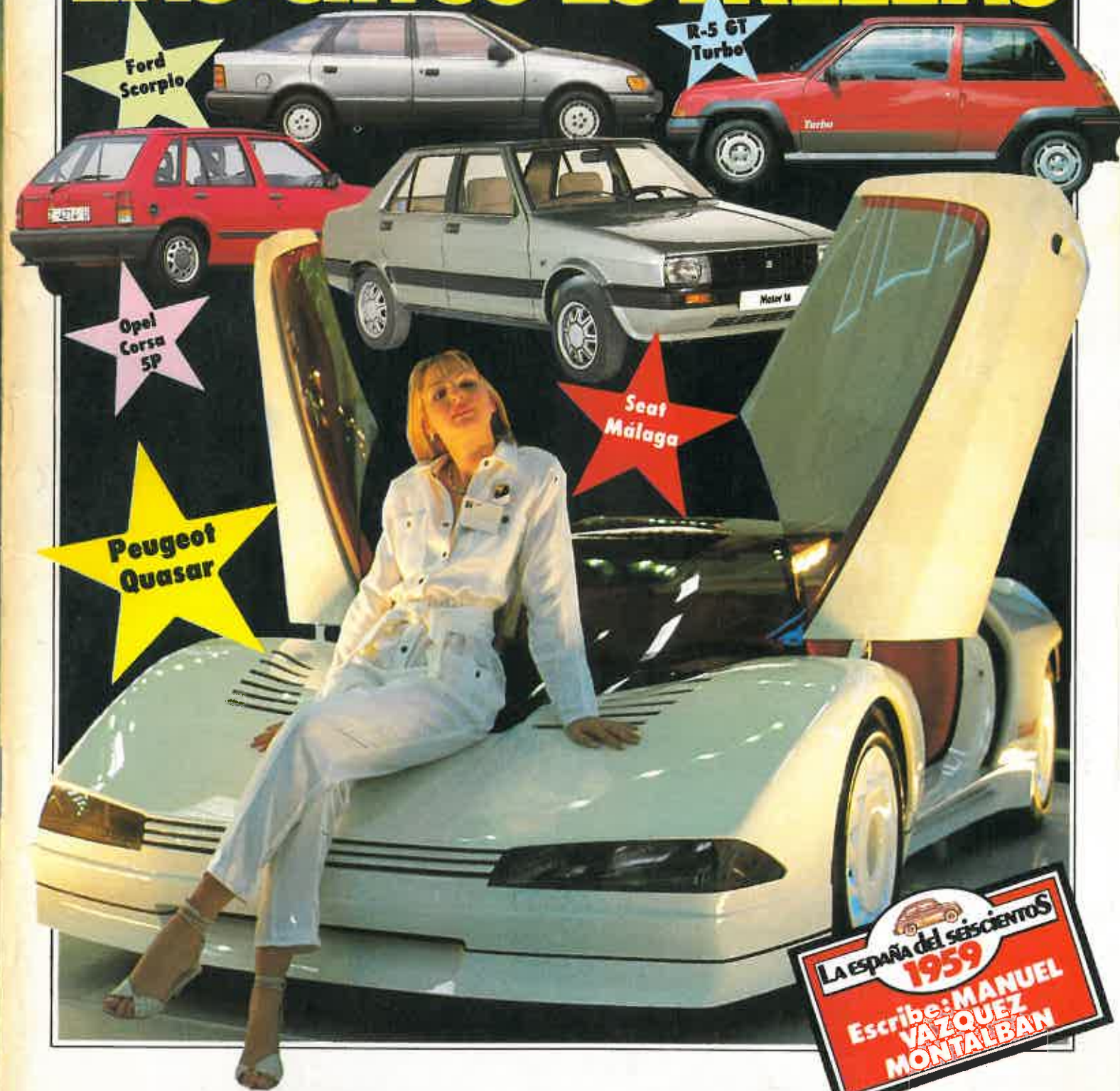
EL MALAGA DIESEL CONTRA SUS RIVALES

EXTRA
SALON

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

18 de mayo de 1985 • Núm. 82 • 200 ptas.

LAS CINCO ESTRELLAS



LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS
1959
Escribe: MANUEL
VAZQUEZ
MONTALBAN