

**PRUEBA**

**15.000 Kms. DEL VW POLO**

LA ESPAÑA del SEISCIENTOS  
**1960**  
Escribe: VICTOR MARQUEZ REVIRIEGO

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

25 de mayo de 1985

Núm. 83 • 175 ptas.

# SUPERCINCO 5 PUERTAS

**LO ULTIMO**



**COMPARATIVA**

**OPEL CORSA TR  
FRENTE A R-9 GTC**



**MONACO-F1**

**LA REVANCHA  
DE ALAIN PROST**



Los milagros del nuevo sonido  
de la avanzada tecnología de Fujitsu Ten



La experiencia de muchos años y la continua investigación de **FUJITSU TEN** garantizan que sus productos están siempre a la cabeza del avance tecnológico. Por ejemplo, oche usted una mirada a estos radio-cassettes ETR, **SERIE H**. Sus circuitos integrados IC son altamente compactos. El producto del saber electrónico de **FUJITSU TEN** que le asegura un excelente sonido y alta fiabilidad a un coste reducido. Además, para garantizar el confort y seguridad del conductor, los modelos de la **SERIE H** están diseñados con un frontal plano que permite el fácil acceso a todos los mandos y posee unos

botones especiales **PRE-SET** de alta sensibilidad que responden con un «click» para confirmar la entrada de información. El exclusivo **LCD** (display de cuarzo líquido) de amplia visibilidad, es posible a través del uso del micro-computador extraplano, proporciona una amplia extensión de visibilidad y el **OPTI-MI** (indicador de modo óptico) le informa por el color del display si está funcionando la radio o el cassette. Todo ello añade, a las noticias excitantes para el oyente en el coche, otro ejemplo más de la alta tecnología de **FUJITSU TEN**, como los nuevos milagros del nuevo sonido.

**MUSICOM sa**

Car Audio



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

## Renovarse o morir

**E**STA semana vamos a jugar al optimismo. Vamos a distanciarnos de la dura y cruda realidad del sector automovilístico, para asomarnos a un futuro inmediato que nos pueda devolver glorias pasadas. El director general de Tráfico, José Luis Martín Palacín, se ha metido de lleno en harina y está dispuesto a proporcionarle a las marcas el balón de oxígeno que tanto necesitan. El tema, **la renovación del parque automovilístico**, no es nuevo, pero nadie se había atrevido a sacarlo decididamente como ahora lo va a hacer Palacín.

En un minucioso y detallado informe, la Dirección General de Tráfico propone a José Barrionuevo, para que él lo eleve al Consejo de Ministros, la fórmula que evitaría 400 muertes anuales en las carreteras españolas. Este es el objetivo. Para ello Martín Palacín sugiere la renovación de un parque arcaico y preocupante, con inspecciones técnicas obligatorias a partir de los diez años, con un pago aplazado del impuesto de lujo, con una fórmula que permita que los coches nuevos se puedan pagar en 48 mensualidades y con un esfuerzo notable por parte de los fabricantes, para que también arrimen el hombro y la operación pueda alcanzar el éxito

deseado. Con estos y otros ingredientes todavía no desvelados, el tema puede salir adelante. Claro que sí.

El director general de Tráfico ha echado las cuentas, se las sabe de memoria, y los números lo dicen, una y otra vez, que la operación es viable. El parque nacional de automóviles supera los diez millones de unidades, pero un 49 por 100 de turismos ha traspasado ya la barrera de los diez años. Esto, de una forma muy sencilla, quiere decir que más de cuatro millones de coches, por viejos, son un peligro constante. Hay que renovar, pero sin olvidarse del sufrido usuario, al que hay que echarle no una sino mil manos, para que pueda tener acceso a un nuevo automóvil. Esta sería la fórmula mágica que nos llevaría a un tráfico más seguro por las carreteras españolas. La intención, la noble intención de evitar a toda costa que se incremente la escalada de víctimas, merece ser apoyada desde todos los ángulos. Por favor, no seamos cíceros. La operación beneficia a todos y todos tendremos que aportar nuestro granito de arena para que el automovilista y su máquina gocen de una estupenda salud. Renovarse o morir. Sencillamente, ésta es la cuestión.

Félix Lázaro



## SUMARIO

<b>4</b> PUNTO DE MIRA M-16	<b>34</b> CUENTENOS SU CASO
<b>8</b> LO ULTIMO	Supercinco cinco puertas
<b>12</b>	Porsche 944 Cabrio
<b>13</b>	Fireaero, la locura californiana
<b>14</b>	Hooper, carroceros real
<b>17</b> DISEÑO	Recuerdos del salón
<b>18</b> FUERA DE SERIE	El rey de la plata
<b>27</b> MERCADO	Oferta de la semana
<b>28</b>	Precios de coches nuevos
<b>30</b>	Precios de coches usados
<b>33</b> CONOZCA SU COCHE	Un motor para el año 2000
	<b>36</b> AGENDA PERSONAL
	<b>38</b> COMPRAR Y VENDER
	<b>49</b> XAVIER DOMINGO
	Los taxistas de París
	<b>50</b> FRENTE A FRENTE
	Renault 9 GTC contra Opel Corsa 1.2 GLS
	<b>57</b> DEPORTE
	Jarama: Trofeo San Isidro
	<b>58</b> CATALUÑA EXPRES
	Objetivo: F-1
	<b>59</b> DEPORTE
	Campeonato del Mundo de Motociclismo
	<b>60</b>
	Gran Premio de Mónaco de Fórmula 1
	<b>65</b>
	II Rallye Villa de Madrid
	<b>66</b> JUAN BALLESTA Y RAFAEL CID

Pág.  
**20**

Prueba de fiabilidad del Volkswagen Polo 40 C después de 15.000 kilómetros. Dureza, fiabilidad y calidad de materiales son los aspectos más resaltables encontrados en la prueba.



Pág.  
**43**

La España del Seiscientos: la década de los «seatonos». Víctor Márquez Reviriego, Premio Nacional de Periodismo, comenta con agudeza lo acontecido en el año 1960.



Mercedes. Hace un mes, el Volkswagen Golf GTI fabricado en los USA consiguió el título de «Coche del Año» entre los fabricados en ese país, según informa nuestro corresponsal Charles G. Proche.

## UN SEGURO Y MAS

El sector del seguro del automóvil experimentará una interesante evolución, con la incorporación de España a la Comunidad Europea. Al margen de los acuerdos firmados, las compañías comenzarán a ofrecer nuevos productos, y el primero ya aparecido en el mercado. Se trata del Vip Car de Winterthur, que con un suplemento de aproximadamente un 5 por 100, sobre la póliza de todo riesgo de la compañía, ofrece una cobertura adicional inédita en el mercado español.

Entre otras garantías del seguro Vip Car, durante los tres primeros años de vida del vehículo, si este se pierde por accidente, se paga el coche como nuevo, incluso los efectos personales. Se paga el alquiler de un vehículo similar si la reparación excede de diez días. Incluye la responsabilidad civil del contratante, por conducir otros turismos o motocicletas. La garantía afecta automáticamente a todos los accesorios y se paga el valor total del coche en caso de robo. En el caso de viajes, en España y el extranjero, se ofrece una cobertura total de asistencia.

Según las condiciones de la póliza, los conductores que no tengan siniestros, tienen derecho a bonificaciones.

## Los Yugo se retrasan

El importador de los Yugo en nuestro país ha decidido retrasar la puesta en marcha del proceso de comercialización de sus coches en espera de los nuevos modelos de la casa yugoslava. La venta de más de treinta mil unidades de Yugo 45 y 55 en el mercado USA ha supuesto una serie de modificaciones estéticas impuestas por las rígidas normativas americanas que todos los importadores europeos de la marca quieren incluir en sus vehículos. Tales operaciones de retoque en paragolpes y grupos ópticos saldrán a la luz en un plazo de tiempo no superior a seis meses, y a partir de ese momento ya estarán disponibles los coches en el mercado español.

## Seat: tiembla Gran Bretaña

El próximo mes de septiembre llegarán a Gran Bretaña 2.500 unidades de coches Seat, modelos Ibiza, Ronda y Málaga, a precios muy competitivos, que están sembrando la alarma en la industria británica del automóvil. Fuentes de la empresa Rover han calificado de «criminal» el que los vehículos extranjeros deban sufrir en España altos aranceles de importación, mientras los coches españoles en Gran Bretaña sólo pagan el 4 por 100. Los modelos Ibiza se pondrán a la venta en aquel país a precios que oscilan entre 3.800 y 5.000 libras esterlinas (de 825.000 a 1.080.000 pesetas), es decir, en torno a 150.000 pesetas más baratos que los modelos Austin Rover.

## JAPONES EN LOS USA

Un coche japonés, el deportivo Toyota MR 2, ha sido declarado como el mejor coche importado en los Estados Unidos, por delante del Mitsubishi Mirage Turbo, el Merkur XR4 TI (un Ford Sierra XR4 con motor cuatro cilindros turbo 2.3), el Volkswagen Jetta GLI, el Nissan Maxima, el Mitsubishi Galant, el Nissan 200 SX, el Subaru Turbo Coupé y los Chevrolet Sprint y Spectrum, ambos fabricados en Japón. Este título, otorgado por la prestigiosa revista «Motor Trend», tiene gran importancia al otro lado del Atlántico, donde hay cinco mil vencedores de coches de importación, que suponen el 27 por 100 del total de las ventas. De todos ellos, los japoneses son los que llevan la voz cantante con un 71 por 100 de esa parcela. En anteriores años, el título ha correspondido a marcas japonesas, salvo una vez que se lo llevó

## 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 Benet, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Catalina José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña), Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina), Giancarlo Perini (Turin); Charles G. Proche (Long Beach, California) Hans Jürgen Tucherer (Alemania) Diseño: Juan G. Aso Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas), Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Victor 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. Télex 43974 nrye e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín Teléfono 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid) Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037. 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.



## EL COCHE EN ESCENA

DENTRO del programa de actividades en las Fiestas de San Isidro, en Madrid, el grupo Laboratorio Teatro Settimo ha representado su obra «Ejercicios sobre la tabla Mendeleev» en la antigua funeraria de Madrid, que recientemente ha sido habilitada para actividades culturales.

El grupo de teatro Laboratorio Settimo, a lo largo de las dos horas de representación, ejecutaba cuatro cuadros escénicos, en uno de los cuales el personaje central era un Opel Rekord que recibía la furia escénica de los airados actores hasta quedar totalmente destrozado.

Una vez más, para bien o para mal, el coche ha subido a un escenario como protagonista principal.



## Pague con tarjeta

En este mes de mayo la autopista A-7, en su tramo entre Granollers y La Junquera, pone en funcionamiento una nueva maquinaria para pago de peaje. Por un lado se han instalado máquinas automáticas para expedir los tiquets

## Contra los coches viejos

El presidente de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez, ha propuesto un plan para aumentar las ventas de vehículos en el mercado interior, que consiste en la retirada de 1,8 millones de vehículos muy viejos que aún circulan a un ritmo de 200.000 anuales. A este monto se le aplicaría sólo un 10 por 100 de impuesto de lujo. Por su parte, los fabricantes reducirían un 5 por 100 el precio franco fábrica y abrirían líneas blandas de financiación. El señor Díaz Álvarez argumenta, además, que para Hacienda este plan supondría incrementar la recaudación fiscal en 57.000 millones de pesetas. El señor Boyer tiene ahora la palabra.

## VUELVEN LOS SIMONES

PASEAR en simón por el Retiro madrileño es de nuevo una realidad. Coincidiendo con la festividad del Patrón, el alcalde de Madrid, don Enrique Tierno Galván, inauguraba este nuevo servicio para «solaz y holganza de los vecinos y visitantes de esta Villa y Corte».

Estos visitantes podrán pasear por el parque cómodamente sentados en su simón a veinte duros por persona. Los coches de caballos que han entrado en servicio en el parque del Retiro son auténticos vehículos de época, modelos Landó, Vis a vis, Carretela y Milor, cuya localización y acondicionamiento no ha sido nada fácil, ya que desaparecieron prácticamente con la guerra civil.

## CIEN OCTANOS

Los dos días que tenían los empleados de Seat de regulación de jornada, se han empleado en actividades formativas, a modo de cursos, a los que también ha asistido J. A. Díaz Álvarez, que se trajo la idea de Japón, en donde es una medida usual. Este año se han batido todos los récords en el Salón de Barcelona. El de espectadores quedó cifrado en más de setecientos mil. Las cuatro sociedades en que se ha escindido Pirelli, Pirelli Neumáticos, Productos Pirelli, Pirelli Productos Industriales del Caucho y Cables Pirelli, invertirán próximamente unos siete mil millones de pesetas para incrementar su producción. Paolo Bernardelli, director comercial y de marketing de Fiat Auto, reconfirmó el interés de Fiat en potenciar sus actividades en España.

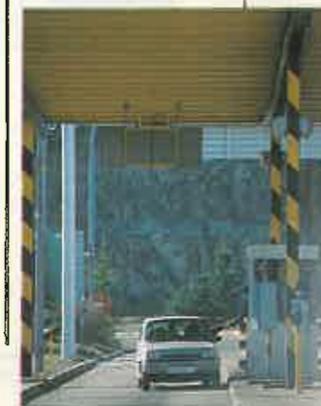
Anunció que en los próximos dos años los puntos de asistencia pasarán de 87 a más de 150.

Después de cinco meses de duras negociaciones se ha firmado el convenio colectivo de Fasa-Renault, que afecta a 23.000 personas. El aumento salarial para este año es del 7 por 100 y en 1986 la subida del índice de precios. La empresa se compromete a no plantear despidos forzados en esos dos mismos años.

Un Juzgado de Costa Rica ha declarado ilegal la compra, sin licitación, de 250 camiones españoles de la marca Pegaso por parte del Gobierno costarricense.

El comité de empresa de General Motors ha endurecido su postura negociadora del convenio y ha anunciado la convocatoria de huelga entre los días 21 y 31 de mayo en lugar de las dos jornadas de paro a la semana que venía realizando.

de tránsito, y por otro, para su pago, se aceptan ya en todas las salidas las tarjetas magnéticas de las entidades bancarias más importantes. Este sistema sólo se utilizaba, hasta ahora, en Estados Unidos. En algo tenemos que estar más avanzados...



# "El Nuevo Opel Corsa 5 puertas..."



## Opel Corsa. Ingeniería alemana a su alcance.

El nuevo Corsa 5 puertas es un coche diseñado por Opel para satisfacer las necesidades más exigentes.

Sus cinco puertas permiten un acceso más fácil al interior del habitáculo y a su amplio maletero.

Su interior está concebido para un aprovechamiento integral del espacio.

Su equipamiento es tan completo como eficaz, proporcionando el máximo de confort, incluso en los

viajes más largos.

Alcanza una velocidad máxima de 163 kms/h. y consigue los 100 kms/h. en sólo 13 segundos, con el motor de 70 CV.

Hay 10 versiones Opel Corsa 5 puertas donde elegir.

Uno para cada tipo de persona. Pero todos jóvenes, deportivos y muy divertidos de conducir para disfrutar en compañía.

Con un consumo mínimo: desde

4,7 litros a 90 kms/h.

Y con un precio asequible: desde 601.100 ptas. F.F.

Nuevo Opel Corsa 5 puertas. En todos los Concesionarios Oficiales Opel.

\*Espejado derecho opcional.

**OPEL**   
INNOVACIONES EN MARCHA.

## AHORA CON CINCO PUERTAS SUPERCINCO ATACA DE NUEVO

**E**N Renault se está reaccionando con cierta rapidez para salir de la crisis. Una prueba de ello es la aparición de este Supercinco cinco puertas antes de lo inicialmente previsto. Un lanzamiento que de momento afecta únicamente al mercado francés, pero que a partir del mes de septiembre se producirá también en los demás países europeos, incluido España, en donde FASA Renault ultima los detalles para iniciar la producción durante el verano.

Después de unos tímidos comienzos que asustaron a los res-

ponsables comerciales de la marca francesa, el Supercinco está poco a poco ganando mercados. En Francia comienza a acercarse a ese 14 por 100 del mercado inicialmente previsto y que durante los primeros meses se había quedado en sólo un 7 por 100. En Italia, las ventas son altas, gracias a unos precios particularmente bajos, según sus competidores— y en España, va ca-

mino de desplazar a su hermano mayor, el R-11, en el primer puesto de las ventas.

Para conseguir todo esto, Renault ha tenido que ampliar su oferta presentando más versiones de las que en un principio había previsto para los mercados europeos. Oferta que ahora se desdobra con la aparición de la carrocería de cinco

puertas, que se va a ofrecer en todas las motorizaciones disponibles en cada mercado, con excepción de la Turbo, desti-



La competencia puede ponerse a temblar. Renault lanza el Supercinco 5 puertas, con seis centímetros más de distancia entre ejes. La comercialización es inmediata en Francia. En España tenemos que esperar hasta septiembre.



# Lo último

nada a un público deportivo, cuya única opción seguirá siendo la carrocería de tres puertas.

Contrariamente a lo que ocurrió con el viejo R-5 de cinco puertas, en el que Renault sólo estudió la posibilidad de convertir las dos puertas laterales en cuatro —problema que por cierto ya habían resuelto al hacer el Renault 7 español— sin modificar para nada el bastidor. En el Supercinco han ido a más, conscientes de que el espacio para las pier-



Los seis centímetros más repercuten en su totalidad en mayor espacio para los ocupantes del asiento trasero.

nas de los ocupantes del asiento trasero se quedaba un poco justo, sobre todo si se comparaba con el que ofrecen sus más directos

competidores, el Peugeot 205, el Fiat Uno o el Opel Corsa. En esta versión de cinco puertas han ampliado en seis centímetros la distancia entre ejes, que se destinan completamente a mejorar la habitabilidad posterior. Los diseñadores franceses han sido conscientes de que los que desean esta versión de cinco puertas, buscan el disponer de una suficiente habitabilidad trasera. Es una clientela que en buena parte hacen de este tipo de coche el vehículo único familiar, para la que no tiene tanta importancia el disponer de un segundo coche, lo más diminuto posible para moverse en el tráfico urbano, en el que además no varían para nada las posibilidades de aparcamiento entre llevar un coche seis centímetros más corto o más largo.

La fabricación de este Supercinco cinco puertas supone la utilización de un techo y un piso diferente al de la versión de tres puertas, además de los laterales y, por supuesto, las puertas. Afortunadamente, la soldadura de la carrocería por medio de robots da la flexibilidad

necesaria en las cadenas de fabricación para que se puedan ir montando indistintamente las carrocerías de los dos tipos.

A señalar también el que en el Supercinco cinco puertas, las ventanillas de las puertas traseras descienden hasta abajo del todo y no hasta la mitad, como en el viejo 5. Además, a partir de esta versión, el asiento trasero es abatible parcialmente, en un tercio o dos tercios de su anchura, reforzando así la utilitariedad del vehículo.

En lo que se refiere al precio, el 5 puertas supone un aumento medio con respecto a la versión de tres puertas de un 3,25 por 100. Por versiones, las más económicas se ven afectadas por un 4,5 por 100, mientras que las más altas —la GTS— sólo sube un 2,5 por 100. Estos aumentos, con muy poca diferencia, deberían mantenerse en España. Hablando en pesetas, puede especularse que, por término medio, las versiones cinco puertas costarán entre 30.000 y 35.000 pesetas más caras que las equivalentes en tres puertas.

El lanzamiento del Supercinco cinco puertas no es más que el penúltimo paso en la implantación de una amplia gama. Los últimos pasos serán la aparición de la versión diesel, en el mes de septiembre —primeros de noviembre en España— y posteriormente una versión comercial.

## LA IMPORTANCIA DE TENER CUATRO PUERTAS

EN los últimos años, un único modelo nacional ofrecía la alternativa tres puertas/cinco puertas: el Renault 5 en su anterior configuración. Veamos cómo los compradores es-

bido siempre una mayor oferta (por ejemplo, las versiones TS y Copa, vendidas únicamente con tres puertas). De haberse igualado las ofertas, es más que posible que hubiesen

	1982 (%)	1983 (%)	1984 (%)
Tres puertas ....	56,5	55	54,8
Cinco puertas ..	43,5	45	45,2

pañoles se han inclinado por una u otra solución.

En el cuadro adjunto puede apreciarse que prácticamente la mitad de los compradores del Renault 5 se han inclinado por cada una de las soluciones, con una ligera superioridad de quienes prefieren únicamente las tres, pero teniendo en cuenta que en esta solución ha ha-

ganado los amantes de un mayor número de accesos.

En cuanto al incremento de las ventas que puede suponer el lanzamiento de versiones de cinco puertas, no es descabellado pensar, por experiencias anteriores, que puede suponer entre un 20 y un 25 por 100, al menos entre los compradores típicos de esta categoría.

## Un juego trivial para dejar en la cuneta a los especialistas

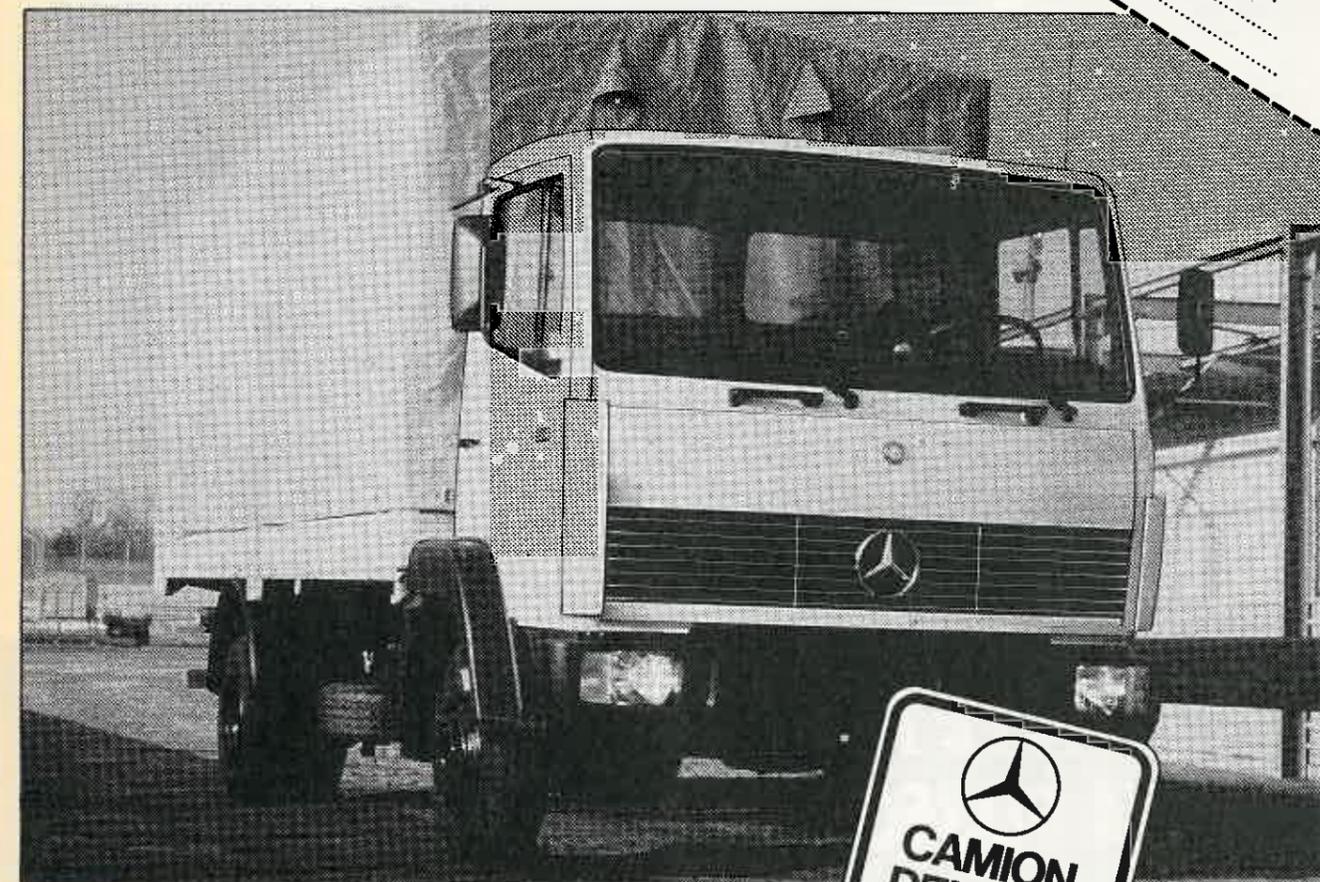
No hay nada más divertido que jugar con sus conocimientos triviales sobre el mundo del motor. Lo más sencillo, lo más trivial se convierte en un juego donde los expertos derrapan. Con preguntas como, ¿qué marca de cervezas patrocinaba la escudería de Paul Newman? o, ¿qué marca de automóviles conducía Roger Moore en la serie «El Santo»? se adelanta y se gana a los entendidos. Es un juego escrito por MOTOR16 e ideado por EDUCA. Una competición para divertirse con los amigos. Y, en el fondo, no es tan trivial.



Dennis Benton & Bowles

## 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.



**E**l carrocerero alemán Paul Rollman se ha adelantado a la propia Porsche y ya tiene disponible una versión cabriolet del 944, del que conserva toda la estructura. El resultado es atractivo y varía por completo la filosofía del modelo original, al margen de que la estética está muy conseguida. La línea posterior, sin embargo, es algo masiva y recurre a conceptos estilísticos, clásicos en los deportivos de los años cincuenta con un largo capot, que llega a cubrir los asientos posteriores.

La casa Porsche tiene ya previsto lanzar en 1986 una variante descapotable del sustituto del 924 (ver MOTOR16 número 24, del 7 de abril de 1984) y también se ha hablado de un 944 Cabrio, ya que por ahora este tipo de carrocerías sólo se ofrecen en la gama 911. Rollman ha sabido despabilar su trabajo para ofrecer a la clientela alemana un modelo que debe gozar de un buen grado de aceptación.

## PORSCHE 944 CABRIO CON EL PELO AL AIRE

59,5 cv.  
**SIENTE HERVIR TU SANGRE**  
**YAMAHA RD350LC**



Dale a tu cuerpo lo más puro y bello de la esencia motorista. Siente cómo hierve tu sangre, y se excitan todos tus sentidos. Mótate en YAMAHA RD350 y dále gas. Tu vida cobrará una nueva dimensión. YAMAHA RD350. Del circuito a la calle.



HF 473.000 Ptas.

MOTUL

## NI MOTO, NI COCHE, FIREAERO LA LOCURA CALIFORNIANA



El Fireaero es un cóctel extraño pero efectivo. El motor viene de una moto y el tren delantero de un coche.

La imagen del Fireaero es tan desafiante como su carácter. Su conducción es excitante como la de un biplaza de carreras.

**C**UALQUIER «manitas» de la mecánica con trescientas horas libres y algo menos de novecientos mil pesetas puede construirse este engendro mecánico, inofensivo a primera vista, pero que una vez puesto en movimiento es violento y veloz como pocas máquinas sobre ruedas.

El Fireaero, diseñado en California, es una mezcla de moto y coche que sólo pide un conductor-piloto dispuesto a corretear por carreteras de montaña.

El usuario español no puede disfrutar de estas lo-

curas mecánicas por culpa de una normativa legal obscurionista, pero tanto en USA como en Inglaterra son moneda corriente y existen cientos de pequeños constructores que no paran de sacar al mercado vehículos más y más curiosos. El Fireaero está construido con el chasis de una moto Honda al que se le ha quitado la horquilla delantera para acoplar un chasis especial en donde va anclado el tren delantero de un Volkswagen Escarabajo.

El conjunto de este injer-to es muy manejable no só-

lo por su ligereza y su bajo centro de gravedad, sino también por la buena potencia del motor.

El Fireaero puede llevar diferentes mecánicas de origen japonés, Honda, Yamaha, Kawasaki o Suzuki, siempre con más de setecientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada y una potencia por encima de los noventa caballos.

Si se tiene en cuenta que el conjunto no llega a quinientos kilos en la balanza, hay motivos más que suficientes para hablar de un verdadero super deportivo.

La carrocería del Fireaero se ha hecho con materiales plásticos y su terminación es perfecta, todo encaja sin problemas, pero por desgracia, carece de elementos de seguridad y no tiene ninguno de los refuerzos para choque y vuelco que debían exigir a un vehículo que puede ir muy deprisa.

El conductor de este curioso engendro californiano tiene la sensación de pilotar un biplaza de carreras con los mandos normales en un turismo y su postura al volante es la misma de un corredor de Fórmula 1.



## HOOPER CARROCERO REAL

**D**ECIA el «Times» en los años veinte que la lista de clientes reales e ilustres de Hooper and Co. (Coach-builders) era más larga que la de cualquier otro carrocerero del mundo. El emperador de Japón, el rey de Egipto, el sha de Persia y otros mu-

chos recurrían a sus fieles servicios para obtener de él las carrocerías más lujosas. Hooper fue fundada en 1807, y una de sus primeras realizaciones sobre el chasis de un automóvil fue sobre el Daimler del rey Eduardo VII, en 1904. La casa

real siguió gozando de los trabajos de Hooper, que todavía hoy sigue al cuidado de las carrozas de caballos del Palacio de Buckingham. Su actividad actual sobre automóviles se centra exclusivamente sobre los modelos de Bentley y Rolls. Los es-



Todo el interior va combinado con el color de la carrocería, para la que se ha utilizado pintura acrílica «bleu glacé». Parachoques, retrovisores y limpiaparabrisas son de este mismo color. Las ruedas de radios son de diseño Hooper.



# SEAT MALAGA HECHO A LO GRANDE



**S**eat avanza con más potencia que nunca. Con el nuevo Seat Málaga. Un coche hecho a lo grande. Con un motor revolucionario: el System Porsche. 85 CV, 1.461 c.c. y 5 velocidades. Capaz de alcanzar una velocidad de 165 Km/h. Un grande de la potencia, con el consumo más bajo de su categoría: 4,9 l. a los 100 Km. Con 3 anillos de seguridad horizontales y 3 verticales. Un coche preciso, seguro, fiable. Hecho para durar.

Seat Málaga. Más confortable y silencioso. Más bello en línea. Con una amplitud interior máxima y un maletero de gran capacidad. Con un equipamiento de serie cuidado en todos sus detalles y un acabado perfecto.

Seat Málaga es el nuevo gran coche. Un coche hecho a lo grande por Seat.

SEAT MALAGA	1.5 L. GL. GLX.	1.7 LD. GLD.
Potencia	85 CV	55 CV
Velocidad	165 Km/h.	145 Km/h.
Consumo	4,9 l.	4,9 l.

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

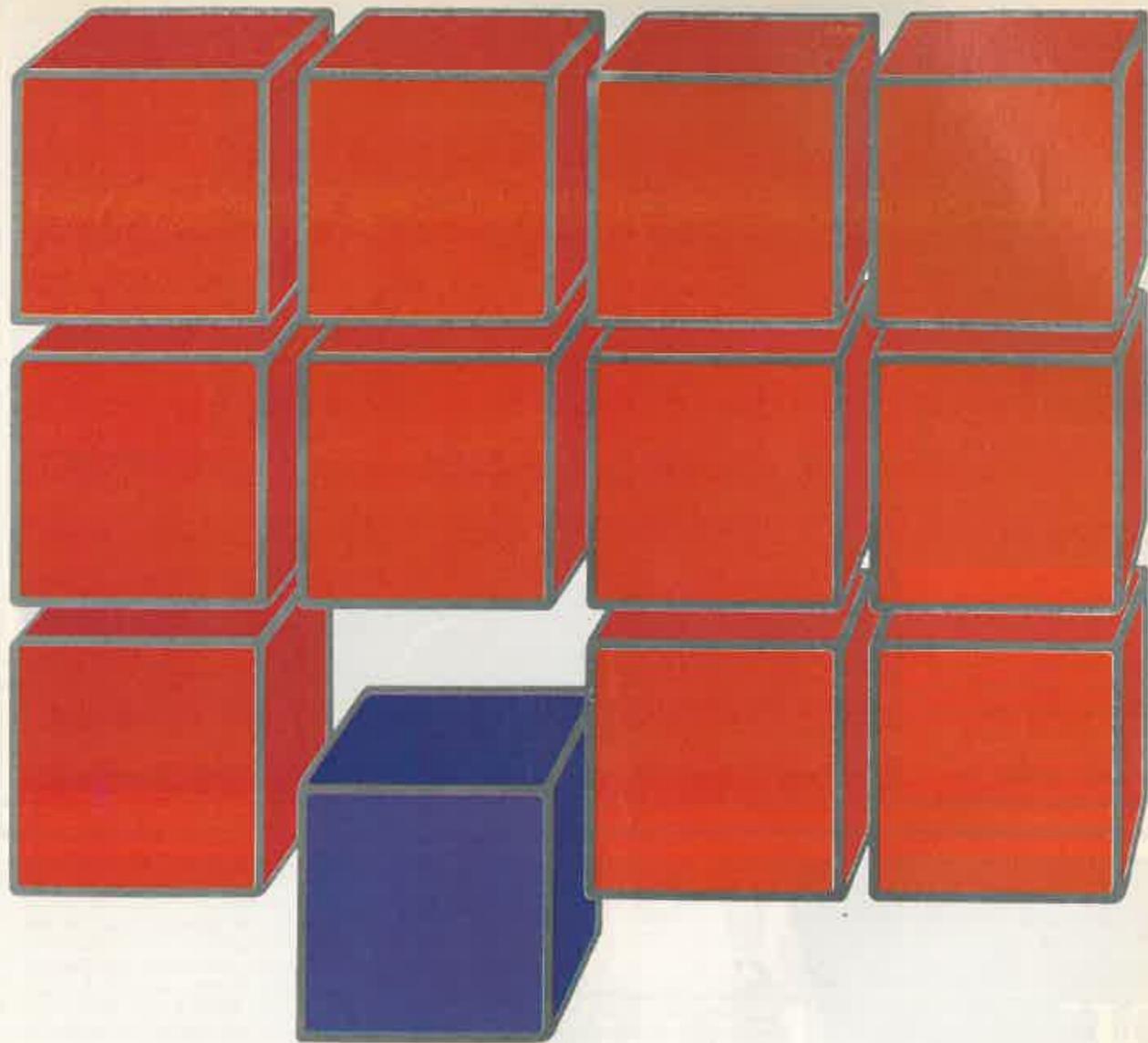
Desde 748.400 pts. F.F.



Solicite las condiciones especiales de Financiación de FISEAT

pecialistas de Hooper lo hacen todo: desde modelar la chapa a los trabajos de ebanistería y guarnicionería, sin olvidar el cuidadoso proceso de pintura a que se ven sometidos los automóviles que pasan por sus manos. Su última creación ha sido este Rolls Royce Silver Spirit con carrocería exclusiva de dos puertas, y ya está preparando una versión descapotable del modelo de base que, como es sabido, tiene cuatro puertas.

Algunas de las peculiaridades del Silver Spirit Hooper son las siguientes: Luenta posterior más pequeña, tipo «carrossier». Techo practicable de cristal eléctrico. Asientos delanteros modificados, de reglaje eléctrico, con memoria. Tapicería en piel blanca con remates en azul. Parte superior del salpicadero forrada en piel azul. Moqueta Wilton en combinación con la pintura del coche. Volante Hooper y, por último, una consola central con cuentarrevoluciones digital, bar en la parte posterior, mando de los asientos y retrovisores y equipo de alta fidelidad con mando a distancia.



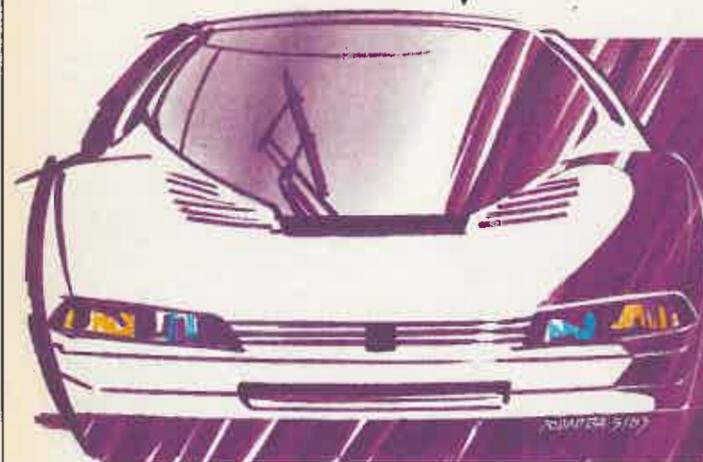
**No trate de encajar cualquier pieza...**

**...Sólo Bosch sustituye a Bosch.**

**Recambios Originales**



**BOSCH**  
Así de seguro.



Francisco Podadera

## ESTE salón del automóvil ha sido una auténtica fiesta, a donde los numerosos invitados han asistido con sus mejores galas y con escasas nuevas estrellas iluminando un panorama que se nos hace sombrío, pero no por ello decadente. Sin embargo, un salón como el que hemos visto este año en la Ciudad Condal se merecía algo más. Me refiero a esa participación de los grandes carroceros con propuestas siempre interesantes y atractivas no sólo para nuestros ojos, sino también para nuestra contumaz imaginación, siempre presta a soñar ante la más mínima insinuación. Nos ha faltado un Giugiaro sorprendente, un Bertone audaz y, por qué no, algún bólido rojo del *cavallino rampante*. A pesar de ello, hemos podido contemplar ejemplares de buena raza que nos han hecho olvidar en parte la ausencia de algunos divos. Hagamos un rastreo por el salón: Los platos fuertes vinieron por parte de Peugeot y Citroën. La primera, con su Quasar, una evocación de ficciones espaciales para volar a ras de tierra. Espectacular. Citroën nos trajo sus pulidos Eole y Eco 2000, vehículo este último que a su baja resistencia aerodinámica une un peso reducido y recortadas dimensiones. Es el camino a seguir. Pininfarina tuvo a bien visitarnos. En su stand nos encontramos un ejercicio de estilo sobre mecánica Peugeot, amén de otras conocidas realizaciones suyas. Puestos a buscar raros ejemplares, nos encontramos con un casi camuflado BB Isdera, en el stand de una marca de pinturas. Bonito juguete que se merecía un sitio mejor y quizá un color más agresivo.

## RECUERDOS DEL SALON

Ford ha refinado su Sierra, al quitarle ventanas y puertas a su Sport Inyección. Me gusta. Ford ha vuelto a *embrutecer* su Sierra con los spoilers, alerón, tomas de aire, etcétera de su XR4x4. Parece una feria.

Mis más efusivas felicitaciones a los carroceros de autocares españoles. Cada vez lo hacen mejor, salvo a la hora de pintarlos: los convierten en auténticos cromos.

También en este apartado, Volvo nos trajo el magnífico Italia, con motor central, firmado por Giugiaro.

Una actitud ejemplar es la de Emelba, pequeña empresa dispuesta a construir para sus clientes aquellos vehículos que los grandes fabricantes de nuestro país no pueden ofrecer... por ahora. Con un diseño más cuidado no tendrían nada que envidiar a un Heuliez.

En el sector moto, aparte de las bombas japonesas para quemados con pasta, destaco el Puch Lido, muy japonés él, que competirá directamente con los Scoot Derbi y los pequeños de Vespa.

Y esto es, a grandes rasgos, todo lo que ha dejado rastro en mi memoria, aunque el salón fue **m u c h o** más.

El Citroën Eco 2000 es uno de los coches que más ha impresionado a Podadera.



# Fuera de serie

El Ferrari Testa Rossa de plata es una curiosidad que ha supuesto a su creador el premio Ferrari-Cartier. El galardón por un coche de 1,25 metros de longitud es un Ferrari 308 GTB, de tamaño natural, por supuesto.



decorar su mansión con esta maravillosa joya. No se ha hablado de precio pero, sin duda, los ceros abundan en el cheque final.

Las curiosidades de este Ferrari Testa Rossa no se acaban en lo ocho kilos de plata empleados en el chasis o en las ruedas, en el cuero

de los asientos, en la lana del enmoquetado o en el palo santo del salpicadero de madera; lo más curioso es el miniordenador que, hábilmente disimulado, dirige el

funcionamiento de luces, puertas, capó, etcétera.

El premio que Ferrari va a dar al emprendedor salmantino estará a la altura de la joya; en París el próximo día 10 de junio tendrá a su disposición un flamante Ferrari 308 GTB, éste a tamaño natural y, por supuesto, en orden de marcha.

A. Marco

## UN FERRARI A ESCALA

# EL REY DE LA PLATA

LOS artesanos de la firma Carrera y Carrera acaban de dar vida al Ferrari Testa Rossa más fabuloso de todos los tiempos, un Testa Rossa tamaño reducido diseñado por el joyero salmantino Carlos Jiménez, en el que se han empleado más de ocho kilos de plata y que acaba de recibir el premio Ferrari Europa, galardón otorgado por el grupo Cartier Ferrari con intención de distinguir la mejor obra de arte inspirada en un automóvil distinguido por el caballito rampante, un automóvil creado por el su-

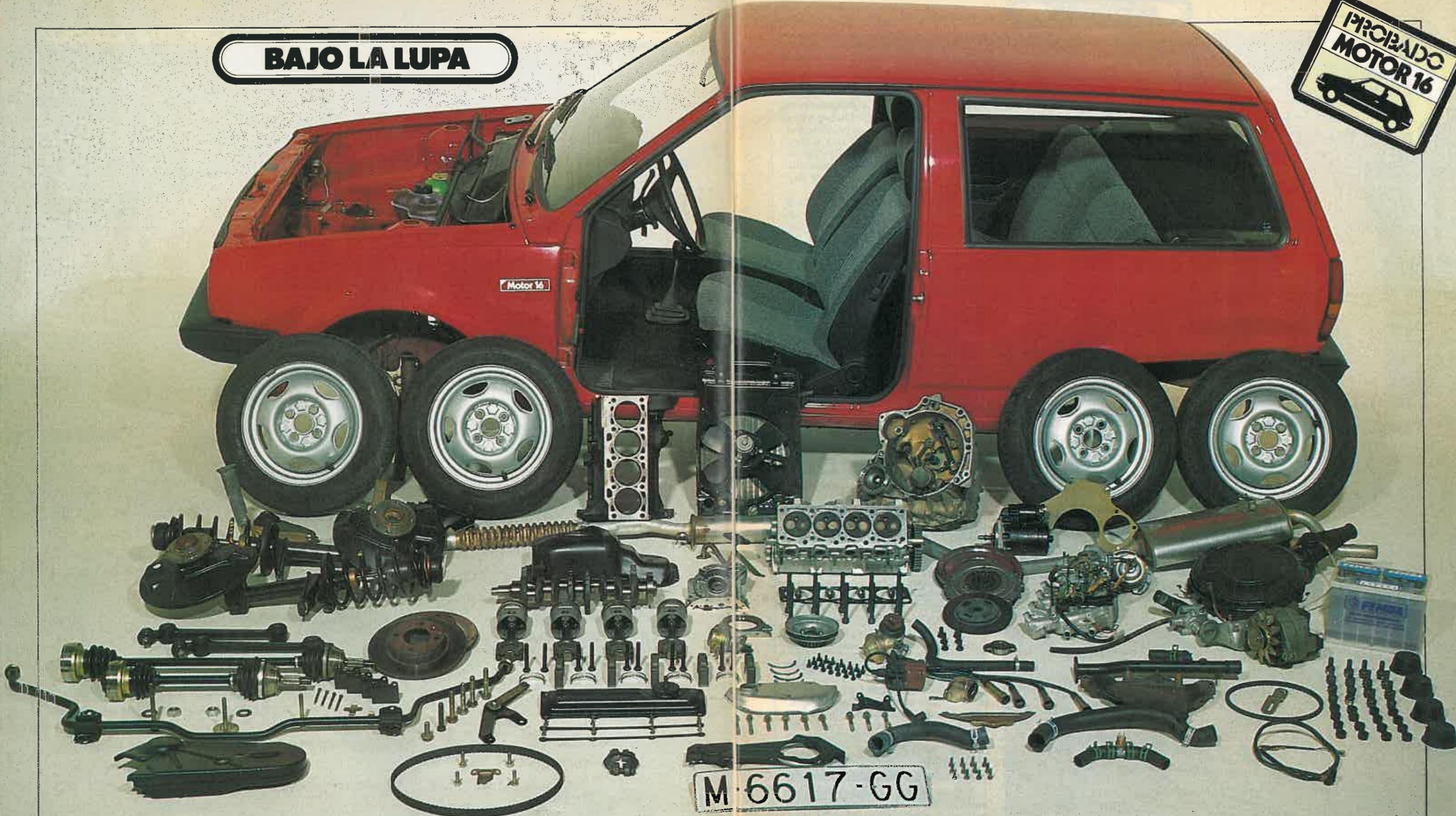
mo sacerdote de Maranello, el irrepitible Enzo Ferrari.

El Testa Rossa de las ilustraciones no es un modelo de escala natural, sino una maqueta de 1,25 metros de longitud, en la que se han ido reproduciendo con el máximo esmero todos los detalles del modelo original, excepto una pequeña y costosa licencia artística comprensible entre orfebres de la joyería: un reloj de oro y brillantes situado en el lugar del poderoso motor.

En el aspecto comercial debe decirse que ya hay un millonario árabe dispuesto a



**BAJO LA LUPA**



# EL VW POLO A LOS 15.000 KMS.

**D**UREZA, fiabilidad y calidad de materiales son los aspectos más resaltables que hemos encontrado a lo largo de los 15.000 kilómetros recorridos con el Volkswagen Polo 40 C. Un desgaste de los discos de freno superior a lo que es normal en esta distancia es la única pega de relieve descubierta por nuestros mecánicos al verificar el estado del ve-

hículo, una vez finalizada la prueba. Por otra parte, los probadores de MOTOR16 que han colaborado en la misma elogiaron las excelencias del pequeño utilitario, pero estuvieron todos de acuerdo en que la austeridad y sobriedad general de este automóvil dan una pobre imagen de las verdaderas cualidades que se esconden en su interior. Otro punto criticable en el que coinci-

dieron fue el del alumbrado, al que juzgaron bastante escaso. El Polo fue el primer coche montado en la factoría Seat de Pamplona tras los acuerdos logrados entre la empresa del INI y las marcas Audi y Volkswagen. Con este pequeño maratón de 15.000 kilómetros, que calculamos es lo que recorre un usuario medio en el primer año de utilización, tras la adquisi-

ción de un automóvil nuevo, queríamos verificar si los niveles de calidad de fabricación de la firma española están a la altura de los de la alemana. Durante poco más de un mes devoramos kiló-

metros por todo lo largo y ancho de la geografía española; hicimos incluso una excursión fuera de nuestras fronteras, por Francia e Italia. Se ha circulado por todo tipo de rutas: desde las an-

chas autopistas hasta viradas carreteras de montaña, pasando por zonas llanas o de asfalto muy deteriorado. El Polo ha pasado por muchas manos y las formas de conducción han sido diversas; unos iban tranquilos y relajados, sin más pretensión que hacer kilómetros en plan de turismo. Otros exprimieron al máximo la mecánica, con una utilización deportiva del cambio. El Polo no sólo no protestó, sino que, además, dio unas cifras de consumo siempre moderadas.

El modelo analizado es el más bajo de la gama. Tiene un motor de poco más de mil centímetros cúbicos y una caja de cambios de cuatro marchas. Al-

**FICHA TECNICA**



**Volkswagen Polo 40 C**

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: Cuatro, en línea. Cilindrada: 1.043 c.c. (75 x 59 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Carburador. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 90 NO. Capacidad del depósito: 36 litros. Potencia máxima: 40 CV a 5.300 rpm. Par máximo: 7,5 mkg a 2.700 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de cuatro marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 6,8 km/h.; 2.ª, 12 km/h.; 3.ª, 18,8 km/h.; 4.ª, 26,4 km/h. Embrague: Mando por cable.

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

**FRENOS** Sistema: Discos delante y tambores detrás.

**SUSPENSIONES** Tipo: Independiente delante y semi-independiente detrás.

**RUEDAS** Llantas: de chapa, de 4,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 135 SR 13.

**PESO** En orden de marcha: 700 kgs.

gunos pueden hechar en falta una quinta velocidad, pero lo cierto es que el cambio está bien escalonado y no hay una necesidad imperiosa de añadir una marcha más.

**ANALISIS**

A finales de abril entraba el Polo en nuestro taller para sufrir un minucioso examen. La primera conclusión a la que llegó nuestro mecánico fue la bue-

VIRTUDES	DEFECTOS
● Comportamiento.	● Tacto del pedal de freno.
● Consumo muy ajustado.	● Equipamiento pobre.
● Amplitud interior.	● Iluminación escasa.

ALFONSO J. NIETO

El Polo recorrió casi todos los rincones de la geografía española sin fallos. La calidad, tanto en mecánica como en interiores, es excelente.



RAMON RODRIGUEZ

na concepción del coche, ya que la accesibilidad mecánica es excelente y la facilidad con la que se realiza cualquier reparación es poco común.

Un estudio del motor dio como resultado que las características de éste eran incluso mejores que cuando se comenzó la prueba. En las comprobaciones previas al inicio se notó que uno de los cilindros iba descompensado con respecto a los otros tres y su compresión estaba por debajo de lo normal. Al acabar la prueba se comprobó que la compresión de ese cilindro se había normalizado y estaban todos al mismo nivel, lo que denotaba la buena salud del motor.

Todos los elementos sometidos a fricción en el motor estaban en perfecto estado y no había el más mínimo síntoma de fatiga. Las juntas, retenes y otros elementos aislantes estaban también en perfecto estado y llamaron la



Los discos sufrieron las consecuencias de unas pastillas poco adecuadas.

atención por su excelente calidad. Esta calidad tiene como contrapartida un precio elevado, ya que el juego de juntas del motor ronda las 16.000 pesetas. Las cámaras de combustión estaban bastante limpias, sin depósitos que excedieran de lo normal. La puesta a punto se mantenía en buenas condiciones, aunque las bujías, como es normal, estaban casi al final de su vida útil. La correa de la distribución la encontramos ligeramente destensada, pero, a juicio de nuestros mecánicos, esto es normal, ya que en un coche nuevo hay que proceder al tensado de la correa de la distribución después de los 15.000 primeros kilómetros.

Los frenos fueron los que más sufrieron a lo largo de la prueba. La ausencia de servofreno obliga al conductor a hacer grandes esfuerzos sobre el pedal, lo que, unido a la dureza de las pasti-

llas que se montan de serie, hace que el tacto del freno sea bastante desagradable. Al final de la prueba, los discos aparecieron muy rayados, y las pastillas, gastadas hasta la mitad de su espesor útil, lo que les da otros 15.000 kilómetros de duración, aproximadamente. El resto del sistema de frenos estaba en orden, y tanto las gomas como el líquido de frenos se encontraban en buenas condiciones.

La transmisión no presentaba holguras y el funcionamiento del cambio de

**GASTOS**



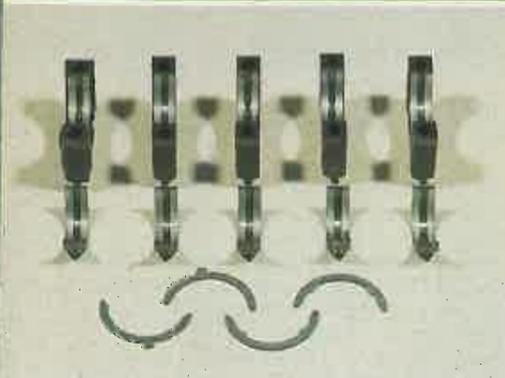
**Bajos**

	Ptas.
Gasolina de 90 octanos (1.212,4 litros) .....	104.269
Aceite (1,5 litros) .....	390
Consumo medio durante la prueba (l/100 km.) .....	7,97
Total gastos .....	104.659

El costo real por kilómetro al año, teniendo en cuenta el consumo registrado durante la prueba, es:

	Ptas.
Para 10.000 km. al año .....	19,7
Para 15.000 km. al año .....	16,3
Para 20.000 km. al año .....	14,6
Para 25.000 km. al año .....	13,5
Para 30.000 km. al año .....	12,9

Contando con la depreciación durante la vida media de cinco años.



Los elementos sometidos a fricción en el motor estaban como nuevos.

marchas fue irreproachable a lo largo de toda la prueba. El embrague se desgastó 0,6 milímetros, lo que hace presumir que puede durar unos 80.000 kilómetros sin problemas. Las cotas de la dirección estaban dentro de sus tolerancias y todos sus mecanismos se encontraron en perfecto estado.

## CONSUMO



## Un alomán tucano

	L./100 km.
<b>CIUDAD</b>	
A 26,5 km/h. de media	8
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h. de cruceo	5,6
En conducción rápida	9,1
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h. de cruceo	6,2
A fondo	7,9
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Consumo medio ponderado	7,1
Recorrido (kilómetros)	510

Angel Robledo destacó la buena calidad de los materiales empleados. Esta calidad se mantuvo también en los interiores. Salpicadero, manillas de puertas, remates de tapicería, guarnecidos, costuras de los asientos, molduras, todo, absolutamente todo, se encontraba al final de nuestro análisis en perfectas condiciones. El aspecto del Volkswagen Polo al finalizar los 15.000 kilómetros no difería del que presentaba el día 25 de febrero, cuando nos pusimos en marcha. Esto es un síntoma demostrativo del esmero que se ha puesto en el acabado general del vehículo.

## COMPORTAMIENTO

El rendimiento del motor es excelente. A pesar de tratarse de un motor de pequeña cilindrada y que utiliza gasolina de bajo octanaje sube de vueltas con alegría y es capaz de mantener regímenes elevados durante mucho tiempo sin rechistar.

Las relaciones del cambio están bien adaptadas al rendimiento del motor. Una caja de cinco velocidades permitiría reducir el hueco entre la tercera y la cuarta, que es demasiado exagerado.

Los frenos son eficaces, pero su tacto levantó una crítica unánime de nuestros probadores. Para que el coche se detenga en el lugar deseado hay que apretar denodadamente el pedal, y cuando se rueda por zona de curvas, donde hay que hacer uso intensivo del freno, se acaba sintiendo cierto cansancio en la pierna derecha. Por lo demás, el comportamiento del coche es muy noble. Como todos los tracción delantera, tiende a tirar de morro, pero sin llegar a crear problemas. La suspensión resulta algo dura, en particular la trasera, pero colabora eficazmente al

buen comportamiento general del vehículo.

## LAS OPINIONES DEL EQUIPO DE PRUEBAS

Durante los casi dos meses que duró la prueba, nuestros probadores han examinado a fondo el coche y cada uno de ellos ha sacado a relucir un aspecto diferente de la personalidad del protagonista de la prueba.

Para nuestro probador más veterano, *Enrique Blanco*, el Polo resultó «ascético, espartano y casi monástico», en cuanto a presentación, pero resaltó el comportamiento. «Se tiene bien y la caja de cambios está correctamente escalonada. El consumo es muy razonable.»

A Enrique Blanco también le gustaron los asientos. «Aguantaron bien mis 105 kilos, y creo que su rigidez fue lo que evitó la fatiga en mis largos viajes.»

*Laura Vázquez*, licenciada en Biología y joven ama de casa, resaltó lo funcional del diseño. «Como todos los coches con portón trasero, resulta muy cómodo para hacer la compra o llevar las bicicletas de los niños. Sin embargo, me parece incómodo el acceso a las plazas traseras, sobre todo para personas de cierta edad.» Para Laura, uno de los inconvenientes más grandes que le ha encontrado al coche ha sido la sobriedad de su acabado. En el apartado mecánico, lo que más le gustó fue la dirección: «Es suave y fácil de manejar, pero el volante me parece algo grande.»

*Juan Diego Martínez Alcaraz* es un joven aficionado, de veintisiete años, que ama la conducción deportiva. Sus juicios van enfocados principalmente sobre este aspecto, y tal vez fue él quien sometió al Polo al más duro esfuerzo. Los asientos le parecieron buenos, pero faltos de sujeción lateral. El comportamiento le ha parecido irreproachable: «Es bastante noble y permite hacer con él más diabluras de las que su aspecto exterior podía hacer imaginar. Las luces son insuficientes para circular deprisa en la oscuridad.»

Uno de nuestros colaboradores habituales, *Andrés Mas*, fue el encargado de hacer una buena parte de los kiló-

## FRENOS



## Hay que pisar fuerte

## DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,1
A 100 km/h.	37,8
A 120 km/h.	53,0

## PRESTACIONES



## Notable rapidez

VELOCIDAD MAXIMA (km./h.) ..... 145,3

ACELERACION (seg.)

400 m. salida parada	21,0
1.000 m. salida parada	38,9
De 0 a 100 km./h.	21,1

RECUPERACION (seg.)

400 m. desde 40 km./h. en 4.ª	23,0
1.000 m. desde 40 km./h. en 4.ª	41,4
De 80 a 120 km./h. en 4.ª	18,3

metros por las viradas carreteras de los Pirineos. «La estabilidad del coche me ha parecido buena, aunque la dureza de la suspensión es algo incómoda, particularmente para los ocupantes del asiento trasero. Por este tipo de carreteras se acusa el exagerado esfuerzo que hay que realizar sobre el pedal del freno.» Para Andrés, el coche resulta excesivamente sensible al viento lateral.

*Mónica Menéndez* es una conductora de veinte años. Su punto de vista es el de una joven moderna y dinámica. A primera vista, el coche no le agradó: «Sus formas son muy cuadradas y el interior carece de cualquier tipo de detalles.» A medida que fue haciendo kilómetros con el coche, su concepto sobre él fue mejorando, según fue descubriendo sus virtudes ruterías: «Me encantan su facilidad de manejo y reacciones. La palanca de cambios se acciona con suavidad.»

*Angel Marco* es uno de nuestros redactores más críticos. Después de los kilómetros recorridos, sus juicios fueron tajantes: «Es un coche eminentemente ciudadano, la dirección y la transmisión cumplen a la perfección en este terreno, aunque se defiende muy bien en carretera.» Para el metro sesenta y ocho de estatura que tiene Angel, la posición de conducción no es buena: «Está diseñado para alemanes; para llegar bien a los pedales hay que estar muy encima del volante.»

## INCIDENCIAS

Muy pocas cosas dignas de mención ocurrieron durante estos 15.000 kilómetros. A los pocos días de comenzar la prueba, el cable del acelerador nos jugó una mala pasada, quedándose atascado al pisar a fondo el pedal. Esta pequeña pega se solucionó con un poco de aceite y colocando en su lugar la funda, que se había desplazado de su lugar de origen.

El consumo de aceite fue mínimo a lo largo de todo el recorrido. Hemos estimado que el gasto es de 0,1 litros pa-



ra cada 1.000 kilómetros. En una maniobra de aparcamiento, el tubo de escape sufrió un golpe contra un bordillo y quedó parcialmente estrangulado. Cuando se desmontó el coche, Angel Robledo quedó sorprendido al ver que, a pesar del abollón, el rendimiento no se había visto afectado.

## CONCLUSION

El Volkswagen Polo ha superado con creces el examen al que le hemos sometido. En sólo dos meses le hemos dado la utilización que un usuario medio le daría en su primer año. La conclusión es evidente: el Polo es un coche robusto y fiable.

Todos los que hemos conducido el coche hemos quedado gratamente sorprendidos por el buen comportamiento y la suavidad de funcionamiento de todos sus órganos mecánicos. Incluso nuestro director, probador de excep-

El cigüeñal estaba en perfecto estado, síntoma de un engrase correcto.

ción en este caso, acostumbrado a conducir coches de alto nivel, quedó encantado a su regreso de un largo viaje al extranjero.

Jaime Hernández  
y Víctor Piccione

Pequeños detalles

## ¡AL RICO POLO!

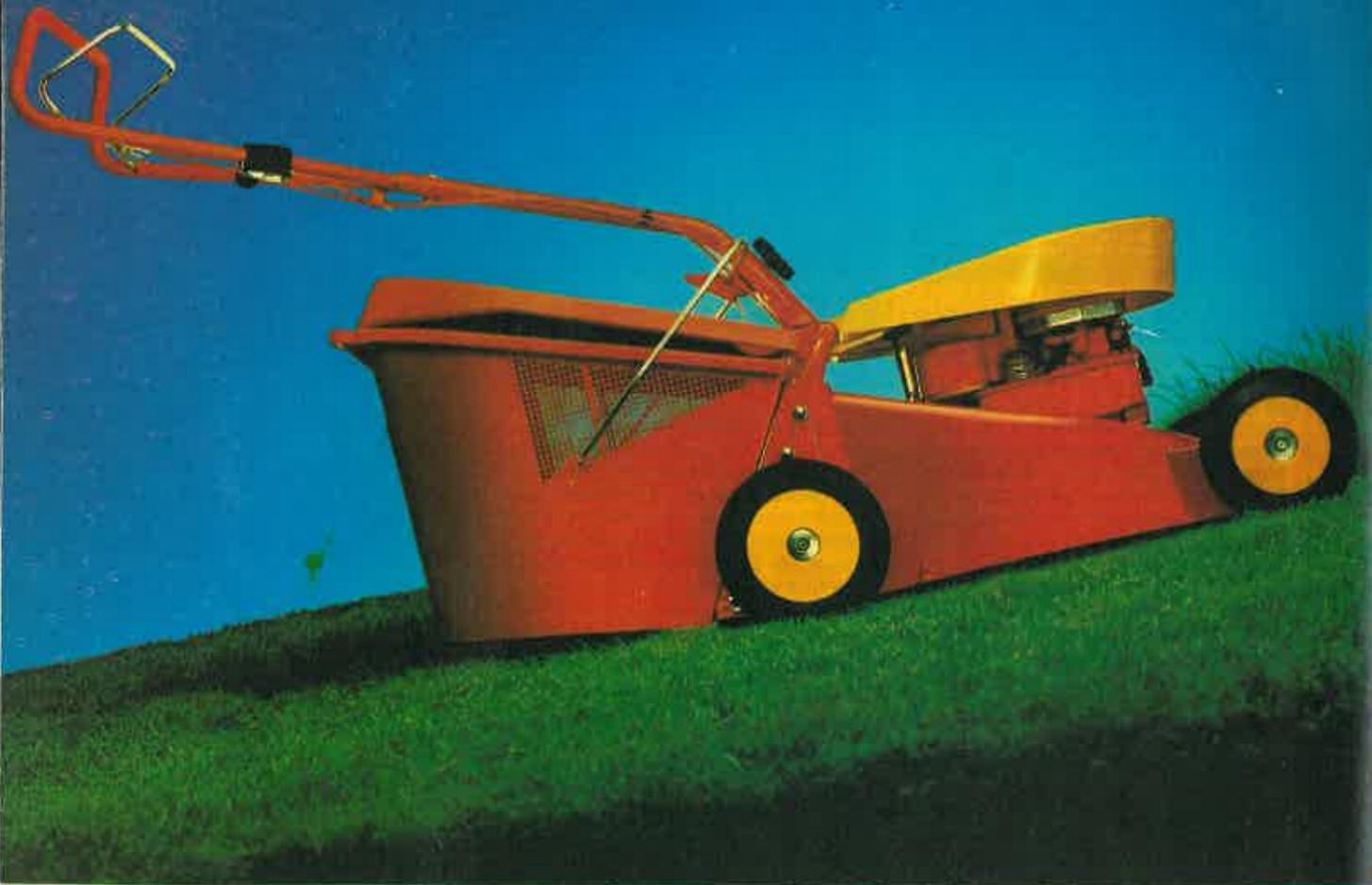
**S**OY consciente de que, en esta ocasión, voy a dar el triple salto mortal sin red. De esta prueba maravillosa de los 15.000 kilómetros que le ha hecho MOTOR16 al Volkswagen Polo, puedo asegurarles que yo he hecho casi la mitad de ellos. Mi veredicto es rotundo: es un automóvil fenomenal, que corre que se las pela. En una sola jornada, sin el menor de los problemas, se hizo un Madrid-Milán, cerca de dos mil kilómetros, sin un solo quejido,

manteniendo por las autopistas una media contenida de 140-150 km/h.

Es, de verdad, un polo con sabor agradable, que ofrece suficientes muestras de seguridad. Nuestros colegas de la revista «Auto», en la bella Bolonia, se quedaron sorprendidos del maratón realizado con este pequeño coche, que sinceramente supo circular con arrogancia por las carreteras europeas.

F. Lázaro

# Déjese llevar



## POR UN AVANZA-SOLO

Disfrute del placer de conducir un pequeño avanza-solo con todas las ventajas de los grandes cortacéspedes:

El avanza-solo Outils Wolf para jardines de hasta 1.500 m<sup>2</sup> de césped.

Diseñado para su total comodidad: Todos los mandos en el manillar para que pueda conducirlo con la punta de los dedos.

Anchura de corte de 46 cms. y cinco alturas de corte. Sistema de recogida

**Outils WOLF**



exclusivo Outils Wolf que permite llenar hasta arriba, incluso con hierba mojada, su recogedor de 46 litros.

Además, se fabrica con motor a gasolina o eléctrico y con la garantía total de Outils Wolf, la marca que corta más césped en España.

Pida una demostración a su Consejero Distribuidor Outils Wolf. Descubrirá nuevos niveles de eficacia y comodidad.

Outils Wolf ESPAÑA. San Feliu de Buxalleu (Gerona). Tel. (972) 86 40 44.

# Mercado

## VENTAS EN ABRIL

Por fin parece que se animan las ventas de automóviles, que en el pasado mes de abril han experimentado un incremento del 8,5 por 100, lo que supone, para los cuatro primeros meses de este año, un 2,3 por 100 más que en el mismo periodo del año anterior. Lo que es engañoso es que esta recuperación se ha producido exclusivamente por las ventas de Renault, que si descontamos, nos encontramos con un mercado notablemente en recesión. Basta con echar un vistazo a los modelos más vendidos para apreciar este hecho, y significar lo que la marca del rombo está suplantando para toda la industria nacional.

	Abril	Acumulado 1985
1.º Renault 11 .....	7.850	23.529
2.º Renault 5 .....	4.087	10.484
3.º Opel Corsa .....	3.539	14.343
4.º Peugeot 205 .....	3.328	11.396
5.º Ford Fiesta .....	2.765	10.579
6.º Renault 9 .....	2.589	11.514
7.º Renault 18 .....	2.555	7.621
8.º Ford Escort .....	2.198	7.983
9.º VW Polo .....	2.031	5.265
10.º Seat Panda .....	2.030	7.319
11.º Ford Orion .....	1.938	6.879
12.º VW Passat .....	1.891	6.367
13.º Seat Ibiza .....	1.689	6.743
14.º Citroën BX .....	1.638	6.397
15.º Talbot Horizon .....	1.306	5.647
16.º Seat Ronda .....	1.122	4.487
17.º Talbot Solara .....	901	2.252
18.º Peugeot 505 .....	791	3.130
19.º Citroën Visa .....	708	3.096
20.º Renault 4 .....	633	2.049
21.º Citroën LNA .....	503	881
22.º Renault 6 .....	405	1.447
23.º VW Santana .....	192	705
24.º Talbot Samba .....	155	659
25.º Seat 131 .....	153	445



## Oferta de la semana

### Autobuses de dos pisos

Los autobuses que prestaban servicio como urbanos en Londres se han puesto de moda como soporte publicitario. Tan escasos especímenes son buscados por los profesionales. La utilización de estos autobuses puede ser muy variada, desde aula urbana móvil hasta restaurante. Hemos descubierto en Barcelona una empresa que los ha importado, y, después de remozarlos de chapa y pintura, los vende ya matriculados con placa española al precio de un millón ochocientos mil pesetas. El teléfono para recibir información es (93) 235 61 27.



# Mercado

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

### KTM

250-MX7	250	46	-	482.800
250-GS	250	44	-	462.900
250-MC	250	46	-	489.300

### LAMBRETTA

125	125	6	87	172.977
150	148	7,4	87	179.386
200	188	9,7	107	199.720

### LAVERDA

HGP-1000	981	95	215	1.165.000
----------	-----	----	-----	-----------

### MONTESSA

Cota 242	233,3	-	-	372.330
Cota 348 Trial	349,8	-	-	370.320

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

Cota 350	349,6	-	-	283.240
Enduro 80 H7	74,8	-	92	230.540
Enduro 250 H7	246,3	-	119	321.440
Enduro 350 H7	349,6	-	130	242.220
Impala 125	124	10	100	208.780
Impala 175	174,7	13	100	220.050

### MORINI

250 Biciclística	239,5	26,8	138	341.185
350 Turismo	344,7	38,6	160	464.000
500 Sport	476,6	43	170	501.000
900 Casual	478,8	-	-	596.000

### MOTO GUZZI

V 50 III	490	47	170	608.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 65	643,4	52	185	863.680
V 65-SP	643,4	52	180	770.305
V 65 Custom*	643,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.726
La Miera III	644	81	220	1.003.934
1000-SP-RT	948,8	71	200	988.665
1000-Convert	948,8	-	-	819.280
California II	948,8	-	-	1.076.846

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

### OSSA

250 TE	244,2	-	130	271.950
250 Coupe	34,2	180	160	343.380
303 Trial	302,7	-	-	332.130
250 Tx Yo	250,0	-	-	297.900

### PUCH

Colpa M 82-TT-AD	73,3	12	85	222.300
Colpa M 82-Cross	73,3	14	30	199.900
Colpa M 82-TD	73,3	10	90	246.600

### RIEJU

Strada	74	8,5	-	169.000
Mareman MH-80	75	14	-	204.500
Mareman Enduro	80	20	-	307.000
Mareman Cross	80	20	-	307.000

### SUZUKI

GEX 550 GS	572	85	105	101.234
GEX 750 GS*	747	87	210	850.733

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

### VESPA

Katana GSX 1100*	1.074	103	231	1.150.724
PK 75 S Junior	74,0	4,0	80	167.215
PK 75 PKS	75,0	4,4	80	185.990
PK 75 S Elestart	76,0	4,4	80	202.290
125 CL	123,3	8,2	100	179.990
125 PK-S	123,3	8,2	100	189.580
125 Elestart	123,3	8,2	100	206.350
PK 150 E	149,8	8,2	100	175.705
PK 200 E	198,0	10,2	110	197.231

### YAMAHA

DT 80	-	-	-	217.850
SR 250	238	17,0	115	358.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.080
XZ 400	399	45,5	175	586.200
XJ 600	589	72,0	200	639.500
XJ 650	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	87,0	219	1.176.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

## NOTICIAS DE EMPRESA

### MAS JAGUAR EN EL MUNDO

AUTOMOVILES Jaguar ha aumentado sus ventas y producción durante 1984 y en el primer semestre de este año, ya que de enero a marzo la producción totalizó 10.606 unidades, lo que supone un logro que sitúa a la compañía en camino de obtener su objetivo de 36.000 automóviles. Durante 1984, las ventas mundiales ascendieron a 32.956 unidades y se exportó a U.S.A. en este año el 55 por 100.

John Egan, presidente y director ejecutivo de Jaguar Cars Ltd., declaró: «Más y más gente en todo el mundo aprecia la relación precio-calidad de nuestros Jaguar, y ahora sabemos que estamos en camino de alcanzar nuestro objetivo de aumentar un 10 por 100 nuestras ventas mundiales con respecto al año pasado.»

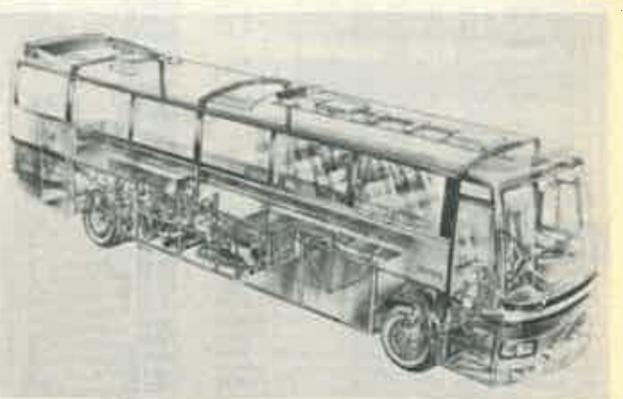
### CAMIONES, A CUBA

UN total de 172 camiones Ebro de los modelos L-35 y L-80 en sus versiones furgón y plataforma han sido embarcados con destino a Cuba, cumpliendo así con el primero de los embarques que componen el contrato firmado con el Gobierno de la isla caribeña. Estos camiones

pasan a engrosar el parque de más de 9.000 unidades que hasta la fecha Nissan Motor Ibérica posee en aquél país. El importe de este primer embarque supera los 400.000.000 pesetas.

### MOTORES MAS LIMPIOS

EL departamento de investigación de la Wynn Oil Company norteamericana, cuyos productos distribuye Española de Productos Químicos Industriales, S. A., en exclusiva para España, desarrolló un nuevo producto para la limpieza y acondicionamiento interno de los motores de explosión: el Wynn's Oil System Cleaner, que posee agentes de extrema presión y acondicionadores del metal que permiten la operación de limpieza sin riesgo alguno de los soportes metálicos en los que adhieren los sedimentos.



### CARROCERIAS PREMIADAS

EN la Semana Internacional de Turismo en Automóvil, que se celebró recientemente en Barcelona, Volvo ganó el 1.º y 2.º grandes premios de carrocería, siendo el 1.º para el modelo Volvo C10M y el 2.º para el Volvo B10M «Italia 99».

También Volvo Penta ha celebrado en Madrid la I Convención de Repuestos-Servicio, con asistencia de más de 80 agentes de toda España. Por parte de la fábrica sueca asistieron Jan Ake Jansson, director general de repuestos de Volvo Penta, y Gary Friedlaender, responsable del servicio en Europa.

También estaba presente el presidente de Volvo Concesionarios, S. A., Germán López, que agradeció la pre-

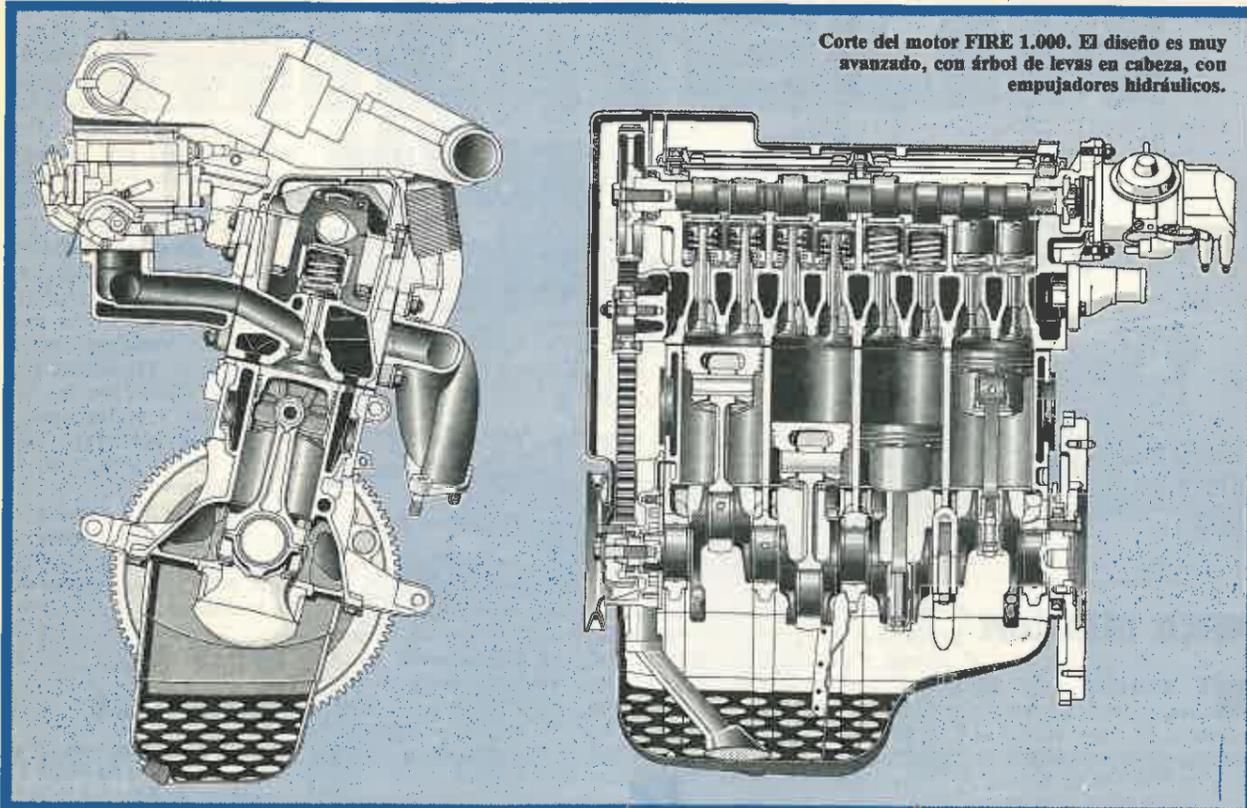
sencia a todos los asistentes, muchos de ellos colaboradores desde hace más de veinte años.

### POR EUROPA DE ALQUILER

LA empresa de alquiler de automóviles Hertz ha introducido unas tarifas garantizadas en su programa de vacaciones «Europa sobre ruedas» con validez desde el 1 de abril hasta el 31 de octubre de 1985.

Las tarifas son por un periodo mínimo de tres días con kilometraje ilimitado, incluido seguro contra incendio, robo, responsabilidad civil y daños contra la propiedad. Los vehículos deberán ser reservados con siete días de antelación y el cliente deberá especificar «Europa sobre ruedas» al realizar la reserva.

# Conozca su coche



Corte del motor FIRE 1.000. El diseño es muy avanzado, con árbol de levas en cabeza, con empujadores hidráulicos.

## UN MOTOR PARA EL AÑO 2000

EL grupo Fiat ha marcado un hito en la historia del automóvil al crear un motor preparado para cumplir las exigencias de hoy y capaz de evolucionar para seguir siendo válido en el año 2000. Este proyecto, que ha necesitado una inversión de sesenta y tres mil millones de pesetas, no se ha limitado al producto, sino que ha comprendido la creación de una planta de 52.000 metros cuadrados, en la cual todo ha sido diseñado con el único fin de construir motores con un nivel de productividad elevadísimo. En Termoli 3, pues así se llama la planta, se hace un motor cada veinte segundos, con lo cual se puede llegar a una producción de 2.600 motores diarios. El FIRE (Fully Integrated Robotized Engine) es el primero de una nueva generación de motores, cuyo proceso de fabricación está casi totalmente robotizado, y cuyo diseño ha sido simplificado de forma que en su producción se economice en materiales, tiempo y energía.

El FIRE 1.000 tiene casi un 30 por 100 menos de piezas; su peso, de tan sólo 69 kilos, es inferior al famoso motor 903 que montaba el 127. Las características de este motor superan en consumo y potencia a las de sus predecesores.

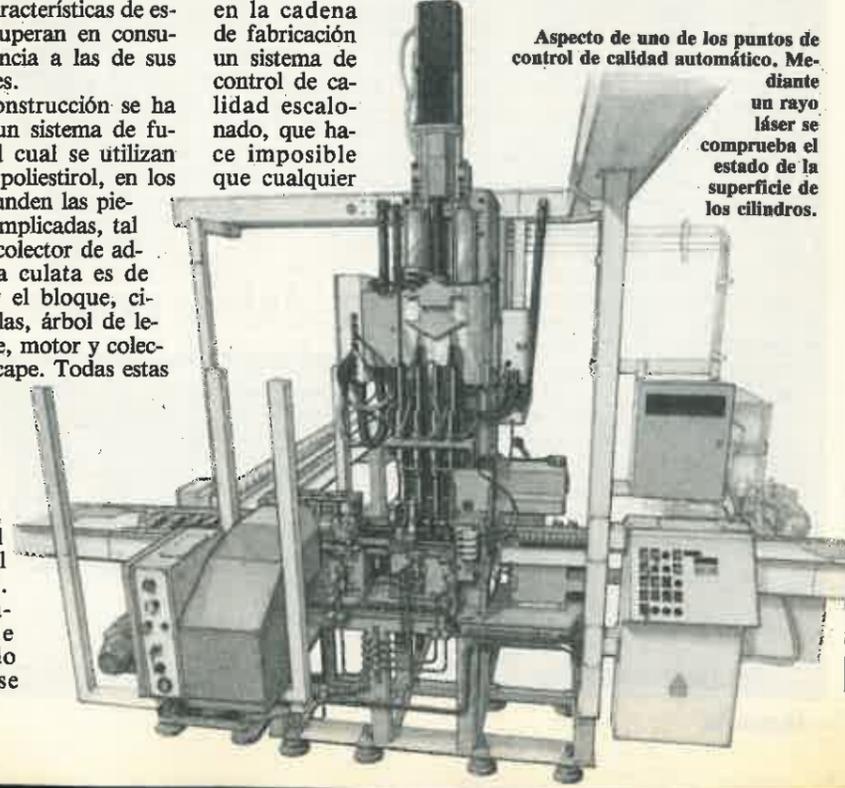
En la construcción se ha empleado un sistema de fusión, en el cual se utilizan moldes de poliestireno, en los cuales se funden las piezas más complicadas, tal y como el colector de admisión. La culata es de aluminio y el bloque, cigüeñal, bielas, árbol de levas, volante, motor y colectores de escape. Todas estas piezas de fundición, una vez mecanizadas, representan la mitad del peso total del motor. Las operaciones de mecanizado también se

han reducido, y estos tiempos se han quedado en la mitad con respecto al motor 903.

Por último, se ha previsto en la cadena de fabricación un sistema de control de calidad escalonado, que hace imposible que cualquier

defecto que se pueda producir pase inadvertido. En la cadena de montaje intervienen 56 robots y 92 mecanismos automáticos.

Aspecto de uno de los puntos de control de calidad automático. Mediante un rayo láser se comprueba el estado de la superficie de los cilindros.



## Cuéntenos su caso



### DIFÍCIL ELECCION

ME gustaría que me aconsejarais para ayudarme a decidir sobre la compra de un automóvil: un Porsche 928 S o un Ferrari, bien el 308 GTB o el Mondial. ¿Cuál es vuestra opinión al respecto? Asimismo,

me gustaría me informaseis sobre otras posibles alternativas, como el Lamborghini, aunque este último no sé dónde puedo comprarlo, ya que desconozco a sus importadores o incluso si sigue fabricándose en España.

Amadeo Calderón  
Madrid

Sinceramente, cuando hablamos de este nivel de automóvil, todo consejo no es más que anecdótico, ya que la última decisión la toma exclusivamente el comprador en función de sus apetencias. No hay precio que valga cuando cualquiera de ellos llega a los diez millones de pesetas, sin añadirle

ni un solo extra. El Porsche es notablemente más potente y con mejores prestaciones, aunque aquí las diferencias son menores. Mire usted: Pásese por los dos concesionarios y déjese enamorar por cualquiera de los modelos que cita, con la seguridad de que cualquiera que elija le va a dar todas las satisfacciones que viene buscando. Y la verdad es que no quedan muchos coches de este nivel. Mencionarle el Maserati Quattroporte, los De Tomaso y, en todo caso, el Jaguar XJS-HE, los BMW M-635 e incluso el Audi Quattro.

En cuanto al Lamborghini, que nosotros sepamos, no se importa en nuestro país, en el que ni siquiera está homologado.

### RTVE Y LA FORMULA-1

PUBLICAN ustedes en el número 74, de fecha 23 de marzo de 1985, en la sección «A todo gas», la noticia que señala a España como el segundo país de mayor audiencia televisiva de grandes premios de Fórmula-1. Noticia que avalan la FISA, la FOCA y la Organización Mundial de Televisión. Y, curiosamente, en RTVE ni se enteran. Siguen empeñados en no televisar enteramente los GP de F-1. Algo me dice que hasta la legalización de la televisión privada no será posible disfrutar del placer de contemplar íntegramente, no únicamente un cuarto de carrera, los grandes premios de Fórmula-1.

Quede constancia de mi queja. Cuando escribo estas líneas se han celebrado ya los GP de Brasil y Portugal. Del GP de Brasil se televisaron solamente los cuarenta minutos finales de carrera. Peor suerte corrimos los aficionados del segundo país del mundo con mayor audiencia televisiva de carreras de F-1 (¿conocen el dato los señores de RTVE?), en el GP de Portugal se televisó en un visto y no visto la salida de carrera, seis vueltas y la llegada de carrera.

Francisco Pérez Hinojosa  
Barcelona

### CRITICA DE TIENDAS

#### Wartburg Trabant «Castellanauto»

LA importadora de los automóviles Wartburg y Trabant ha nombrado recientemente un nuevo concesionario en Madrid, junto a la plaza de Castilla, en el paseo de la Castellana, número 203.

Abrió sus puertas al público el jueves día 9 del mes de mayo. La tienda consta de una pequeña exposición en la que comparten el espacio un familiar, el descapotable, y la berlina. También distribuyen una moto, la MZ 250 Luxus.

Los coches de la marca se caracterizan por un equipo completo, incluso techo practicable en algunos modelos de origen; una mecánica y una estética un tanto anticuadas,

propia de los países donde están construidos estos vehículos (Alemania oriental). La robustez es otra de las virtudes que puede adornar los coches. Debemos destacar el buen servicio de recambios y talleres, pero su principal ventaja es el precio; el más caro de estos coches cuesta 693.000 pesetas.

La tienda tiene una presencia agradable, con una atención buena por parte de los profesionales que la atienden.

La financiación es la normal en estos momentos.

Las entregas, excepto las de el último modelo de berlina, son en un plazo inmediato.



#### Puntuaciones:

Exposición, 7; talleres, 7; recambios, 7; financiación, 6; entregas, 7; vendedores, 7.

# MICHELIN

## Serie M



## los neumáticos fuera de serie

### MX

En seco, fuerte y seguro. En mojado, rompe el agua a su paso, se agarra, gira y frena con decidida adherencia. Es silencioso, confortable y económico (mínima resistencia al rodaje). Neumático ideal para la utilización diaria, durante miles y miles de kilómetros.

### MXL

Ancho y agresivo, se distingue por su estabilidad en recta y precisión en adelantamientos. Es una cubierta de perfil bajo (serie 70 y 65), de alto grado de seguridad. Para quienes suelen conducir "un poco más deprisa"... y bajo la lluvia, un verdadero placer.

### MXV

En ancho (serie 70) y super ancho (serie 60 y 65), este neumático es excepcional por su adherencia en suelo mojado, su estabilidad en carretera y la exactitud de su respuesta a la dirección. El MXV da a los coches rápidos y potentes la seguridad exigida para las altas prestaciones.

## MICHELIN



# Agenda personal

## Asistencia

### Los Citroën asistidos

Citroën Asistencia es un nuevo servicio que ofrece Citroën Hispania en colaboración con ADA a sus vehículos en garantía que queden inmovilizados a causa de un incidente técnico. Mientras el coche averiado se repara en un servicio oficial, Citroën Asistencia proporciona al usuario y sus acompañantes los medios idóneos para regresar o seguir viaje. El teléfono al que se debe de llamar en caso de avería es el (91) 450 11 11.

## Televisión

### Motos por la Segunda

Desde el circuito de Mugello (Italia), Televisión Española retransmitirá, a partir de las 15 horas, del domingo 26 de mayo, la carrera de 500 c.c. puntuable para el Campeonato del Mundo. A las 16,25, también por la Segunda Cadena, se ofrecerá la prueba de 250 c.c.

## TALLERES DE GUARDIA

**D**URANTE el sábado 25 y el domingo 26, los talleres que recogemos a continuación están de guardia:

**CITROËN:** En Madrid, la central en Doctor Esquerdo, 62. Tel. 273 76 00, y Comercial Citroën, Ctra. Extremadura, km. 21,4. Tels. 614 61 04/62 46 (sábado). **Dominguez y Ortega,** Felipe Fraile, 5, tel. 433 92 89 (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 **Barcelonesa de Automoción.** Zona Franca. C/ D esquina a C/ 4. Tel. 336 31 00. En Madrid, de 9,30 a 13,30 horas, en **Ventauto, P.º Olivos,** 117-119. Tel. 464 01 00.

**RENAULT:** En Barcelona. Tel. 247 25 29. En Madrid, **R. López V.** (B.º Canillas), tel. 200 27 41. **Rafersa** (Las Rozas), tel. 637 56 93. **T. Velasco** (P.º Extremadura), tel. 464 57 98.

**SEAT:** En Barcelona, sábados, de 9 a 13 y de 16 a 19 horas, y festivos, de 10 a 13 horas, en **Calauto, S. A.,** Witarido, 59-61. Tel. 321 82 83. **Recambios Puig,** Aragón, 11. Tel. 224 51 57.

**Talleres Roque,** Padilla, 285-287. Tels. 235 22 66 y 236 60 01. En Madrid, la central, en paseo Castellana, 278. Tels. 215 31 40 y 215 33 40. **Anceri,** 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

### Tierra secreta

El sábado 25 de mayo tendrá lugar la segunda prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra que discurrirá por la provincia de Lugo. La salida será a las 14 horas desde la estación de autobuses de la capital lucense, donde está prevista la llegada a las 18,30 horas. Las verificaciones se efectuarán por la mañana, y la entrega del recorrido a los espectadores será una hora y media antes de la salida. El domingo día 26 de mayo se celebran distintas pruebas puntuables para los respectivos Campeonatos de España de Motociclismo. En Figueras, organizado por la Peña Motorista Figueras, se celebrará el I Trial Ciudad de Figueras; el V Motocross Ciudad de Talavera tendrá lugar en esta ciudad toledana, mientras que en Guadalajara se correrá el Enduro del Tajuña, que organiza el Moto Club Alcarreño, y en Lérida la V Volta a la provincia de Lérida.

## La foto premiada



### SOBRAN SEÑALES

**M**UCHAS veces se ha denunciado desde esta revista que la señalización de las carreteras españolas está lejos de ser la ideal. O faltan o sobran señales. Y este último caso es el reflejado en la fotografía tomada en La Robla (León): fin de prohibición vertical cuando la raya horizontal es discontinua. El autor de la instantánea, Rubén Iglesias, de Gijón (Asturias), recibirá gratis MOTOR16 durante seis meses.

España necesita

# ideas

## Todo sobre la OTAN



Ha nacido Ideas

La revista editada por Grupo 16 que trata los temas que más preocupan a los españoles. Escrita por especialistas en cada materia.

Las primeras IDEAS son un análisis profundo sobre "La política de defensa española y la OTAN".

España necesita IDEAS. La revista-documento de nuestra democracia.

Pídala en su librería o envíenos el cupón relleno con sus datos y se la mandaremos de inmediato.

Deseo me envíen un ejemplar de por el precio de 650 Ptas.

Nombre .....

Dirección ..... Tel. ....

Localidad ..... C.P. ....

Adjunto talón a nombre de INREVISA por un importe de 650 Ptas. Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41. 28037 MADRID.

# Comprar y vender

Lo que tenemos para Vd. es mucho más:



El nuevo Opel Corsa TR 4 puertas.



Véalos en: **DASAUTO, S. A.**  
Avda. Ciudad de Barcelona, 208. Tel. 252 53 00  
Camino de Vinateros, 2 (Madrid)



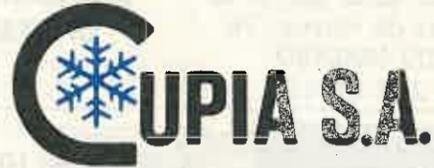
**JAGUAR**  
FIOL ROCA, S.A.  
Diputación, 43 esq. Rocafort  
Tel. 325 15 50

ACONDICIONADORES DE AIRE PARA AUTOMOVILES



**AUTOCLIMA**

IMPORTADOR DISTRIBUIDORA



LONDRES, 1 TELEX 48.031  
TEL. 255 99 02 - 255 96 12 - 255 96 14

MADRID - 28028  
Servicios oficiales en toda España

## SUSCRIBASE A MOTOR 16

### BOLETIN DE SUSCRIPCION

**Sí**, deseo suscribirme a **Motor 16** durante un año, 52 números, al precio especial de 6.370 pesetas.

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

- Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.  
 Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41. - Madrid-17.

N.º ..... impuesto en ..... con fecha .....

Nombre ..... Apellidos .....

Dirección (domicilio u oficina) .....

Población ..... Provincia .....

Firma: .....

Precios EXTRANJERO (1 año): Europa, 11.870 ptas. América, 17.770 ptas. Resto: 22.370 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a información y Revistas, S. A.



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

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba al texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 4.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber llamando al teléfono 91-268 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVISA-MOTOR 16

CADA SEMANA 394.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16, SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS. MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

**Motor 16**

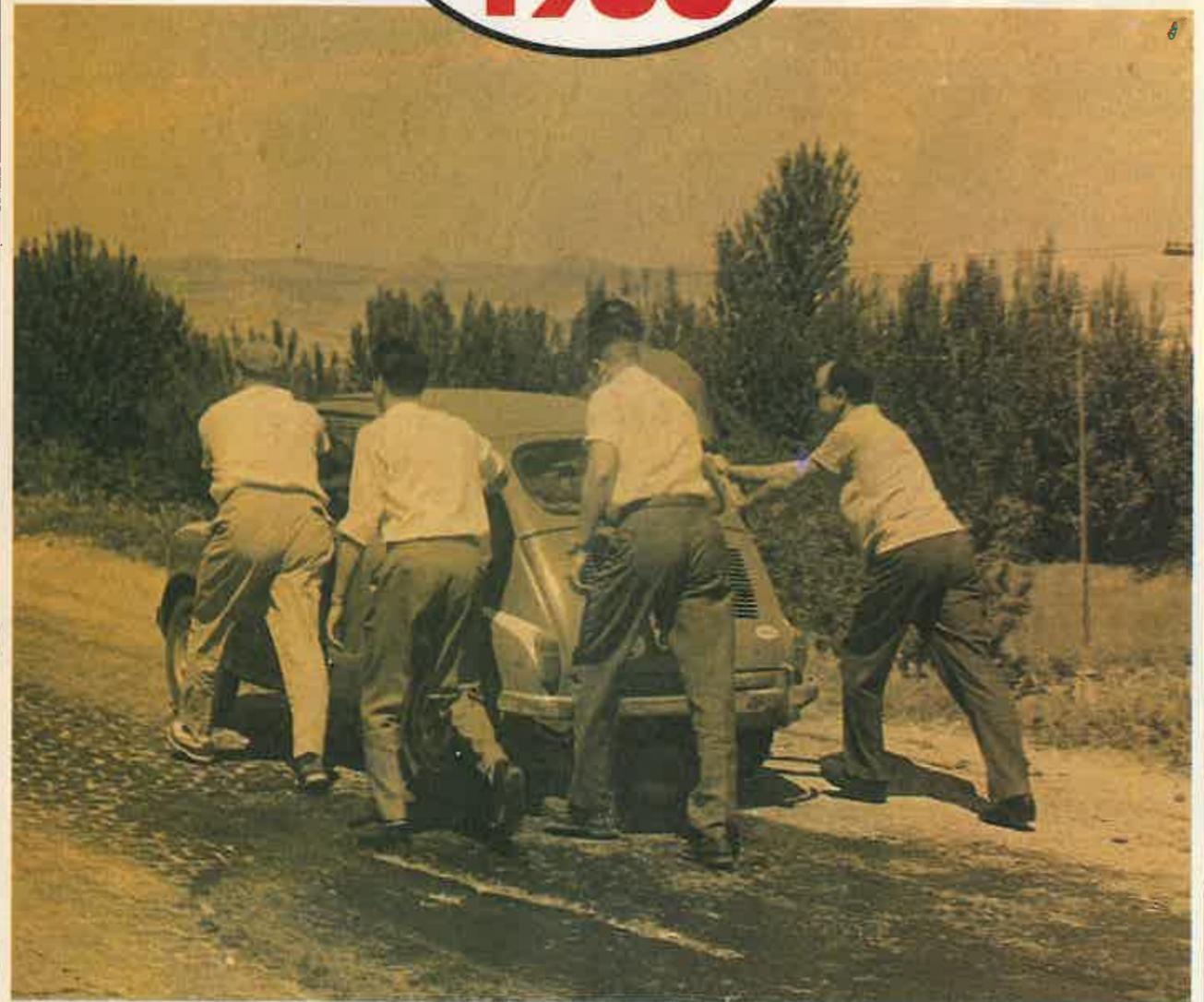
Nombre y apellidos .....

Domicilio .....

Teléfono .....

Firma: .....

# LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS 1960



## La década de los «seatonos»



Victor Márquez Reviriego

**A** ver: ¿cuántas Españas hay? De siempre nos dijeron que dos y (por boca y verso del poeta oficial en el socialismo imperante) que, además, una de ellas nos helaría el corazón y etcétera, etcétera... Y, en verdad, casi siempre hubo dos Españas. Por ejemplo: a finales de la década de los cincuenta o un poco

antes esas dos Españas estaban muy claras en lo automovilístico. Porque los españoles se dividían en dos clases. A saber: peatones y amigos de Manolo. Los peatones eran unos señores que se desplazaban de un lugar a otro andando, que es un curioso sistema de moverse, que consiste en ir poniendo un pie detrás de otro, con

monótona insistencia, y así pasito a pasito se llega a un sitio.

Los amigos de Manolo eran los amigos de don Manuel Arburúa de la Miyar, un señor que fue ministro de Comercio en los años cincuenta y del que dependían las cuestiones de la importación. Así que por su mano pasaban los coches extranjeros que venían a España. Y como esos coches extranjeros eran los únicos que había, pues resultaba que el que tenía un coche venía a debérselo a él. Dicen quienes le trataron que Arburúa era persona de simpatía arrolladora.

En aquella España había una frase famosa referida a él: «¡Gracias, Manolo!»... Así la glosa el periodista Manuel del Arco

A saber: Peatones, amigos de Manolo y «seatones».

A finales de la década de los cincuenta ha nacido el «seatón». Vamos a escribirlo con mayúsculas porque es una especie muy importante del «homo hispanicus», aunque no figure en los diccionarios, tan despistados como de costumbre: SEATON.

¿Qué es un «seatón»? Especie del género «homo hispanicus», que apareció en la península Ibérica hacia el final de la década de los cincuenta y que alcanzó su apogeo en la década de los setenta. De aspecto exterior normal, se caracterizaba porque



«El seatón, especie del género homo hispanicus, que se desplazaba de un lado a otro no andando, como los demás, o en «haiga», como algunos privilegiados, sino en un bólido de patente italiana llamado Seiscientos.»

«porque Arburúa fue generoso en conceder automóviles de importación, a los que verdaderamente lo necesitaban y, en ocasiones, a sus amigos que se lo pedían.»

Pues lo dicho. Que los españoles se dividían en peatones y amigos de Manolo.

Y en esto, en la hermana Italia, un ingeniero llamado Dante Giacosa (muerto hace unos años sin pena ni gloria) crea el Seiscientos. Y el Seiscientos viene a España, y en España empieza el desarrollo o el desarrollismo, y aquí los españoles pueden ya comprarse un coche... Y entonces a las dos Españas de antes hay que añadirle otra más. Ya tenemos, por fin, tres Españas.

se desplaza de un lado a otro, no andando como los demás o en «haiga» como algunos privilegiados, sino en un como bólido de patente italiana llamado Seiscientos o Seat 600. Y de ahí su nombre: De Seat vino «seatón», cuyo plural era «seatones». Curiosamente, quienes contribuyeron a esto del desarrollo de los «seatones» fueron los sucesores económicos del amigo Manolo. Ullastres, Navarro Rubio y, sobre todo y sobre todos, don Laureano López Rodó con sus planes de desarrollo.

Y es así como el siempre casto don Laureano es responsable último de muchos pecados contra el sexto mandamiento. Porque antes de que la-ola-de-erotismo-



## Los Seiscientos de Fiat

Si en España la aparición del Seiscientos fue un hecho que pasó a la historia, en Italia no le fue a la zaga. Para Fiat, el lanzamiento de este «polivalente» —bajo tal planteamiento fue diseñado— supuso la democratización del automóvil, contando además con el apoyo de otro superpopular, el Cinquecento, lanzado justo dos años después, en 1957.

Fiat lanzó el Seiscientos como el coche más barato del mercado, a un precio de choque, de 590.000 liras. Como decía Dante Giacosa, era el coche «para todos los italianos», que sólo dos días después de ser presentado en el Salón de Ginebra se agolpaban en los concesionarios para ver y tocar al recién nacido de la «mamma» Fiat.

Pero es que, además, también lanzó el Múltiple, especie de furgoneta de cuatro puertas y seis plazas, que utilizando los componentes mecánicos esenciales del Seiscientos se presentaba como la solución para el desplazamiento de las familias numerosas italianas. El motor mantenía la disposición original, pero la carrocería era monocuerpo o de un solo volu-

men. No era otra cosa que el precursor de los actuales Renault Space, Honda Shuttle o Nissan Vanette. En España, aún se vieron algunos de estos originales vehículos, muy utilizados como taxis en su país de origen.

La producción del popular modelo en Italia duró de 1955 a 1970, periodo en el que se fabricaron 2.453.979 unidades, a las que deben añadirse las 129.985 del Múltiple. Del Seiscientos primitivo se sacaron hasta cinco series distintas y del tipo D, cuatro. La principal diferencia fue el incremento de la cilindrada, que pasó de 633 a 767 centímetros cúbicos, y de la potencia, que subió hasta 32 caballos de la norma americana SAE (igual haría Seat en España). Todas estas versiones fueron aprovechadas por los más diversos carroceros italianos que, a su vez, lanzaron numerosas variantes de todo tipo. Moretti, Vignale, Bertone, Pininfarina, Ghia, etcétera, trabajaron sobre este coche con mayor o menor acierto, y la mayoría crearon versiones descapotables, los tan queridos Spiders de los italianos.

A. M.

Folleto publicitario de cuando el Fiat 600 se vendió en España. A la izquierda, la fábrica de Mirafiori en 1955



El Seiscientos era el «polivalente» de la época. La versión Múltiple tenía capacidad para seis plazas



que-nos-invade nos invadiera en forma (bella forma por cierto) de suecas y de películas S, el nacimiento de los españoles «seatónicos» generó una especie nueva del erotismo peninsular. Con el Seiscientos comenzó una suerte de liberación sexual para muchos españoles y españolas que utilizaron el cochecito como nido de amor en las cunetas y en las frondas... ¿Cuántos españoles que ahora tienen veinticinco años no fueron engendrados dentro de un Seiscientos? No era, ciertamente, tan amplio como un lecho medieval con dosel y todo, pero... Por aquellos años se habló, incluso, de una peculiar «postura ginecológica», que era la adoptada por algunas españolas en la consulta del médico, al que respondía la paciente cuando éste mostraba su extrañeza por la no muy normal forma de colocarse la señorita: «Es que mi novio tiene un Seiscientos...»

En aquella España que por 1960 comenzaba a poblarse de «seatones» pasaban algunas cosas. Por ejemplo, el día 19 de mayo en el Palau de la Música hubo un concierto con asistencia de varios ministros del régimen (el régimen era el de Franco).

Y allí un grupo de personas se puso a cantar el «Cant de la senyera», en catalán, naturalmente. Detuvieron a veinte y maltrataron a más de uno. Entre ellos a un joven universitario procedente de la Facultad de Medicina, llamado Jorge Pujol, que con los años podría llamarse ya Jordi Pujol y llegaría a presidente de la Generalidad. Al joven Pujol lo condenaron a siete años de cárcel. Y no precisamente por no saber cantar.

El Congo obtenía su independencia de Bélgica y el nombre y la faz de ébano de Patricio Lumumba se hicieron famosas en todo el mundo. Las cosas acabaron mal. A finales de año, Lumumba estaba ya detenido y, muy pronto, a primeros del año entrante, asesinado.

El rey de los belgas era Balduino, felizmente reinante todavía. Un joven con cara de bueno que ese año de gracia de 1960 eligió como esposa a una española: doña Fabiola de Mora y Aragón, hija del conde de Mora y marqués de Casa Riera, don Gonzalo Mora, y de doña Blanca de Aragón y.

## Lo que dio de sí... 1960

- Se registra la entrada de seis millones de turistas. También es el año que da inicio al éxodo masivo de emigrantes españoles al extranjero.
- En enfrentamiento con la Guardia Civil muere Francisco «Quico» Sabater, uno de los principales dirigentes del maquis.
- Dimite el ministro de la Vivienda, José Luis de Arrese. Es sustituido por José Martínez Sánchez-Arjona.
- En el primero de Mayo, cien mil personas asisten en el estadio del F.C. Barcelona a la demostración sindical. Prohibido un manifiesto de la HOAC.
- En primavera, Franco visita Cataluña. Numerosas manifestaciones antifranquistas. Un documento firmado por 339 sacerdotes denuncia la ausencia de libertades y los malos tratos policiales.
- En septiembre se publica una ley contra el banditaje y el terrorismo.
- Se prohíbe a la selección española de fútbol enfrentarse a la Unión Soviética. El Real Madrid gana la Copa Intercontinental al vencer al Peñarol de Montevideo.
- Espectacular incendio en los famosos almacenes madrileños Sederías Carretas. Se inaugura el Palacio de los Deportes de Madrid.
- Se estrenan «Un rayo de luz», interpretada por Maritoni, y «La dulce vida», de Federico Fellini.
- Fallecen, entre otros, Gregorio Marañón, Rafael Gómez «El Gallo», Albert Camus y Fausto Coppi.
- A escala internacional, comandos israelíes secuestran en Argentina a Eichmann y le llevan a Israel, donde es juzgado y ajusticiado. John F. Kennedy derrota a Richard Nixon y es elegido presidente USA, y el Frente de Liberación de Vietnam del Sur anuncia su intención de expulsar del país a las fuerzas extranjeras.

## Todo servía para correr

A l finalizar la década de los cincuenta el deporte del motor en España se encontraba todavía en sus inicios. A la zaga de las competiciones europeas, los organizadores tenían en Francia su modelo, de donde copiaban las pruebas, aunque algunos pilotos españoles ya habían hecho historia en el automovilismo internacional.

El deporte en aquellos años era tan sólo para los pocos que tenían la suerte de poseer un coche, elemento indispensable para correr y muy difícil de

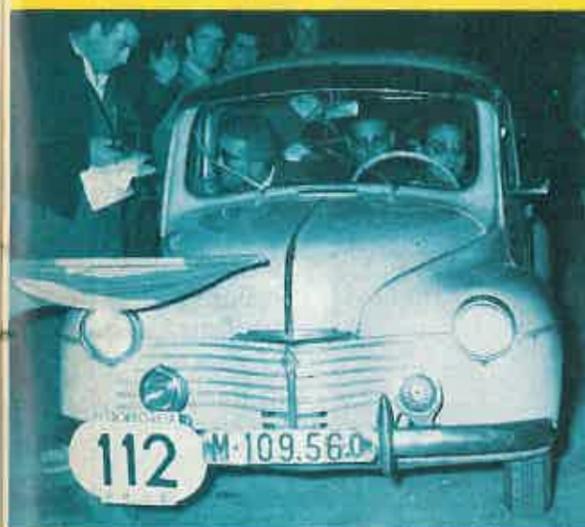
El popular 4/4 también se aventuró a las duras competiciones. Aquí, en la línea de salida del III Trofeo Roa, «Tony» Suárez Aller.

En los inicios del deporte automovilístico, el mítico Pegaso era el coche a admirar. Sus triunfos fueron numerosos.



conseguir, aún teniendo el dinero necesario para comprarlo. Todo valía: desde el coche utilizado para ir al trabajo hasta el coche familiar se convertían en vehículos de carreras cuando su propietario tenía el gusanillo de la competición en las venas. Entonces no había sofisticación y las carreras, una vez que se tenía el vehículo, eran muy asequibles y discurrían en un ambiente distendido donde las reglas no se respetaban siempre y los controles se anulaban por cualquier motivo que alegrara el amigo de turno. El premio final,

Paco Godia, pionero del deporte automovilístico español, ganó en 1959 el Trofeo Nuvolari a los mandos de un Porsche.



un trofeo para los mejores clasificados, era el preciado galardón que quedaba como recuerdo.

En esta época son Barcelona y Madrid los centros de la competición, aunque también se disputan pruebas en otras regiones españolas, sin embargo, serán el rallye Costa Brava y el rallye del RACE —nacidos en 1953— junto con las veinticuatro horas de Montjuich, cuya primera edición se celebró en 1953, las carreras con más prestigio en su época que aún en nuestros días se siguen celebrando. Subidas de montaña, circuitos improvisados y rallyes monstrosos, que recorrían media España, eran las modalidades más usuales. Las pruebas de regularidad que hasta principio de los sesenta se celebraron en carretera abierta, se fueron convirtiendo poco a poco en pruebas de velocidad encubierta, pues los promedios marcados por los organizadores obligaban a los pilotos a emplearse a fondo para poder cumplir el recorrido y llegar a tiempo a los controles.

La falta de circuitos se suplía sin grandes problemas, cualquier sitio era bueno para correr, como las pistas del aeropuerto de Barajas que hasta 1957 se cerraban al tráfico aéreo cuando allí se realizaba una carrera, como la que tuvo lugar el día que llegaron al aeropuerto madrileño los restos del marqués de Portago, uno de los pilotos españoles que más triunfos internacionales había logrado. La Casa de Campo, el Retiro madrileño, las calles de Montjuich, o el antiguo campo de golf de Pedralbes en Barcelona, donde se corrió el primer motocross internacional, eran escenario habitual de competiciones.

Reverter, Godia, Soler-Roig, Villamil y Bay son los hombres que acumulan victorias prueba tras prueba, mientras que Butó, los hermanos Elizalde y Ricardo Fargas van haciendo la historia del motociclismo español.

M.ª Jesús Beneit

Carrillo de Albornoz. Tenía Fabiola treinta y dos años, era bondadosa y sencilla, enfermera militar, alta y discreta... En fin, todos sabemos cómo era. Por entonces, a un coche competidor del Seiscientos —el no menos famoso «Dos Caballos»— hubo alguien que lo bautizó como «Fabiolo», por aquello de que era bueno, sencillo, discreto... No parece que prosperara mucho el apelativo, acaso porque pronto lo asumiría el singular don Jaime de Mora y Aragón, hermano de Fabiola. Un personaje menos discreto y sencillo que su hermana. La boda de Fabiola y Balduino fue el día 15 de diciembre, en la Iglesia de San Miguel y Santa Gúdula, en Bruselas, y la retransmitió Eurovisión. No mucho antes, el 9 de noviembre, John Fitzgerald Kennedy derrotaba a Nixon en las elecciones norteamericanas, y se convertía así en el primer presidente católico de Estados Unidos. La oposición española tenía sus esperanzas puestas en el demócrata Kennedy frente al republicano Nixon... Y ahora voy a contar algo inédito: hubo colegio de monjas donde se rezó por la victoria de Kennedy, por aquello de que era católico (lo sé de muy buena tinta: me refiero a lo de las monjas; no porque lo otro era público y notorio). Se ve que las monjas —teresianas de Huelva, por más señas— no estaban al tanto de ideologías políticas norteamericanas.

¿Y usted qué hacía en 1960? (digo yo que me lo podrán preguntar a mí, puesto que casi todos cuentan qué hacían entonces): Estudiaba en la Facultad de Ciencias Políticas de Madrid. Por cierto que en el mismo curso que Julio Feo, entonces muy aficionado al baloncesto, y que Eduardo Sotillos, entonces poco aficionado al socialismo.

Victor Márquez Reviriego

Victor Márquez Reviriego es de Huelva. Licenciado en Ciencias Políticas y periodista, autor de diversos libros —«La tentación canovista», «El pecado consensual», «Diálogos españoles»—, pronto publicará «Cien españoles y la OTAN». Es Premio Nacional de Periodismo, y actualmente subdirector de «Cambio 16».



## Seat-Fiat: Vamos agarraditos...

LA década de los sesenta comienza para Seat con una monstruosa «cola» de solicitantes de 600 ante su puerta. Se ha desatado el hambre de coches. Ya no es tan difícil acceder a él como diez años antes y comienza a estar lejos su aura de privilegio sólo para unos cuantos. En Seat se empieza a replantear su futuro. Los fabricantes franceses —Renault y Citroën— ya están en España. Y a Seat se le presentan dos posibilidades: o quedarse en el tamaño de ese momento y dejar espacio a otras iniciativas privadas, o multiplicar su capacidad productiva y corresponder a la demanda.

La decisión, obviamente, fue esta última. En 1960 se reúnen los máximos responsables del INI, Seat y Fiat y acuerdan duplicar la producción de la fábrica del Prat, pasando de 150 a 300 coches al día.

Doménico de Bernardinis, actual presidente honorario de Fiat Hispania, recuerda aquellas

fechas como la «segunda gran etapa de expansión de la casa Seat. La primera sin duda fue los comienzos de los años cincuenta, cuando se está perfeccionando la colaboración de Fiat con el INI.

De entonces datan los viajes del propio De Bernardinis a Barcelona para contactar con la Asociación de Técnicos de Automóviles, creada de la mano del ingeniero Ricard, y con La Maquinaria Terrestre y Marítima, donde se prepararon muchos hombres de Seat. Esa preparación serviría para que los vehículos de la firma española quedaran prácticamente nacionalizados en un año. «Fue un milagro —dice De Bernardinis— que en Turín no se creían.»

También en 1960 —el 15 de junio concretamente— se coloca una placa conmemorativa en la novísima fábrica del Prat de Llobregat cuyo proyecto y ejecución fueron dirigidos por el

ingeniero Alessandro Genero. Pero no queda ahí la actitud de Seat con el mercado. Con la asesoría de Fiat, que en su país va cuatro o cinco años por delante de todo este proceso, se comienza a prestar atención a la asistencia técnica. Se debía construir una imagen, infundir la confianza de que la empresa cuida de su producto también cuando éste envejece. Se establece así una estructura de asistencia técnica —el famoso SAT— potente, y comienza la etapa en la que —exageradamente— se dice que hay piezas de Seat hasta en las farmacias.

De Bernardinis resalta de entonces «el crecimiento comercial inusitado, el volumen de las ventas; la imagen de la marca. Había muchas iniciativas y voluntad decidida de llegar a unos resultados. Pero básicamente lo que se ponía en cada cosa era mucho coraje».

Raúl R. Sáez

EN 1960 se decide duplicar la capacidad productiva de Seat. En la foto, los padres de la idea: Valetta, presidente de Fiat; Ortiz Echagüe; el futuro presidente de Seat, Sánchez Cortés, y el ingeniero Alessandro Genero.



### LA PROXIMA SEMANA «Escopetazo nacional»

- Luis G. Berlanga nos cuenta lo sucedido en 1961
- Dauphine, Gordini y Ondine, la tripieta de Renault
- Las gregerías de Ramón Gómez de la Serna sobre el automóvil



Coordinador: Raúl R. Sáez. Redacción: Alberto Mallo, M.ª Jesús Benoit y José Luis Aznar. Diseño: Olegario Torralba y Juan G. Aso. Documentación: Isabel Valcárcel, Mariana Ohliger y Lourdes Bravo. Fotografía: Equipo MOTOR16. Archivo: Rafael Valcárcel, Suárez Aller, ENASA y Centro Stórico Fiat.

### Tarjetas Postales



### Xavier Domingo

LOS taxistas de París son los más maleducados del mundo, sin duda alguna. Nadie les vence en grosería, falta de atención hacia el cliente, incorrección, chulería y desplantes absurdos y fuera de tono.

Los taxistas de París han olvidado por completo que son un servicio público y confunden el vehículo que conducen con su casa, en la que, por alguna razón misteriosa que les molesta profundamente, se ven obligados a aceptar que alguien entre de cuando en cuando.

Si el cliente es un pobre extranjero que no habla bien francés e ignora el plano de la ciudad, ¡pobre de él! Hasta es posible que no se le admita en el vehículo y si se le admite, será durante todo el trayecto víctima del rencor de un chófer que le culpabilizará de todos los males del mundo.

Pero, por de pronto, en París apenas sí hay taxis. Los días de lluvia, y ¿cuándo no llueve en París?, la espera del taxi puede durar largas horas. Los taxistas sindicados impiden denodadamente que se den nuevas licencias y la ciudad es la que tiene menos taxis de Europa por cabeza de habitante.

En segundo lugar, lo más frecuente es que antes de dejarle subir en el taxi, el taxista pregunte el trayecto. Si éste no le gusta, si le parece demasiado largo o demasiado corto, o a veces por razones realmente asombrosas, se niega a hacer la carrera, cierra la puerta de un portazo y se larga a toda prisa, sabiendo que su actitud es ilegal.

Un alto porcentaje de taxistas parisinos viaja con un enorme perro sentado a su lado. Durante el trayecto, la fiera no quita los ojos del cliente y coloca sus colmillos a unos centímetros de su yugular. El viaje se convierte en una terrorífica pesadilla. Uno no se atreve ni a hablar, mientras las descargas de adrenalina excitan al animal, que babea de gusto, en espera de una orden de su dueño.

## Los taxistas de París

El tráfico en París es fatal. Los atascos se multiplican a lo largo del día y eso sume a los taxistas en un grado de excitación sumamente peligroso. Tratan de conducir a toda velocidad en medio del mare magnum de vehículos, hacen slaloms vertiginosos, están siempre a un dedo de asesinar a los peatones, gritan e insultan a todo el mundo y actúan con la impunidad del forajido matón de pueblo.

Si les preguntáis una indicación, una dirección, cualquier información urbana, lo más probable es que conteste mascullando que él no está ahí para dar explicaciones, y que para eso está la Policía. Acabará soltándoos una diatriba contra todos los extranjeros.

Todo eso se refiere a los taxistas franceses. Abundan los emigrantes. Especialmente negros y árabes. No son mejores ni en educación ni en talento y, además, lo más probable es que ignoren por completo el plano de la ciudad. De todos modos, entre ellos está el más elevado porcentaje —que no es muy alto— de gente amable y, sobre to-

do, entre ellos se cuenta la mayoría de los que dejan fumar en el taxi.

Ultrachauvinistas, rabiosamente xenófobos, increíblemente maleducados y prodigiosamente similares unos a otros hasta el punto de que la excepción es como una especie de milagro, los taxistas de París dan una pésima imagen de la ciudad.

En realidad, a los taxistas de París no les gusta ser taxistas y los comprendo. Lo que entiendo menos son sus ambiciones. Quisieran ser, en vez de taxistas, presidentes de la República y, de no poder ser, al menos presidentes de los Estados Unidos, que es lo único que puede aceptar un taxista de París si no puede ser jefe del Estado francés.

Sus ideas políticas son simples y directas. Se basan esencialmente en expulsar de Francia a todos los extranjeros o, en su lugar, en esclavizarlos y mantenerlos, fuera de las horas de trabajo, entre rejas. Cumplido este requisito, todo iría bien.

Lo más notable es que, en líneas generales, nadie odia más a los taxistas de París que la propia clientela parisense. Muchas veces he hecho la experiencia de subir en un taxi de París con algún amigo francés. Se crea inmediatamente en el interior del vehículo un clima de tensión, de sospechas y de agresividad lleno de angustia. El diálogo es corto y seco, y hay silencios cuajados de hostilidad. El cliente está convencido de que el taxista es un redomado chorizo que va a tratar de engañarle por todos los medios y el taxista piensa que lleva en el asiento trasero a un asesino que le va a apuñalar en cualquier momento para robarle la cartera del día.

Cuando se llega a destino, el cliente se venga no dando propina o dejando una cantidad humillante. El taxista responde con una mirada llena de desprecio a las monedas recibidas, aderezada con un comentario general sobre Francia y los franceses, que en ningún caso sería tolerado en boca de un extranjero.



**FRENTE A FRENTE**

# RENAULT-9 GTC CONTRA OPEL CORSA TR 1.2 GLS MAS VALEN CUATRO

**H**ASTA no hace mucho tiempo, los distintos automóviles los encuadrábamos y los agrupaban sus fabricantes en una serie de categorías o segmentos perfectamente definidos. Sin embargo, en los últimos años, por aquello de que cada modelo nuevo tiene que superar a lo ya conocido, se están produciendo importantes desviaciones en estas primitivas divisiones. El Opel Corsa es un claro ejemplo.

Cuando nació, hace ya un par de años, se inscribía claramente en la categoría de los «polivalentes», junto a

los Renault 5, Ford Fiesta y Seat Fura de entonces. Posteriormente, la aparición de la versión TR y su maletero separado, creó una categoría intermedia, un tanto indefinida, ligeramente superior a lo que los pequeños utilitarios ofrecían. Pero el rizo se ha rizado ahora, con el lanzamiento de la versión de cuatro puertas. El Corsa es claramente una berlina de categoría superior, tal como en su día fue el Seat 124 o el Renault 10, con todos los elementos necesarios para conformar a una utilización familiar, por capacidad, tamaño exterior, motorización y equipamiento.

Su enfrentamiento natural es, pues, con cualquier otra berlina de planteamiento modesto (en cuanto a precio), tal como Renault hace con su modelo R-9 GTC, que no es más que un modelo superior al que voluntariamente se ha reducido la motorización y el equipamiento para competir directamente con estos pequeños subidos de escalón. Enfrentamos pues a un pequeño engordado con un grande adelgazado, ambos de idéntico precio y respaldados por una calidad de construcción más que encomiable. A lo largo de estas páginas intentaremos llegar a desvelar la



La Fonda Real





FICHA TECNICA



RENAULT 9 GTC

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrado: 1.237 c.c. (71,5 x 77,0 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: 96 octanos. Capacidad del depósito: 47 litros. Potencia máxima: 56 CV a 5.250 rpm. Par máximo: 9,4 mkg. a 2.750 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,5 km/h.; 2.ª, 12,9 km/h.; 3.ª, 20,2 km/h.; 4.ª, 29,6 km/h. Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 10,2 metros.

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

**SUSPENSIONES** Tipo: Independiente a las 4 ruedas.

**RUEDAS** Llantas: De chapa, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165/70 x 330.

**PESO** En orden de marcha: 840 kgs.

**Precio en la calle:**  
1.000.886 ptas.

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

- |                     |                       |
|---------------------|-----------------------|
| <b>VIRTUDES</b>     | <b>DEFECTOS</b>       |
| ● Habitabilidad     | ● Frenos ruidosos     |
| ● Confort y acabado | ● Motor poco elástico |
| ● Consumo ajustado  | ● Equipamiento escaso |

Se defienden bien en carretera, pero son más coches de ciudad.

Opción de compra más lógica, tal y como un elevado número de clientes se plantean cada día.

**INTERIORES:  
LA FUNCIONALIDAD**

Por definición de ambos vehículos, se desprende que el equipamiento es superior en el Corsa (al que se ha dotado de todo lo que hace aumentar la categoría), que en el Renault (al que se le ha suprimido casi todo lo que lo encarece). Sin embargo, a la hora de la verdad, tampoco hay tantas diferencias. El Opel incorpora cuentavueltas, reloj, parabrisas laminado y retrovisor regulable como elementos que no tiene el Renault. Hay que precisar que en el Corsa pueden montarse, previo pago de su importe, otros elementos opcionales, como los faros antiniebla, elevallas eléctricos o cierres centralizados, que, por cierto, llevaba el coche probado y se recoge en las fotografías.

El confort interior es un aspecto decisivo a la hora de la elección. Y hay que tener presente que el Renault es once centímetros más largo y doce centímetros más ancho. Hoy, con estas diferencias, cualquier departamento de diseño hace maravillas, y, sin lugar a dudas, el Renault se beneficia de estas dimensiones. Por si fuera poco, los asientos del tipo monoguía y sus posibilidades de regulación son una importante baza a su favor. Así pues, en confort, tanto para pasajeros como para conductor, ligera ventaja del Renault gracias a su mayor tamaño.

También es más confortable a coche en marcha, gracias a unos recorridos de suspensiones y a una amortiguación más homogénea. En ambos casos los mandos son perfectamente accionables, y los elementos de calefacción y ventilación cumplen sin reproches su cometido.

FICHA TECNICA



OPEL CORSA TR  
1.2 GLS

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrado: 1.196 c.c. (77,8 x 62,9 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: 96 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 55 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 9,2 mkg. a 2.200 rpm.

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

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,7. Diámetro de giro: 10,0 metros.

**FRENOS** Sistema: Discos delanteros y tambores traseros, con servo.

**SUSPENSIONES** Tipo: Independiente delante, eje semirrigido posterior.

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

**PESO** En orden de marcha: 740 kgs.

**Precio en la calle:**  
1.001.235 ptas.

Fecha de presentación: Mayo de 1985.  
Fabricante: General Motors España, S. A.  
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.  
Número de talleres: 260.  
Plazo de entrega: Dos o tres semanas, dependiendo del color y opciones.

- |                     |                          |
|---------------------|--------------------------|
| <b>VIRTUDES</b>     | <b>DEFECTOS</b>          |
| ● Motor elástico    | ● Frenos mejorables      |
| ● Acabado impecable | ● Desarrollos muy largos |
| ● Precio ajustado   | ● Comportamiento extraño |



La adopción de las cuatro puertas en el Corsa equipara a los dos modelos. Ambos disponen de un generoso maletero y la nota predominante en los interiores es la funcionalidad.

Los maleteros son bastante parejos, con bastante más capacidad para el Renault, pero una línea de carga más baja y por tanto más cómoda para el Corsa, que además tiene la rueda de repuesto bajo el maletero, pero por dentro, lo que ahora nos parece mejor a la vista de los frecuentísimos robos, y pese a la incomodidad que supone descargar cuando se pincha.

**AL VOLANTE:  
BASTANTE JUSTOS**

Aunque con la misma estructura fundamental (motores de cuatro cilindros en línea, dispuestos transversalmente).

SONORIDAD



A la postre, iguales

	R-9	Corsa
Al ralenti (dB) .....	44,9	56,1
A 60 km/h. (dB) .....	63,7	67,4
A 90 km/h. (dB) .....	67,4	68,4
A 120 km/h. (dB) ...	74,2	71,2
A 140 km/h. (dB) ...	80,4	73,7
A tope (dB) .....	—	79,3

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

hay notables diferencias entre el coche de origen francés, el Renault, y el de origen alemán, el Opel. Para el Renault se ha procedido a desinflar el motor 1.400 tradicional del modelo, dejándolo en 1.237 centímetros cúbicos, por reducción del diámetro de los pistones hasta 71,5 milímetros (en vez de los 77 anteriores). La utilización de un carburador monocuerpo, un árbol de levas de cruzado diferente y un encendido electrónico Renix específico dejan la potencia en 56 caballos, cifra un poco justa para este veterano motor Sierra que cada día parece más joven, pero que no oculta su árbol de levas lateral, y sobre todo, la cadena de distribución y su ruido característico.

No puede afirmarse que el resultado sea brillante, tampoco era esa la intención del fabricante, pero los consumos no se han reducido tanto que se justifique esta drástica reducción de potencia. Según nuestras noticias, la inminente comercialización de los nuevos tipos de gasolina va a dar lugar a una nueva versión, para octanaje inferior, que al menos se beneficiará de un precio de combustible inferior.

En cuanto al Corsa, casi todo lo contrario, ya que nos encontramos con un motor de diseño muy moderno, con árbol de levas en culata y distribución hidráulica, con una pasmosa facilidad para subir de vueltas... al menos en marchas cortas, pero de eso ya hablaremos más adelante. Este motor ale-

mán tiene la peculiaridad de que puede ser conducido con enorme influencia sobre el consumo: a poco cuidado que se ponga, es fácil bajar de los cinco litros a 90 kilómetros por hora. Pero, como es frecuente en estos coches muy lábiles, el consumo puede también dispararse si no se acaricia el pedal del acelerador.

El resultado final en este aspecto es que hay un empate en las cifras finales. A favor del Corsa, el que pueden lograrse sin grandes dificultades consumos muy bajos, y a favor del Renault, que pese a que se conduzca algo más alegremente, nunca se nos dispara el gasto. A nosotros, en particular, este sistema nos parece más apropiado para el público medio al que se destinan

FRENOS



El Opel sigue estando cojo

DISTANCIAS DE FRENADO  
(en metros)

	R-9	Corsa
A 60 km/h. ....	15,1	17,1
A 100 km/h. ....	42,7	43,1
A 120 km/h. ....	58,2	63,1

**PRESTACIONES**



**Ninguna maravilla**

	R-9	Corsa
VELOC. MAXIMA (km/h.) ..	148,6	148,9
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada .....	19,7	20,4
1.000 m. salida parada .....	38,5	37,6
De 0 a 100 km/h. ....	14,7	14,6
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup> ..	20,9	22,4
400 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup> ..	—	24,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup> ..	41,5	40,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup> ..	—	44,7
De 80 a 120 km/h. en 4. <sup>a</sup> ..	17,7	13,8
De 80 a 120 km/h. en 5. <sup>a</sup> ..	—	20,1

**CONSUMO**



**Bien, sin más**

	R-9	Corsa
	Litros/100 km.	
CIUDAD		
A 23,8 km/h. de media	7,9	9,8
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo ..	5,6	5,1
En conducción rápida ..	8,4	8,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo ..	7,0	6,6
A fondo .....	8,1	9,4
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	7,1	7,1
Recorrido (kilómetros) ..	610	540

ambos automóviles. Por si fuera poco, el consumo urbano es sensiblemente inferior en el Renault.

En cuanto a la velocidad punta, la



El nuevo Corsa ha modificado ligeramente el salpicadero. Los elevavinas eléctricos y cerraduras centralizadas son opcionales.

verdad es que ambos son un poco «marmolillos». El Renault, porque tiene pocos caballos para los 100 kilos de más que pesa respecto al Corsa, y el Opel, porque le han endosado una caja de cambio de cinco marchas con un escalonamiento absolutamente inapropiado para este vehículo. La velocidad máxima de ambos coches está por debajo de los 150 km/h, que en el Opel se alcanzan en 4.<sup>a</sup>, por debajo del régimen de potencia máxima.

Este escalonamiento es sólo apropiado para circular por terrenos totalmente llanos, en los que ciertamente se obtienen buenos resultados de consumo,

pero en cuanto hay un repecho hay que estar cambiando constantemente y, por tanto, perdemos lo que hayamos podido ganar.

Este es también el motivo por el que el Opel pierde mucha eficacia en recuperaciones y aceleraciones, y eso que el R-9 tampoco es una maravilla en cuanto a escalonamiento, con un hueco entre tercera y cuarta abismal, que origina que en el cambio 3.<sup>a</sup>/4.<sup>a</sup> el motor cae cerca de 2.500 vueltas, perdiendo parte de su capacidad de aceleración.

En cuanto al comportamiento, hay que hacer algunas precisiones sobre el Corsa, que ha cambiado sustancial-



Los asientos monoguía son exclusivos de Renault. Ventaja para el R-9 en habitabilidad gracias a su mayor tamaño.

mente los muelles (ahora de flexibilidad constante) y los amortiguadores. Hasta ahora, la combinación del eje semirrigido con los muelles de endurecimiento progresivo no se habían mostrado apropiados para el tipo de carreteras españolas, y el Corsa ha sido objeto de duras críticas. Con este cambio, recientemente introducido, se ha mejorado bastante el comportamiento, y además es algo más confortable. Sin embargo, sigue siendo un coche al que superan en este concepto los coches de suspensiones independientes, como el Renault 9 al que ahora le enfrentamos.

También el Renault le aventaja en frenos, que nunca ha sido un plato fuerte del constructor zaragozano. No en cambio en dirección, más directa y

más manejable en el tráfico urbano a favor del Opel.

**CONCLUSION: COCHE GRANDE...**

Como en el refrán «caballo grande, ande o no ande» nos ocurre lo mismo con estos dos vehículos. Pese a que las diferencias entre ambos, con el cronómetro y los aparatos de medida en la mano, son muy pequeñas, el balance final es favorable al vehículo de mayor tamaño, el Renault. Es, en definitiva y por definición, un poco más «coche», lo que se traduce en mayor habitabilidad y confort; al fin y al cabo, se trata

**BALANCE FINAL**



**Prácticamente empatados**

	R-9	Corsa
Velocidad máxima ..	1.0**	1.0**
Aceleraciones .....	1.0**	1.0**
Recuperaciones .....	2.0**	1.0**
Consumo .....	1.0***	1.0***
Transmisión .....	1.0**	1.0**
Caja de cambio .....	2.0***	1.0***
Frenos .....	1.0***	2.0**
Dirección .....	2.0***	1.0***
Comportamiento .....	1.0***	2.0***
Aptitudes urbanas ..	1.0***	2.0***
Autonomía .....	1.0****	2.0****
Habitabilidad .....	1.0***	2.0***
Maletero .....	1.0****	2.0****
Confort .....	1.0***	1.0**
Posición conductor ..	1.0****	2.0***
Sonoridad .....	1.0***	1.0**
Equipamiento .....	2.0**	1.0**
Calidad/precio .....	1.0***	1.0**

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

**EQUIPAMIENTO**

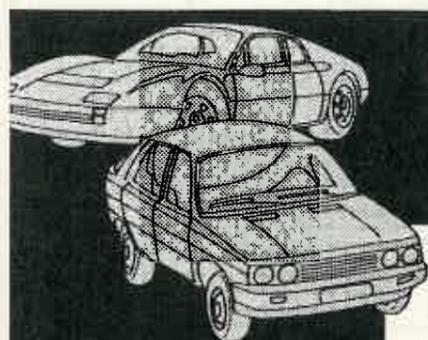


**Mejor el Opel**

	R-9	Corsa
Cuentarrevoluciones .....	NO	SI
Cuentakilómetros parcial .....	SI	SI
Termómetro de agua .....	SI	SI
Manómetro presión de aceite ..	NO	NO
Reloj .....	NO	SI
Ordenador de viaje .....	NO	NO
Testigo reserva carburante .....	SI	NO
Testigo de freno de mano .....	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno ..	SI	SI
Parabrisas laminado .....	NO	SI
Faros antiniebla .....	NO	Opc.
Piloto antiniebla trasero .....	SI	SI
Aire acondicionado .....	NO	NO
Volante regulable .....	NO	NO
Asiento regulable en altura .....	NO	NO
Retrosivior regulable .....	NO	SI
Apoyacabezas delanteros .....	SI	SI
Elevavinas eléctricas (delante-ros/traseros) .....	NO	Opc.
Cerraduras centralizadas .....	NO	Opc.
Luz lectura mapas .....	NO	NO
Tapón carburante con llave .....	SI	SI
Llantas aleación .....	Opc.	Opc.
Precipio de radio .....	SI	SI
Limpia-lavavina trasero .....	—	—
Asiento posterior divisible .....	—	—

de una versión «light», pero partiendo de una berlina de categoría superior, acreditadísima en nuestro país por sus excelencias. El reto para Opel de luchar, con un producto más pequeño, con un coche mayor, es encomiable y a punto han estado de lograr sus objetivos. Apenas les queda un par de detalles por resolver y entonces habrán dado un paso de gigante en esta lucha por las ventas. Por precio, apenas hay diferencias, y por calidad de acabado, tampoco: hay que analizar los resultados finales para llegar a estas conclusiones.

J. M. Cernuda  
Fotos: Ramón Rodríguez



**¡Se ha demostrado!**  
**En Neumáticos para Automóviles...**  
- POR SEGURIDAD - POR KILOMETRAJE - POR GAMA - POR MAS AGARRE  
**¡FIRESTONE llega más lejos!**



En huellas Normal Ancha y Superancha.

**Firestone**



# INTER IBIZA

**Firestone TROPHY**

**E**STE Campeonato, que tendrá una vigencia de tres años, se desarrollará en siete Rallyes, cinco de ellos a celebrarse en España.

En 1985 habrá uno sólo en el extranjero, y en 1986, su número será aumentado a un mínimo de dos.

El carácter internacional se ha establecido pensando en la conveniencia de dar la oportunidad a los pilotos españoles de adquirir experiencia para futuras actuaciones. No existe limitación de edad, nacionalidad, ni palmarés, a excepción de aquellos pilotos que figuren en las listas de notoriedad de la FISA. SEAT, se responsabilizará del transporte de los vehículos al punto de salida del Rallye extranjero así como de su regreso, concediéndose una prima de 30.000 pts. para gastos de desplazamiento en las condiciones que fija el Reglamento Deportivo.

El apartado premios se ha establecido pensando en compensar a los pilotos en todo lo posible y serán abonados in situ, cuando sea posible, una vez finalizado cada uno de los Rallyes que componen el calendario.

CALENDARIO 1985		
JUNIO	1/2	VILLA DE LLANES (Llanes-España)
JULIO	6/7 20/21	MORA RENAULT (La Coruña-España) CAJA ALICANTE (Alicante-España)
SEPTIEMBRE	28/29	AIN JURA ICI FRANCE (Francia)
OCTUBRE	12/13 26/27	SAN FROILAN (Lugo-España) CATALUÑA (Barcelona-España) (Campeonato de Europa)
NOVIEMBRE	16/17	VALEO (Madrid-España) Final del Camp. Cf. 1.5.

SEAT COMPETICION • PASEO DE LA CASTELLANA. 278. 28046 MADRID



Valeo

MONROE

## CUADRO DE PREMIOS POR RALLYE

Clasificación Particular

	SEAT FIRESTONE	CS	MONROE	VALEO	TOTAL
1.º	125.000	35.000	10.000	35.000	205.000
2.º	100.000	25.000	10.000	25.000	160.000
3.º	90.000	20.000	10.000	20.000	140.000
4.º	85.000	15.000	10.000	15.000	125.000
5.º	80.000	10.000	10.000	15.000	115.000
6.º	75.000	9.000	10.000	9.000	103.000
7.º	70.000	8.000	10.000	8.000	96.000
8.º	65.000	7.000	10.000	7.000	89.000
9.º	60.000	6.000	10.000	6.000	82.000
10.º	55.000	5.000	10.000	5.000	75.000
11.º	50.000	—	5.000	—	55.000
12.º	45.000	—	5.000	—	50.000
13.º	40.000	—	5.000	—	45.000
14.º	35.000	—	5.000	—	40.000
15.º	30.000	—	5.000	—	35.000

## PREMIOS FINALES DEL CAMPEONATO

	SEAT FIRESTONE	CS	MONROE	TOTAL
1.º	800.000	100.000	100.000	1.000.000
2.º	550.000	80.000	80.000	710.000
3.º	400.000	60.000	70.000	530.000
4.º	275.000	30.000	60.000	365.000
5.º	200.000	20.000	50.000	270.000

## REGLAMENTO TECNICO

**L**OS vehículos pueden ser preparados según se detalla en el Reglamento técnico con arreglo a lo legislado en el CDI para Grupo «B». Preparación similar en todo a la del Grupo «A», a excepción del peso y medidas de los neumáticos. SEAT facilitará las piezas principales de la preparación, al costo neto de las mismas, y concede también un descuento del 20 % en los recambios originales de su marca.

Deporte

## JARAMA

# ESPECTACULO Y CHAPA



La lucha constante en la primera prueba de la Copa augura espectaculares carreras para el resto de la temporada.

**E**MOCION, espectáculo y chapa arrugada fueron las notas dominantes de la primera carrera de la temporada que se disputó el domingo en el Circuito del Jarama. El vencedor sin discusión de la Copa Iniciación fue Maguregui, con un coche muy rápido que no dio opción a ninguno de sus competidores ni siquiera a acercarse, pues rodaba casi un segundo por vuelta por debajo de sus seguidores más inmediatos.

Combativos y a por todas salieron los pilotos de la Copa Nacional Renault, que más parecía una carrera de final de campeonato con el título en juego, que la primera prueba de la temporada. Javier Miranda se impuso al piloto de Esabe —Javier Moreno— tras rodar juntos toda la carrera, pero la atención estuvo centrada en los hombres que luchaban por la tercera posición: Castro, Gilabert y Jiménez. Al final, Jiménez sería tercero seguido de Gilabert y Castro, por delante de Mora, Rodríguez y Ayuso. Estos dos últimos pilotos realizaron una magnífica carrera con una remontada espectacular. De los treinta coches que tomaron la salida ocho se quedaron en las primeras vueltas con serios golpes, de los que el más espectacular fue el accidente, afortunadamente sin consecuencias, de Iñigo Oset en la primera vuelta cuando luchaba por los puestos de cabeza.

Muy interesante también resultó la carrera de Producción, con una inscripción numerosa y variada, entre la que destacaban los Volkswagen Golf GTI, que han demostrado, al igual que el año pasado, que son los coches a ba-



Los Golf GTI son netamente superiores. Las carreras del Campeonato de Producción serán para Volkswagen



Cutillas dio un recital en Fórmula Nacional. Pero en la Copa Renault quedó descolgado

tir, copando las tres primeras posiciones en esta carrera inaugural. El vencedor fue Arias, quien desde el principio mantuvo la cabeza, seguido muy de cerca por Paco Romero, mientras que Sasiambarrena, con un Escort XR3, coche ya poco competitivo, luchó por

mantener el ritmo de Ruiz-Thiery, que al final se le impuso sin problemas. Magnífica fue la actuación de Sales, que remontó vertiginosamente desde la última línea de parrilla a la octava posición en tan sólo cinco vueltas hasta tener que abandonar por un pinchazo.

En Fórmula Nacional, tras un bonito duelo entre Poli y Blanco, se impuso Cutillas, que salió el último por problemas de arranque y dio un verdadero recital. La Fórmula Fiesta fue para Bastos, que ganó las dos mangas, resaltando en esta carrera la actuación del joven Saldaña.

M. J. Benoit  
Fotos: R. Rodríguez



José María Casanovas

## Objetivo: F-1

**D**ICE Bernie Ecclestone que para organizar un gran premio hay que estar tan loco como para sentarse en un Fórmula 1. La comparación vale desde el momento en que para comenzar a hablar hay que poner encima de la mesa un aval bancario de un millón de dólares. Esto es lo que cuesta traer el «circo» más caro del mundo a España en 1986.

Once años después, Montjuich sueña con volver a ser la capital del mundo automovilístico, con un circuito urbano ampliado por el Paralelo y plaza de España.

En el proyecto se trabaja en firme. No es un sueño imposible como Fuentigürola y el Real Automóvil Club de Cataluña tiene experiencia y prestigio para recuperar una plaza en el Mundial. Barcelona, en sus aspiraciones olímpicas, no regateará medios ni esfuerzos. Generalitat y Ayuntamiento han dado el visto bueno y es una magnífica oportunidad para recuperar un gran premio que jamás se debió perder.

Ver por las calles de Madrid al Rey Juan Carlos con un Mercedes 190 de 16 válvulas —alerón incluido— no es novedad. No es ningún secreto que nuestro Monarca es un gran aficionado a los coches y, aunque ya no puede darse una vuelta por el Jarama como antaño, no pierde oportunidad de sentarse al volante. Lo que no resultó tan normal fue ver al Rey detenido en un semáforo barcelonés a los mandos de un Golf GTI plateado.

—Caramba, pero si es el Rey... Resulta que la única tarde libre que tuvo en su visita oficial a Barcelona el Monarca la aprovechó para conversar con sus compañeros de regatas, y se escapó del protocolo oficial. Y lo anecdótico es que la escolta las pasó canutas para seguir al GTI por las calles barcelonesas. Con decir que los periodistas le perdieron la pista...

Llegar a piloto oficial de Fórmula 1 es un coto privilegiado, restringido, al que no tienen acceso más allá de quince o dieciséis personas. No valen recomendaciones ni amiguismos, todo depende del cuentakilómetros y del patrocinador que se tenga. Los que llegan gracias al talonario ajeno du-

ran poco, porque el cronómetro les delata y les deja en la cuneta. En España tuvimos algunas experiencias de este tipo, Soler Roig y Villota tuvieron un paso fugaz y efímero. La experiencia sirvió para algo, y ahora las cosas se hacen con perspectivas de futuro, o lo que es lo mismo, con medios y planificación, con ilusión y profesionalidad.

Viene esto a cuento por la magnífica campaña que está realizando en el campeonato italiano de F-3 Luis Pérez Sala. Tras un año de rodaje, está començando a recoger los frutos, y a sus veinticuatro años puede alimentar serias posibilidades de entrar por la puerta grande a la F-1. Virtudes tiene para ello. Es serio e inteligente, calculador y sacrificado. Vive en Italia, pensando sólo en las carreras, y tras su segundo puesto en el Trofeo Alfa Sprint, sus progresos comienzan a ser seguidos con atención por un par de managers. No se le suben los humos a la cabeza ni ignora las dificultades que tiene por delante.



Hay que trabajar mucho para ser el primero. No basta con ser rápido o andar como un avión en un circuito concreto. Hay que hacer miles de kilómetros de ensayos, acertar con los neumáticos, entender los reglajes, concentrarse en los entrenamientos y pelearse como un león en carrera. Los italianos son muy fogosos y hay que ir con cuatro ojos.

Pérez Sala forma equipo con Luis Villamil, pero su deseo era que Carlos Sainz también estuviera en este equipo de Fórmula 3, porque considera que en circuitos marcha como un tiro.

Y para terminar, una confirmación y un desmentido. En primer lugar, confirmar que el matrimonio Seat-Volkswagen va para largo. Los alemanes siguen añadiendo cláusulas y condiciones. La última, que INI se haga cargo del pasivo, 180.000 millones, y les den la empresa limpia de polvo y paja. El desmentido hace referencia al Salón del Automóvil. Tras el éxito, se pensó incluso en recuperar el carácter anual. Descartado. Habrá que esperar a 1987 con la esperanza de que para entonces la palabra crisis esté borrada del léxico automovilista.

## A TODO GAS



● Aclarado el cese de su programa con el 205 Turbo 16 de Peugeot, Antonio Zanini está estudiando la oferta del Real Automóvil Club de España para correr con el Ford RS 200. El contrato podría firmarse en el curso de esta semana. Lo que no está claro si durante este primer año Zanini se dedicaría a poner a punto el coche, dejando que lo hiciera debutar otro piloto, mientras que él seguía corriendo con Ferrari, o, por lo contrario, a partir del mes de septiembre conducir él el Ford.

● Salvador Serviá no participará en el Rallye Villa de Llanes, lo que facilita el debut de Bruno Saby con el Peugeot de Talbot España.

● Existen pocas posibilidades de que Jesús Pareja pueda sacar adelante su programa en la Copa Renault Europea. En cambio, cada vez son mayores las posibilidades de que participe también en el Campeonato de Europa de Turismos.

● Piñeiro, con el Porsche 911, ganó el Rallye del Lacón por delante del otro Porsche de Gallardo. Peitos, con el Alfa Romeo GTV-6 grupo A, fue tercero.

● Ha tenido lugar la reunión del pleno de la Federación Española de Automovilismo para la aprobación de los nuevos estatutos de la misma y la constitución de la asamblea general. Tras aprobarse los estatutos, que habían sido elaborados por la asesoría jurídica de la FEA y retocados por una comisión nombrada por el pleno anterior, se decidió que la asamblea general quedara constituida por el pleno. Posteriormente, el pleno votó la gestión deportiva llevada a cabo hasta el momento por el presidente Carlos Gracia, resultando aprobada.

● Tras levantarse la sesión, el presidente de la Federación Española de Automovilismo decidió cesar al vicepresidente Clemente Rodríguez en razón de la postura que éste mantenía en contra de la gestión deportiva de la FEA.

# GRAN PREMIO DE ALEMANIA SARRON, NAVEGANTE SOLITARIO

**H**OCKENHEIM y sus circunstancias climatológicas fueron un filtro muy tupido para los pilotos españoles y sus mecánicas, en el Gran Premio de Alemania. Carlos Cardús, con un quinto puesto en 250, y Luis Miguel Reyes, séptimo en la misma categoría, fueron los españoles mejor clasificados, y eso que en esta ocasión la escudería española batía récord de participación, nada menos que quince pilotos, con representación en todas las categorías.

Aunque no debe servir de disculpa, el mayor enemigo de todos los pilotos fue el agua, que en los últimos años nunca ha faltado de los grandes premios de Alemania. Puestos a no resaltar triunfos, que no los hubo para los españoles, diremos que el premio a la desgracia se lo llevó Aspar, que según sus propias manifestaciones rompió la bujía a la segunda vuelta. Casi, casi, increíble, pero si él lo dice.

La suerte fue para Doerflinger, que ganó con facilidad.

En las categorías superiores fue tam-



bién el agua quien puso las cosas en su sitio. Freddie Spencer, tan agresivo en otras ocasiones, cedió ante la pericia de pilotos que dieron un auténtico recital de dominio y valentía sobre un asfalto empapado, en un circuito rapidísimo. En 250, el alemán Martin Wimmer, con Yamaha, hizo olvidar a sus paisanos las inclemencias del tiempo, superando al americano, que no quiso arriesgar. Carlos Cardús hizo una carrera muy inteligente. Arriesgó lo justo para mantener el quinto puesto, muy cerca del británico Carter, experto en rodar sobre mojado. Reyes a punto estuvo de hacer un sexto puesto, que le arrebató en última instancia McLeod, pero al menos pudo demostrar que también hay que contar con él.

La indiscutible figura del día de carreras fue el francés Christian Sarron. Nadie contaba con él en las primeras vueltas. Salió muy mal, pero muy pronto se vio que el agua es su mejor elemento y los ídolos comenzaron a caer, Mamola, Lawson, Haslam, y por fin Spencer, al que continuamente se le veía abanicando la pista, con su rueda trasera, mientras el francés se perdía solo, a un triunfo que se recordará muchos años.

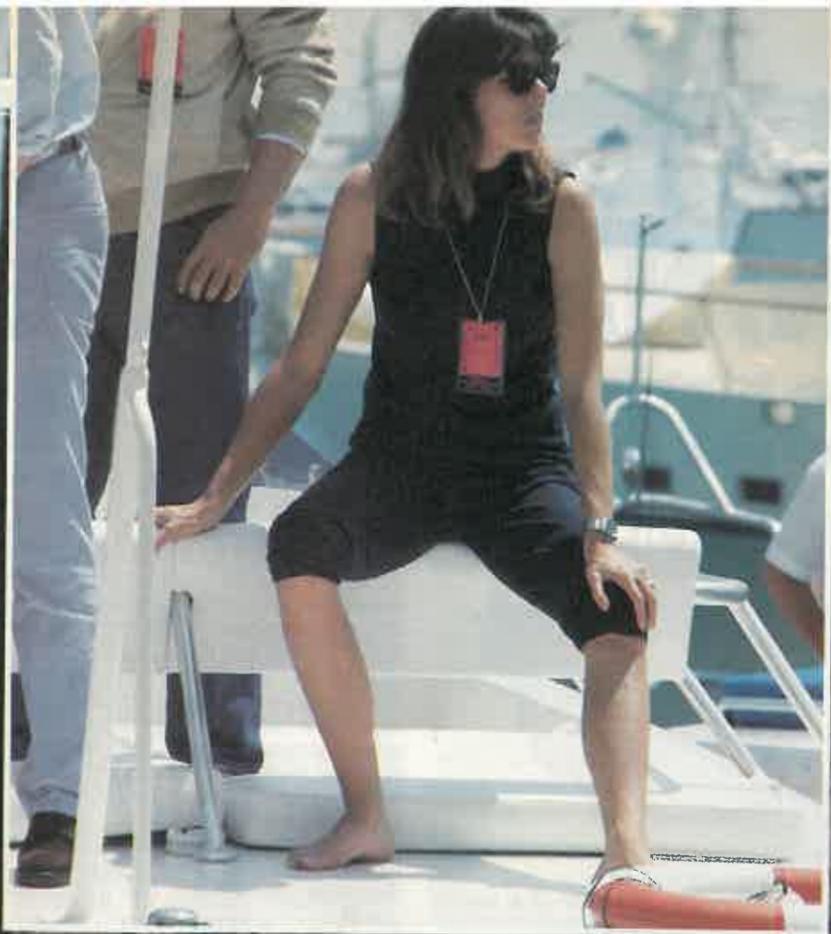
Mala suerte también para Sito Pons, que parece que no se ha apuntado a la mejor cuadra del Mundial. De todas formas, el aprendizaje no le vendrá mal.

La devaluada categoría de 125, última de la jornada, no fue tan mala como se esperaba, y la lucha de Bianchi, Gresini, Kneubuhler, Cadalera y Brigaglia mantuvo la emoción del circuito alemán. Pero el agua fue una vez más el factor decisivo de la carrera, que fue muy bien aprovechada por el austriaco Auinger, que dio caza al grupo de cabeza, pasó a todos y triunfó con total merecimiento.



El piloto francés Christian Sarron mojó la oreja a todos los ídolos, en una pista empapada y bajo una lluvia constante. Fue el protagonista indiscutible del Gran Premio alemán. Carlos Cardús (a la izquierda) salvó la honra de los españoles, con un quinto puesto en dos y medio.





Alain Prost volvió a ganar en Mónaco, esta vez sin ayudas exteriores. A la llegada, Carolina, en «tenu» mucho más formal que la que vistió en entrenamientos, le hizo los honores.

# GRAN PREMIO DE MONACO LA REVANCHA A DE ALAIN PROST

ALAIN Prost a vuelta a visitar en su palacio al príncipe Rainiero, acompañado en esta ocasión por sus hijos Alberto y Carolina. Prost se ha tomado la revancha sobre los italianos, que le privaron de la victoria que había conseguido en San Marino, cuando al pesar el coche descubrieron que pesaba dos kilos menos de lo reglamentado. Esta vez la suerte ha estado de su lado, sin que ello le reste el más mínimo mérito.



Michele Alboreto fue el hombre más rápido en pista. Sin el derrapazo en el aceite dejado por Patrese y Piquet, hubiera podido mantener a raya a Prost.

puesto que los hombres de cabeza hicieron en todo momento una carrera al límite.

La suerte de Prost residió en que Alboreto dañó un neumático al frenar en Santa Devota sobre los restos de los coches accidentados de Patrese y Piquet. Suerte igualmente fue que viendo al italiano en apuros pudiera tomar una trayectoria más cerrada, evitando así el aceite y los restos de los coches. Una suerte que en esta ocasión no tuvo su compañero Lauda, que derrapó sobre el aceite, hizo un trompo, caló el motor y no pudo seguir.

La carrera comenzó con una buena salida de Senna, inaccesible en los entrenamientos, que se impuso a Mansell y Alboreto. El italiano tardó una vuelta en poder adelantar al Williams Honda, en una apurada frenada a final de recta, lanzándose a continuación en persecución de Senna, a quien dio alcance con facilidad.

Detrás, Prost logró pasar a Mansell, que iba perdiendo posiciones hasta retroceder al sexto puesto.

En la décima vuelta, Senna, muy presionado por Alboreto, quedó fuera de carrera al romper un turbo. Alboreto se encontró en cabeza, seguido de Prost, De Angelis y Rosberg. Más atrás, De Cesaris, después de desbarazarse de Boutsen, adelantó también a Mansell para colocarse a continuación en la estela de Rosberg.

A Alboreto le duró poco el liderazgo. Piquet se había enganchado con Patrese, a quien intentaba adelantar, dando por terminada la actuación de ambas escuderías en la prueba. Alfa Romeo había perdido a Cheever en la cuarta vuelta, y en Brabham, Hesnault había sido el más lento de los pilotos en pista. Como hemos dicho, Alboreto dañó un neumático al pisar restos de los dos coches y patinó en el aceite, siendo adelantado por Prost. El italiano perdió además cuarenta y cinco segundos en boxes cambiando las cuatro cubiertas, volviendo a la pista en quinta posición, detrás de Prost, De Angelis, De Cesaris y Rosberg. Conseguió colocarse segundo a dieciséis vueltas del final. Pero en ese momento la diferencia que le llevaba Prost era de veinticinco segundos, muy difíciles de recuperar. Incluso teniendo en cuenta que Prost tenía los neumáticos muy degradados, y que su coche tenía problemas con uno de los turbocompresores, lo mismo que le pasó en Brasil. Para colmo, Boutsen comenzó a regar la pista de aceite, lo que obligó a Alboreto a aumentar las precauciones. Pese a ello, la distancia final entre el vencedor y el segundo clasificado quedó reducida a sólo siete segundos.

De Angelis acabó tercero después de haber rodado muy tranquilo en las últimas vueltas. El líder del Mundial quiso asegurarse el acabar tercero y mantener ese puesto. La prudencia jugó a



## Confidencial Mónaco

● Finalmente reapareció el equipo Toleman. Con el respaldo de Enzo Ferrari y Bernie Ecclestone, han comprado el hueco y los contratos del equipo Spirit, que tenía dificultades económicas. De esta forma pueden contar ya con neumáticos Pirelli. Por otro lado, han conseguido el apoyo de Sisley, una marca de tejanos del grupo Benetton, que les apoyará hasta final de temporada.

● A Toleman le queda el problema de qué piloto conducirá su coche. Por un lado, John Watson no tenía demasiado interés en hacer su reaparición en una carrera tan comprometida como Mónaco. Por otro, el nuevo patrocinador quiere un piloto italiano. En Toleman intentaron cambiar a Mauro Baldi, que era el piloto de Spirit, por Eddy Cheever, pero Pavanello, el director de Euracing Alfa Romeo, no quiso. De momento Teo Fabi ha cubierto el puesto, logrando colocar el coche a la salida, cosa que no es poca hazaña. El problema es que el mayor de los hermanos Fabi tiene demasiados problemas familiares como para que pueda seguir toda la temporada.

● Disgusto general por el comportamiento de Ayrton Senna da Silva durante los entrenamientos. Después de haber conseguido el mejor tiempo, siguió en pista, obstaculizando a los demás participantes. El más furioso de todos fue Lauda, ante el que el brasileño se sintió obligado a disculparse. Lauda aceptó de mal grado sus disculpas.

● Otros pilotos liquidaron por las bravas el problema que suponía Senna rodando relativamente lento por la pista. Tal fue el caso de Alboreto, que

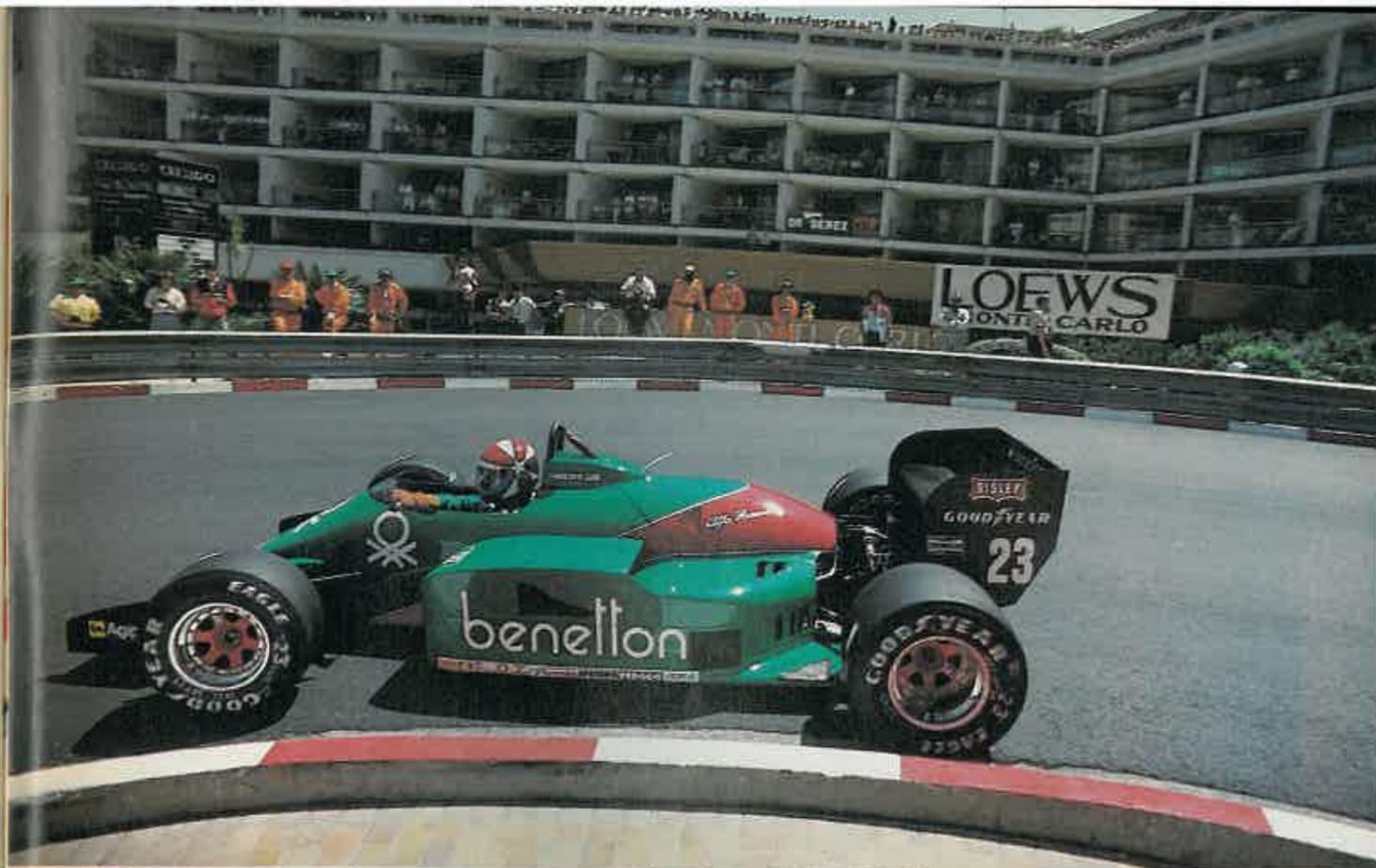
se le metió por el interior a la entrada de la «chicane», obligándole a tomar la escapatoria.

● Posteriormente, en carrera, la deportividad fue nota destacada. Los pilotos que rodaban más lentos, en general, cedieron el paso con rapidez a los hombres de cabeza.

● Estas buenas maneras se dieron incluso entre Piquet y Patrese, después de que ambos chocaran entre sí en la frenada de la curva de Santa Devota. Patrese, que fue el primero en salir del coche, ayudó a que Piquet pudiera levantarse del suyo. Posteriormente, ambos se dieron la mano y unas palmadas en la espalda, encaminándose juntos al box.

● Entre las novedades técnicas de la carrera hay que señalar la nueva inyección Bosch que estrenaban los Alfa Romeo y que les permitió figurar en los primeros puestos en los entrenamientos y la primera fase de la carrera; el nuevo chasis de fibra de carbono del Ligier de De Angelis, que disponía, como Senna y Tambay, del nuevo motor Renault EF.15; y los nuevos turbo de los motores Honda de los Williams, probados intensivamente durante la pasada semana por Mansell en Japón. Por cierto que las pruebas de Mansell no sirvieron de mucho, pues durante los entrenamientos rompió dos turbos, y Rosberg, cuatro. Para la carrera volvieron al viejo tipo, empleado en Imola.

● Ferrari sigue sin poder montar los frenos de carbono. Los discos se degradan con facilidad y el coche tiembla en las frenadas. Con los discos normales, Alboreto pudo permitirse batir con facilidad a Mansell y De Angelis.



En medio del ambiente incomparable de Mónaco los ferraristas dejaron su impronta, sin dejar por ello de aplaudir a Prost y el progreso de los Alfa Romeo, aunque sólo fuera en entrenamientos.



FOTOS: GIGI



Jacques Laffite completó el buen resultado de los motores Renault. Un sexto puesto recompensó su carrera

su favor en Imola, pero aquí no ha podido ser. De todas formas, mantiene su primer puesto de la clasificación, por delante de Prost y Alboreto. De Angelis encabeza un cuarteto de pilotos con coches equipados del motor Renault, que a falta de ser tan potente como el Ferrari, está siendo muy fiable. De Cesaris fue cuarto, por delante de Warwick, mientras que el veterano Laffite, en las últimas vueltas, logró arrebatarse a Rosberg el sexto pue-

to. Sólo Senna y Tambay —una vez más accidentado en Santa Devota a la salida— no pudieron terminar. Once pilotos terminaron la carrera, entre los cuales el nuevo Zakspeed y el Tyrrell Ford de Brundle. Para ambos, como para el Toleman, el éxito estuvo en poder entrar entre los veinte más rápidos en los entrenamientos.

Gigi Corbetta  
Enviado especial

## Lo mejor de Pérez Sala

A L final sólo un sexto puesto ha recompensado la excelente actuación de Luis Pérez Sala en el Gran Premio de Mónaco de Fórmula 3, la más importante del año en la especialidad. Pese a tener que adaptar el coche a los neumáticos Michelin, que necesitan unos diferentes reglajes de suspensión que los Pirelli, que emplea en el Campeonato Open Italiano, Luis era el séptimo más rápido en los primeros entrenamientos y cuarto en los definitivos, entre treinta y dos pilotos. Además, fue el mejor de los pilotos que utilizan Ralt, un chasis que este año no está demasiado en boga frente a los Reynard y los Martini. Sin embargo, en carrera no tuvo suerte. A la salida, Pérez Sala arrancó mal, viéndose sorprendido por el toque entre Caffi y otro piloto. Al intentar salvarlo por un lado, se encontró con que Forini se intentaba colar



por el mismo hueco, tocándose con la rueda trasera de éste y doblando un alerón. Tuvo el infortunio en que el alerón no se dobló del todo, sino que quedó vertical al suelo, haciendo que el coche perdiera adherencia del tren delantero a alta velocidad y que además no se refrigerara al freno de la rueda correspondiente. En estas condiciones se encontró en quinta posición, detrás de Petit, Paphanel, Barbazza, Theys y Forini. Ganó dos puestos a costa de Petit —que terminó contra el guard-rail, después de que Raphanel le tocara— y de Forini. Pero en las últimas vueltas, Renault le dio alcance. Al final, ambos se tocaron y terminaron por hacer un trompo. Esto permitió a Scott adelantarlos.

La victoria fue para Raphanel, que pudo resistir a Barbazza. Este intentó pasarle en la última vuelta, pero se tocó con un guard-rail, doblando una suspensión. Con la suspensión torcida y el coche desequilibrado, Barbazza pasó la meta, llevándose por delante al director de carrera.

### Parrilla de salida

1, Senna (Lotus-Renault), 1-20-450; 2, Mansell (Williams-Honda), 1-20-536; 3, Alboreto (Ferrari), 1-20-563; 4, Cheever (Alfa Romeo), 1-20-729; 5, Prost (McLaren-Porsche), 1-20-885; 6, Boutsen (Arrows-BMW), 1-21-302; 7, Rosberg (Williams-Honda), 1-21-320; 8, De Cesaris (Ligier-Renault), 1-21-347; 9, De Angelis (Lotus-Renault), 1-21-465; 10, Warwick (Renault), 1-21-531; 11, Berger (Arrows-BMW), 1-21-665; 12, Patrese (Alfa Romeo), 1-21-813; 13, Piquet (Brabham-BMW), 1-21-817; 14, Lauda (McLaren-Porsche), 1-21-907; 15, Johansson (Ferrari), 1-22-635; 16, Laffite (Ligier-Renault), 1-22-880; 17, Tambay (Renault), 1-22-912; 18, Brundle (Tyrrell-Ford), 1-23-827; 19, Palmer (Zakspeed), 1-23-840; 20, Fabi (Toleman-Hart), 1-23-965;

### Clasificación final

1, Prost (McLaren), una hora, 31-58-34, a un promedio de 138-434 km/h.; 2, Alboreto (Ferrari), a 7-541; 3, De Angelis (Lotus), a 1-17-171; 4, De Cesaris (Ligier), 1 v.; 5, Warwick (Renault), a 1 v.; 6, Laffite (Ligier), a 1 v.; 7, Mansell (Williams), a 1 v.; 8 Rosberg (Williams), a 2 v.; 9, Boutsen (Arrows), a 2 v.; 10, Brundle (Tyrrel), a 4 v.

### Clasificación del Mundial

1, De Angelis (20 puntos); 2, Prost y Alboreto (18); 4, Tambay (10); 5, Senna (9); 6, Boutsen (6); 7, Mansell (4); 8, Arnoux, Lauda y De Cesaris (3); 11, Warwick y Laffite (2); 13, Bellof y Johansson (1).

## II RALLYE "VILLA DE MADRID" RIZAR EL RIZO



«Rizos» Muñoz se impuso con un BMW 323i de grupo N, tras casjar una buena actuación.

RIZOS» Muñoz se ha impuesto en el II Rallye Villa de Madrid, puntuable para la Copa de España de Rallyes, a pesar de que algunos de sus competidores piensan que la victoria ha sido conseguida ayudándose de unos métodos muy poco deportivos. Rizos no llegaba a los tramos cronometrados hasta el minuto en que le correspondía entrar al control, evitando así el que otros pilotos le pudieran preguntar el tiempo que había hecho en la prueba anterior.

Los primeros compases del rallye fueron dominados por el Lancia Rally de Teo, hasta que en la prueba de Arrebatapas se tuvo que retirar, después de darse un golpe como consecuencia de quedarse sin frenos. Urbano Villanueva heredó la primera plaza, pero la caja de cambios de su R-5 Turbo tampoco aguantó el esfuerzo.

Lo más destacable de este rallye fue la actuación de los pequeños Opel Corsa; siempre figuraron en los primeros puestos, llegando a ganar, incluso, varias de las últimas cronometradas. En su guerra particular, se impuso Sangrador por la

escasísima diferencia de dos segundos sobre Loza.

En el Desafío Samba, la otra fórmula de promoción que puntuaba aquí, la victoria fue para Iranzo con seis segundos sobre Javier Hernández, que pilotaba un coche de serie.

Otro accidente en la Dehesa de la Villa. Dos espectadores fueron atropellados

Jaime Hernández  
Fotos: Alex Puyol



### Clasificación

1.º, Muñoz-Ardavín (BMW 323i), 1.º del grupo N; 2.º, Caro-Estébanez (Talbot Sunbeam Lotus), a 15 segundos, 1.º del grupo B; 3.º, Sangrador-Montes (Opel Corsa SR), a 39 segundos, 1.º del grupo A; 4.º, Loza-Larrate (Opel Corsa SR), a 41 segundos; 5.º, Otero-Piñón (Opel Corsa SR), a un minuto y ocho segundos; etcétera, hasta 28 clasificados.



## BALLESTA



## Rafa Cid

### Adios, José

**N**UNCA imaginé José, que yo tendría que escribir la crónica de tu muerte, y tú nunca imaginarás la impotencia que produce hacerlo, sentado ante la máquina y consciente de la realidad que se nos ha caído encima de repente.

No sé por dónde empezar José; nuestra amistad pasa por mi mente como un vertiginoso calidoscopio de momentos gratos, y cuando lo detengo en algún punto para recrearme en la imagen que casi llega a hacerse realidad, debo volver a desistir de tu presencia porque mi cerebro me recuerda que te has ido.

Y lo has hecho como los grandes José, a temprana edad y sin quejarte, aguantando la puñalada que te asestaba el destino en lo más grande que tú tenías: el corazón.

Fue en el 77, al terminar el Rallye de Orense que nos conocimos. Viniste a felicitarme por mi tercer puesto, y con tu habitual gracia me contabas los problemas que habíais tenido en vuestro Porsche. Allí mismo me habías presentado al doctor Oliveira, que luego con el tiempo se convirtiera para mí en Miguel, el jefe, el patrón, el copiloto de tantas y tantas batallas inolvidables.

Miguel no sabe el amigo que ha tenido en ti, no llegó nunca a darse cuenta de la devoción que le profesabas, pero eso ocurre con frecuencia José, la balanza de los cari-

ños nunca está horizontal. Tampoco se dio cuenta de que si tu dejabas el deporte te quedabas cojo para siempre. Yo sé, José, aunque nunca me lo dijiste, que tu gusto habría sido dejar las carreras el día que Miguel las dejase, haber estado junto a él en la victoria y en la derrota. Por eso cuando te diste cuenta de que ya no había solución, te alegraste de que al menos otro amigo en circunstancias de vida parecidas a la tuya ocupase tu lugar.

La mayor demostración de entereza y amistad me la brindaste cuando con descripción pormenorizada me relatabas los inconvenientes con los que me iría a enfrentar en mis futuras actuaciones.

«Ten cuidado en aquél "troço" Rafael

—me decías Rafael—, ten cuidado en aquél otro, que "escorrega moito"...»

Con tu habitual «gracejo» y tus castizas expresiones portuguesas me aconsejabas después de verme en un tramo: «¡Estás a trabar muito tarde, estás a trabar muito tarde...!» —me reprochabas con cierto orgullo—. En el fondo te sentías un poco padre de mi introducción en Portugal, hecho que yo desde luego confirmo y por el que toda mi vida te estaré agradecido.

Tu mujer y tus hijos fueron para ti el báculo que te ayudó a soportar el alejamiento de las carreras, y yo sé José, que por ellos habrías sacrificado mil vidas que tuvieses. Ha sido tu único amor más grande que los coches y los rallyes.

El caleidoscopio sigue girando José, y mi impotencia ante tu injusta muerte se me escapa en una lágrima que no cesa de resbalar por mi mejilla.

Cuando Alain Prost ganaba en Estoril, y Niki Lauda se proclamaba campeón del mundo, no sabía que sería la última vez que estrecharía tu mano. Pina de Moraes te habló después de un encargo para mí, y hace muy poco, el teléfono de tu casa sonaba y sonaba mientras yo esperaba haber oído tu voz al otro lado.

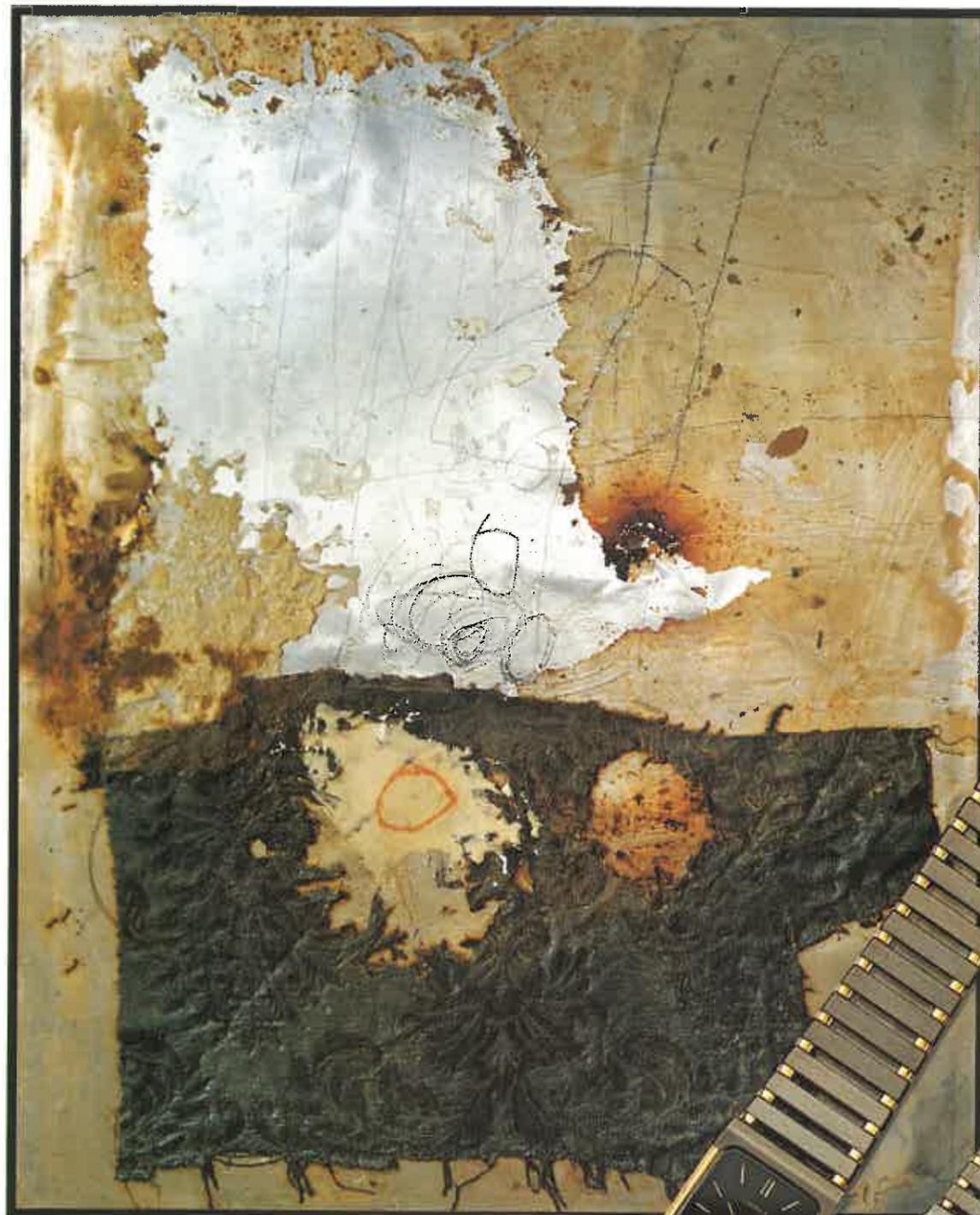
Pero ya no fue posible José. Te has ido para siempre, y qué tristeza nos dejas José, qué tristeza.



Antoni Clavé. Barcelona 1913

Museo de Arte Contemporáneo de Madrid · Museo de Arte Moderno de París · Petit Palais de París · Tate Gallery de Londres · Museo de Arte e Historia de Ginebra · Museo de Tel Aviv · Museo de Arte Moderno de Tokyo · Galería Nacional de Praga · Museo de São Paulo · Museo de Boston

«Collage sur Alu» 1971. Collage sobre aluminio, 78x66 cm. Colección privada Lassale.



Crear hoy para siempre.  
**LASSALE**



CAA 022 J

CZZ 028 J

Es difícil decidir si es una máquina  
o una obra de arte.



Gama Audi: Audi 80 GTE - Audi 90 - Audi 100 - Audi 100 CD Gasolina - Audi 100 CD Turbo Diesel - Audi 200 - Audi 200 Turbo - Audi 200 Turbo Automático - Audi Coupé GT - Audi Quattro.

Este Audi encierra toda una filosofía basada en el hallazgo de la perfección. Como todos los Audi.

Los ingenieros que han participado en su creación únicamente se permitieron una concesión: la belleza.

Por ello, en un Audi resulta difícil decidir dónde termina la tecnología y dónde comienza la obra de arte.

El motor de un Audi es el resultado de años de investigación, en los que se ha aplicado la más avanzada mecánica alemana. La legendaria mecánica Audi.

Su consumo, inferior a lo que

cabría esperar en un coche de su categoría, es una gran prueba de lo conseguido: que un coche de lujo no sea necesariamente un coche derrochador.

Audi cuenta con los mayores avances del mundo en el campo de la aerodinámica. Sus carrocerías no han sido sólo diseñadas para oponerse al viento, sino para obtener de él toda la ventaja posible.

Esta revolucionaria filosofía aporta consecuencias espectaculares. Dado que no ha sido necesaria la utilización de materiales ligeros para lograr mayor velocidad punta, su seguridad no ha disminuido en

absoluto. La carrocería de los Audi continúa siendo de acero, con zonas deformables de total efectividad.

Contemple de nuevo el coche de la foto.

Es el Audi 90. El último modelo de la gama Audi.

Con un motor de 5 cilindros de inyección.

Capaz de desarrollar una velocidad punta de 200 km/h.

Y de conseguir una aceleración increíble en una berlina de su clase: de 0 a 100 km/h. en sólo 8,6 segundos. ¿No le parece un gran ejemplo de arte de vanguardia?



Por delante del tiempo



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

PRUEBA

15.000 Kms. DEL VW POLO

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS  
1960  
Escribe: VICTOR MARQUEZ REVIRIEGO

25 de mayo de 1985

Num. 83 • 175 ptas.

**SUPER CINCO  
5 PUERTAS**

LO ULTIMO



COMPARATIVA

**OPEL CORSA TR  
FRENTE A R-9 GTC**



**MONACO-F1**

**LA REVANCHA  
DE ALAIN PROST**