

NUEVO

EL PEUGEOT QUE VIENE



Motor 16
SEMANAL GRUPO

1 de junio 1985

Núm. 84 • 175 ptas.

COMPARATIVA

EUROPEOS Y MARCHOSOS

Volvo 360 GLE

BMW 320i

Audi 90

Alfa 90

LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS
1961

Escribe: LUIS
GARCIA BERLANGA

EXCLUSIVA: NUEVO FIAT RITMO

PRUEBA DEL MG MAESTRO

DEPORTIVO PEGASO "MADE IN USA"



ENVIDIA LOGICA



Los Alfa Romeo Sprint y GTV nacen deportivos. Otros, en cambio, tratan de serlo a base de preparaciones, arreglos y añadidos.

Porque los deportivos Alfa Romeo están proyectados con tecnología, prestaciones y seguridad específicas a su utilización. Su potencia es inagotable, su dirección es la precisión misma y su comportamiento es tan increíble que, incluso en las curvas más cerradas, su estabilidad es irreprochable.

La fuerza de sus motores les da el dominio absoluto de la carretera, con la mayor potencia específica entre los automóviles de su categoría. Ninguno lleva Turbo. No lo necesitan.

Su seguridad activa y pasiva es total, incluso

a más de 200 Km/h. Porque la verdadera seguridad consiste en evitar el golpe. Los deportivos Alfa Romeo, excepcionalmente ágiles, logran respuestas inalcanzables para aquellos automóviles que confunden seguridad con pesadez.

Deportivos Alfa Romeo. La envidia lógica.

	CILINDRADA	POTENCIA	VELOCIDAD	PRECIO F.F.
SPRINT	1.490 cc.	105 CV DIN a 6.000 r.p.m.	Más de 180 Km/h.	1.560.000 Pts.
G.T.V. 2.0	1.962 cc.	130 CV DIN a 5.400 r.p.m.	Más de 190 Km/h.	2.030.000 Pts.
G.T.V. 2.5	2.492 cc.	160 CV DIN a 6.000 r.p.m.	Más de 205 Km/h.	2.550.000 Pts.



Alfa Romeo
EL ARTE DE LA TECNOLOGIA



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

Esta semana

Los catorce

SON catorce pilotos. Siguen el Continental Circus por toda Europa y algunos incluso se han atrevido con Sudáfrica. El domingo pasado, en el Gran Premio de las Naciones, sufrieron lo suyo. Los unos por los otros.

Forman una piña compacta y los problemas que tienen los Cardús, Reyes, Garriga y Tony García, son compartidos por los Sito Pons, Aspar, Herreros... Sólo falta Nieto, en un momento en que ha decidido lo mejor: pensárselo y dar tiempo al tiempo. Su lesión necesita una recuperación completa y su moto, una mejor puesta a punto. En su ausencia, Jorge Martínez «Aspar» y Manuel Herreros hicieron el doblete en 80. Un título mundial en esta cilindrada empieza a vislumbrarse para el motociclismo español. Ricardo Tormo, que con el corazón está sobre las Derbi, anima a sus compañeros y espera una nueva operación a la que deberá someterse dentro de unos cinco meses. No hay visos de que vuelva a correr hasta la temporada que viene.

Y junto a las «balas rojas», la blanquiazul Autisa, otra máquina española con posibilidades en esta categoría. José Ramón Bolart hizo sexto en Mugello. La cara brillan-

te de la moneda tiene, sin embargo, otra menos favorable. Hombres como Andrés Sánchez Marín o Fernando González de Nicolás compiten con unos medios realmente limitados, que tienen que compensar a fuerza de coraje y riesgo. Nani tiene ya sobre su cuerpo una larga colección de recuerdos, originados casi siempre por ese pundonor inquebrantable que le hace sobreponerse una y otra vez a las circunstancias, aunque a veces acabe por tierra. En esta categoría de 125 centímetros cúbicos, hubo, sin embargo, una nota agradable. El récord del circuito sigue incólume en poder del campeónísimo Nieto.

En la categoría reina, Sito Pons sigue su camino. No tuvo un buen día en el Gran Premio de las Naciones. Sin embargo, cuando cayó iba mejor situado de lo que al final se clasificaría su compañero Uncini. Las Suzuki tienen que evolucionar y lo que está bien claro es que cuando eso suceda Sito Pons no desaprovechará la oportunidad. Este año todavía tiene que subir al «cajón» más de una vez. Y lo mismo hay que decir de Carlos Cardús y Luis Miguel Reyes. Los triunfos de Aspar y Herreros —ya lo verán— no van a quedarse aislados.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	33 CUENTENOS SU CASO
6 LO ULTIMO	Nuevo modelo de Fiat; cambio de Ritmo
8	En octubre, nuevo Peugeot
10 FRENTE A FRENTE	Alfa 90/Audi 90/BMW 323 i/Volvo 360 GLE
22 ACTUALIDAD	La Alcarria que espera a Cela
27 MERCADO	Oferta de la semana
28	Precios de coches nuevos
30	Precios de coches usados
31	Precios motos
32 NOTICIAS DE EMPRESA	
	34 AGENDA
	36 CONOZCA SU COCHE
	Como una alfombra voladora
	38 COMPRAR Y VENDER
	43 LA ESPAÑA DEL 600
	Año 1962. Escribe Luis García Berlanga
	54 DISEÑO
	Clasicismo inglés
	56 XAVIER DOMINGO
	Toros en Madrid
	60 DEPORTE
	Rallye de tierra de Lugo
	62
	Gran Premio de las Naciones
	66 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRES

Pág. 19

El deportivo más impresionante nacido en territorio español, el Pegaso Z.102, vuela de nuevo de la mano de la firma americana Pegaso Limited Automobiles of America.



Pág. 49

Prueba A Fondo del MG Maestro EFI, un cinco puertas con formas muy peculiares, equipado con motor dos litros de inyección electrónica.



Punto de mira M-16

Barcelona, más fluida EN PUERTAS, EL R-5

Un total de 1.709 millones de pesetas invertirá el Ayuntamiento de Barcelona para renovar y ampliar la regularización automatizada del tráfico. Este plan, que estará concluido dentro de dos años y medio, no se aplicará a toda la ciudad, pero afectará al centro, frecuentemente más congestionado y con mayores

EN la factoría vallisoletana de FASA-Renault se están produciendo ya las primeras unidades de preserie de los nuevos Renault 5 de cinco puertas, que, como estaba previsto, comenzarán a venderse en las primeras semanas de este otoño. Tal y como informábamos en el número de la semana pasada, el nuevo R-5 en sus versiones de dos puertas laterales aumenta ligeramente en su longitud por un alargamiento de la distancia entre ejes. Mientras tanto, las ventas del Super 5 están logrando un notable éxito, confirmando como el segundo modelo más vendido del país, tras su hermano mayor el R-11.



problemas de circulación; una vez concluido, Barcelona será la ciudad española con el más avanzado sistema automatizado de control de tráfico. Este proyecto también pretende ampliar la zona controlada, llegando hasta el primer cinturón y los accesos a la ciudad.



FORD RS 200: SE FABRICA

LA producción de una primera serie de 200 unidades del Ford RS 200, que deberían permitir su homologación deportiva a finales del mes de agosto, se ha iniciado en la factoría de Reliant, en Shestone (Gran Bretaña) y durará prácticamente todo el mes.

De este nuevo modelo, que será comercializado en 13 países de todo el mundo —hay ya peticiones desde Australia—, se ofrecerá en versión deportiva y de calle. Incluso se habló de la posibilidad de ofrecer, además de la versión de cuatro ruedas motrices, una de sólo dos, posibilidad que por el momento se ha rechazado. El coche utiliza el motor BDA turbo.

También es noticia en Ford la casi segura implantación de una nueva factoría de motores para el Sierra y el Scorpio en Gran Bretaña, después de que se hubiera estudiado también la posibilidad de establecerla en Alemania.

La moto no es un caballo

La obligatoriedad de llevar casco en ciudad no gusta a muchos motoristas, ignorando que las posibilidades de golpearse en la cabeza cuando se circula entre coches, bordillos, farolas, semáforos y otros obstáculos es mucho mayor que en carretera. Cuando se circula despacio y hay que parar continuamente, el calor es el mayor inconveniente. Por ello en muchas ciudades, y sobre todo en Barcelona, se han puesto de moda los pequeños cascos de montar a caballo. Serán más cómodos y quizá más simpáticos.

Pero una moto no es un caballo y la seguridad que ofrecen estos «gorros» es mínima, por no decir nula, especialmente porque no protegen la nuca.



Cobradores al banquillo

La agencia ejecutiva encargada del cobro de las multas de tráfico en Madrid ha sido procesada por el Juzgado de Instrucción número 25, a raíz de la querrela del abogado Juan Pérez Almazán contra el Ayuntamiento en mayo del pasado año, después de que la grúa le retirara su coche.

El abogado fundamentó su querrela en las presuntas irregularidades del Ayuntamiento al impedir la recuperación de un coche retirado por la grúa cuando no se detallan las multas impuestas, lo que imposibilita recurrirlas. El auto de procesamiento está basado en un presunto delito de prevaricación que se basa en el artículo 358 del Código Penal.

VUELTA A AMERICA, LOCURA MILLONARIA

LA estricta limitación de velocidad que afecta a las autopistas norteamericanas, 55 millas por hora (algo menos de noventa kilómetros por hora), ha dado lugar a toda una filosofía del pecado, especializada en burlar tal limitación. La primera forma organizada de reventar ese límite nació bajo el nombre de Cannon-ball,



CIENTOS OCTANOS

● Luis Magaña, ex comisario de Energía y Recursos Minerales, ocupará la vicepresidencia de la «nueva Campsa» cuando el próximo mes se constituya formalmente esta sociedad. El nombramiento de Magaña ha sido propuesto por Alfonso Escámez, presidente de Cepsa.

● Mercedes Benz, el segundo constructor alemán de automóviles, aumentó el pasado año sus beneficios, antes de impuestos, en un 11,7 por 100. Su cifra de negocios subió un 8,8 por 100 y sus exportaciones de turismos creció un 43,9 por 100.

● Volvo Car, el único productor holandés de vehículos privados, aumentó el pasado año su cifra de negocios en un 15 por 100, lo que ha supuesto un aumento del 30 por 100 en sus beneficios, que se sitúan en 18,2 millones de florines —más de novecientos millones de pesetas.

● Seat presentará dentro de diez

una carrera ilegal de Nueva York a Los Angeles. En el año 85 esta carrera fuera de la ley acaba de sustituirse por la Vuelta a América, un trayecto de 14.000 kilómetros, con principio y final en Detroit, a cubrirlo en 165 horas, que ha ganado John Buffum, el campeón americano de rallyes, a los mandos de un Audi, según informa nuestro corresponsal C. G. Proche. La inscripción más curiosa fue la de Rocky Aoki, propietario de los restaurantes Benihana, que participó con un Rolls Royce Silver Wraith de 1959 equipado con un lavabo portátil, un horno de microondas y un frigorífico lleno de delicias congeladas. Aoki y su copiloto, el jefe de cocineros de la firma, terminaron en el puesto sesenta y cinco, pero se divertieron más que nadie.

TRANSPORTE VIGILADO

LA Asociación Nacional de Empresas de Carga Fraccionada ha solicitado al presidente del Gobierno la urgente creación de unidades operativas de vigilancia del transporte por carretera, dependientes del Ministerio de Transportes y no del de Interior, como ocurre ahora, a través de la Guardia Civil. Los transportistas entienden que en la nueva ley de Inspección, de 1984, se introducen una serie de condiciones —tales como la declaración de porte, que implica controles estadísticos— que confiere a la tarea inspectora un cierto grado de especialización.

días los nuevos Volkswagen Santana. La principal novedad es la nueva estética frontal y trasera.

● A finales de noviembre aparecerá el Seat Ibiza segunda generación, con toda una serie de retoques que se han introducido ya en el Málaga.

● El grupo PSA ha hecho público sus resultados financieros de 1984. Hay una pérdida de 979 millones de francos —19.000 millones de pesetas—. Deducido el «carry-back» se queda en 204 millones de francos (4.000 millones de pesetas).

● Se retrasa el lanzamiento del Lancia Y.10 en España hasta el mes de diciembre. A cambio, parece que se importarán las tres versiones y no sólo la Touring.

● Ford Europa exportará este año a Estados Unidos 25.000 unidades del Merkur XR 4 TI, que lleva el motor turbo 2.3 de cuatro cilindros y 177 caballos SAE.

Stevie, una copa de menos

«Don't drive drunk». O, lo que es lo mismo, «No conduzcas borracho». Este es el último mensaje de Stevie, el viejo Stevie Wonder, el popular cantante de color, inasequible al desaliento pese al hincapié de su ceguera. Y será también el mensaje de la próxima campaña de la Dirección General de Tráfico, apoyándose en esa canción, extraída del álbum de la película «La mujer de rojo». Palacín, el titular de la DGT, quiere lanzar el lema por todo lo grande. Stevie aparecerá en las pantallas de TVE, en vallas y anuncios. También vendrá la próxima semana a Madrid para presentar la campaña. Una buena idea: conduce sobrio y cantando... con Stevie, claro.



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, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Válcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Giga Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 34-B. Bilbao-48014. Tel. (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsina Rue. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel. (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel. (954) 43 22 11.

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

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex: 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfonos: 268 04 02-03. Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Difusión controlada por OJD. Es una publicación del GRUPO 16. Director general: Alfonso de Salas. Director de Publicidad: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.





NUEVO MODELO FIAT CAMBIO DE RITMO

Al nuevo Ritmo le llega el momento del relevo. Después de siete años de vida, su línea ha quedado superada y comienza a desentonar con el resto de la gama del fabricante italiano. Pero éste tiene ya preparado el recambio en un coche que podría denominarse Due, y que en principio conserva las cotas de plataforma del Ritmo.

Mucho más aerodinámico que el Ritmo, que no lo era particularmente, el nuevo coche toma el actual estilo de la marca. Su morro recuerda al del Uno, pero sobre todo al del nuevo Lancia Y.10 y del tipo 4, que será presentado en el próximo mes de octubre. Mecánicamente, utilizará los motores ya conocidos, que van desde el 1.300 y el 1.500 con árbol de levas en cabeza, que de-

sarrollan potencias de 70 y 85 caballos, respectivamente, hasta el diesel de 1.900 centímetros cúbicos, y 65 caballos.

Posteriormente aparecería una versión deportiva, equivalente a la 130 Abarth actual.

Estructuralmente tendría algunas diferencias con el Ritmo actual. Por ejemplo, la suspensión trasera a base de ballesta transversal será

El Ritmo cambia radicalmente su aspecto. Es más alto para mejorar la habitabilidad, el frontal se «semeja más al del Regata y al del Lancia Y.10 y las puertas son del tipo «autoclave» con un perfecto enrasado en el conjunto de la carrocería para mejorar la aerodinámica.



abandonada en favor, bien de un eje torsional del tipo utilizado por el modelo Uno, bien en favor del tipo Omega, utilizado por primera vez en el Lancia Y.10.

Volviendo a la carrocería, se ofrecerá en versiones de tres y cinco puertas, y tendrá dos niveles de acabado, uno normal y otro super.

Con la aparición de este modelo y la de los tipo 3 y 4, Fiat habrá renovado completamente su gama con respecto a la que tenía en 1981-82. Esto debería permitirle disputar con mayor fuerza el primer puesto del mercado europeo a Ford.

Esto, al margen de que entre ambas marcas se hayan podido estrechar los lazos de colaboración. De momento, además del proyecto conjunto de la caja de cambio continuo, parece que Ford está interesado en el motor Fire 1000 para los modelos más pequeños de su gama y que podría también dirigirse a Fiat en busca de un motor diesel para los más altos, sobre todo en vista de los buenos resultados que se obtienen del motor Sofim con turbocompresor, tanto en los Lancia Thema como en los Fiat Argenta.

SALE EN OCTUBRE NUEVO PEUGEOT

El próximo mes de octubre Peugeot lanzará un nuevo modelo que se colocará entre el 205 y el 305. Todavía no hay nombre para él, pero se barajan las cifras 206, 300 y 302 como las más probables para denominar este nuevo modelo.

Es un tracción delantera de dos volúmenes y medio, al estilo R-11, R-25, Saab 9.000, etcétera, con cinco puertas por tanto, que utilizará motores del tipo Douvrin —los del 205 francés— y del XU —los de los Citroën BX— con cilindradas de 1.360 y 1.600 c.c. Habrá también una variante con la nueva generación del motor del Horizon, profundamente revisado y una versión diesel de 1.900 c.c.

En la parte mecánica no hay grandes novedades, puesto que se aprovechan grupos mecánicos conocidos; en cambio, el bastidor es completamente nuevo. Ni tan siquiera la estampación de las puertas, que tienen el mismo diseño que las del 205, se aprovecha.

El nuevo coche viene a reemplazar a la larga el Talbot Horizon, que deja de fabricarse en Poissy y que seguirá su vida producido exclusivamente en España, que también se queda con la exclusiva del Solara. La aparición de este Peugeot supone un poco el principio del fin de la gama Talbot, cuyos tres modelos, el Samba, el Horizon y el Solara, quedan a extinguir. En principio, este nuevo modelo, denominado C 28 en clave, debía haber sido un nuevo modelo Talbot. Como tal se anunciaba en otoño de 1983, en un momento en que se gestaban los graves

problemas laborales que afectaron a la factoría Talbot de Poissy. Posteriormente, solucionada la crisis y clarificado el futuro de Poissy, la dirección comercial ha preferido que el nuevo coche lleve el león de Peugeot en vez de mantener la T de Talbot, pese a que entra en concurrencia con el 305, profundamente reactualizado hace dos años, que si bien tiene una línea más clásica, en el fondo ofrece una habitabilidad y unas prestaciones semejantes. La falta de un nuevo modelo con el que perpetuar la gama es indicativo de la próxima desaparición de ésta, según la demanda de los tres modelos que le quedan van perdiendo de la demanda.

En lo que se refiere a España, es seguro que de una u otra forma, el nuevo Peugeot se venderá en nuestro mercado. Pero es muy probable que se produzca también. Tal decisión va íntimamente unida al feliz final de las conversaciones en curso entre la Administración española y la alta dirección del grupo PSA. En cualquiera de ambos casos, habrá que esperar por lo menos un año —hasta otoño de 1986— para poder tenerlo en nuestro mercado. La decisión de si se fabrica o no en Villaverde, debería tomarse en el próximo otoño.



En la foto grande, la primera imagen oficial del nuevo Peugeot. Sobre estas líneas, la primera foto publicada por MOTOR16, en rigurosa exclusiva, en febrero del 84 (n.º 15). En el medio un prototipo visto en Finlandia y publicado en febrero de este año (n.º 69) y a la izquierda, un dibujo publicado en el mes de octubre (n.º 51).



FRENTE A FRENTE

ALFA 90 2.0i, AUDI 90, BMW 320i Y VOLVO 360 GLE EUROPEOS Y MARCHOSOS

ESTA semana les ofrecemos la prueba comparativa de cuatro berlinas clásicas, de tres volúmenes, con motores entre 2 y 2,2 litros de cilindrada, equipados de sistemas de inyección y con un precio situado en el entorno de los dos millones y tres cuartos. Son, por tanto, unos coches muy semejantes, que representan una parte importante de las ventas de coches de importación, llegando a suponer algo más del uno por ciento del mercado.

Aun siendo coches muy similares en características y precio —hay un 20 por 100 de diferencia entre el más caro y el más barato—, cada uno de ellos tiene una personalidad

mucho definida. BMW tiene la imagen de las altas prestaciones; Volvo, la de la seguridad, y Audi, la de la funcionalidad, tanto en presentación como en la mecánica. Esta prueba pone de manifiesto que estas personalidades no siempre se ajustan a la realidad y que, a veces, puede ser más interesante prescindir de una velocidad punta elevada en beneficio de un comportamiento más sano y sin problemas, un menor consumo, una mayor amplitud o un mayor confort.

INTERIORES: APARENCIAS ENGAÑAN

Exteriormente, el Audi 90 es el más largo y el más ancho de los cuatro coches probados, dimensiones que se traducen en el interior, en que dispone del

habitáculo más largo de los cuatro. Es, por tanto, el que tiene más espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero. Sin embargo, hay que valorar el aprovechamiento del espacio interior. Concediendo muy poco en ese espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero —sólo un centímetro con los asientos delanteros en la posición más retrasada—, ofrece, en cambio, la mayor anchura utilizable. Casi la misma habitabilidad ofrece el Alfa, quedando el BMW como el más pequeño de los cuatro, no sólo en anchura, sino también en longitud. El espacio que queda para las piernas de los pasajeros que viajan en el asiento trasero es escaso, sensiblemente más reducido del que ofrecen sus competidores.

Los asientos más confortables son los del Volvo, que sujetan bien a sus ocupantes y tienen la dureza justa. Los



El Alfa Romeo tiene un volante tipo deportivo. El cuadro es el más completo, juntamente con el del Audi.



El típico volante BMW encuadra la instrumentación a medias completa, menos admisible en este coche que en el Volvo.

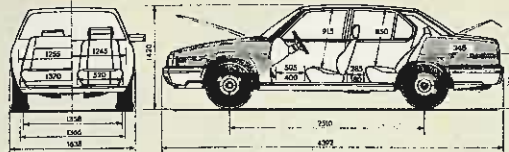


FRENTE A FRENTE

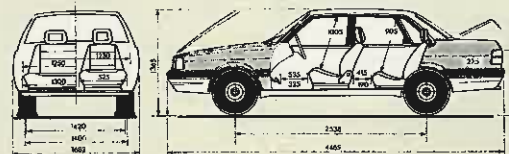
del Alfa tienen buena forma y ofrecen —los delanteros, por supuesto— la regulación eléctrica de la inclinación del respaldo. A éstos se les puede criticar el que resultan un poco blandos, lo que juega en contra del confort en viajes largos. Al BMW le ocurre lo contrario, los asientos tienen consistencia, pero su forma no es del todo anatómica, dejando la parte baja de la espalda sin sujeción suficiente. Tampoco sujetan demasiado el cuerpo de sus ocupantes en curva. En cambio, los del Audi merecerían ser rediseñados, particularmente el respaldo, cuya forma es poco anatómica y no recoge nada la espalda de quien se siente en él. Esto en lo que se refiere a los delanteros. En los traseros, el confort es semejante en todos ellos. A lo sumo se puede criticar el que la banqueta del BMW es algo corta.

En lo que se refiere a la presentación, la más llamativa, sin lugar a dudas, es la del Alfa 90. El salpicadero, con un pequeño portafolios acoplado, está bien resuelto y tiene una buena presencia. El cuadro de instrumentos es, además, el más completo. Los mandos están bien distribuidos, en general. Los elevalunas, colocados en el techo, no acaban de ser fáciles de encontrar.

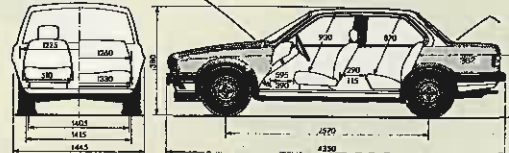
ALFA 90 2.0i



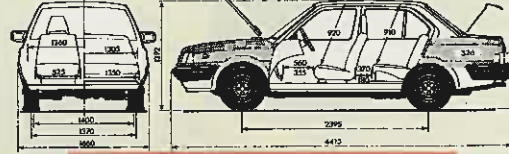
AUDI 90



BMW 320i



VOLVO 360 GLE



Por otro lado, la luz verde que ilumina el coche al abrirse las puertas da un poco sensación de cabaret.

El BMW y el Volvo tienen también unos salpicaderos bien diseñados, con una instrumentación menos completa que la del Alfa, pero encastrada en un salpicadero de diseño clásico y bien resuelto. El Audi tiene una instrumentación bastante completa, pero su salpicadero es muy poco vistoso. Está tomado del modelo 80, al que se le ha acoplado un cuadro de instrumentos que tiene una visera un poco más grande, con lo que incluso se tapa una de las bocas de aireación. Este exceso de sobriedad y funcionalidad es la tónica general de los interiores del Audi y contrasta con la cuidada presentación de los otros tres.

En lo que se refiere a la calidad del acabado —la de los materiales empleados se supone en los cuatro coches—, la mejor es la de Volvo, en el que no se puede encontrar el más mínimo fallo. Los otros tres están al mismo nivel, que es un nivel también muy alto.

Queda hablar de los maleteros. El BMW, el más reducido en el interior, es el que tiene el maletero más amplio, con muy poca diferencia sobre el Alfa y el Volvo. El Audi tiene el maletero muy pequeño, pese a que utiliza una minirrueda de repuesto para no robarle más sitio.

FICHA TÉCNICA



	ALFA 90	AUDI 90	BMW 320i	VOLVO 360
MOTOR				
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Número de cilindros	4 en línea	5 en línea	6 en línea	4 en línea
Cilindrada	1.962 (84x88,5)	2.226 (81x86,4)	1.991 (80x66)	1.986 (88,9x80)
Distribución	2 árboles de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza
Alimentación	Inyec. electrónica	Inyec. mecánica	Inyec. electrónica	Inyec. electrónica
Compresión/carburante	10:1/98 octanos	10:1/96 octanos	9,8:1/96 octanos	9,2:1/96 octanos
Potencia máxima/régimen	128/5.400	136/5.700	125/5.800	117/6.000
Par máximo/régimen	17,9/4.000	19/3.500	17,3/4.000	17,1/4.200
TRANSMISION				
Tracción	Trasera	Delantera	Trasera	Trasera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	8,7	7,5	6,9	8,3
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	15,5	14,0	12,8	14,3
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	24,1	20,0	19,5	22,5
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	32,1	27,4	25,8	30,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	38,9	33,3	31,9	37,3
Mando del embrague	Hidráulico	Mecánico	Mecánico	Mecánico
DIRECCION Y FRENO				
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,5	11	4	4,4
Diámetro de giro	10,1	11	9,8	9,2
Frenos delanteros/traseros	Disco/disco	Disco/disco	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSION Y RUEDAS				
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Eje De Dion	Eje de torsión	Independiente	Eje De Dion
Llantas	Chapa, 5,5x14	Chapa, 5,5x14	Alcación, 5,5x14	Alcación, 5x13
Neumáticos	185/70 HR 14	185/60 HR 14	195/60 HR 14	175/70 SR 13
PESO				
En orden de marcha	1.090 kilos	1.060 kilos	1.070 kilos	1.093 kilos

Precio en la calle:
2.720.438 ptas.

Fecha presentación: Septiembre 1984.
Importador: Alfa Romeo Española, S. A.
Garantía: Un año.
Número de talleres: 55.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- Bajo consumo.
- Confort y comportamiento.
- Equipamiento.
- Manejo del cambio.
- Rebotes del eje trasero.
- Desarrollos de cambio largo.

Precio en la calle:
2.801.656 ptas.

Fecha de presentación: Octubre 1984.
Importador: Seat.
Garantía: Un año.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- Prestaciones.
- Frenos impecables.
- Comportamiento.
- Lagunas de equipamiento.
- Asientos incómodos.
- Maletero pequeño.

Precio en la calle:
3.107.783 ptas.

Fecha de presentación: Diciembre de 1982.
Importador: BMW Ibérica, S. A.
Garantía: Un año.
Número de talleres: 47.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- Motor silencioso.
- Buenas prestaciones.
- Bajo consumo.
- Motor poco elástico.
- Desarrollos de cambio largos.
- Alumbrado mediocre.

Precio en la calle:
2.596.697 ptas.

Fecha presentación: Octubre 1983.
Importador: Volvo Concesionarios.
Garantía: Un año.
Número de talleres: 60.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- Comportamiento noble.
- Confort de suspensión.
- Bajo consumo.
- Dirección dura y desmultiplicada.
- Embrague poco progresivo.
- Cambio de tacto duro.



FRENTE A FRENTE

PRESTACIONES

Audi Uber Alles

	Alfa	Audi	BMW	Volvo
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	188,9	194,6	191,2	181,6
ACELERACION (seg.)				
400 m. salida parada	17,1	16,8	18,1	18,5
1.000 m. salida parada	31,7	31,0	30,9	31,5
De 0 a 100 km/h.	9,9	8,9	9,2	10,4
RECUPERACION (seg.)				
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a ...	20,5	18,6	18,8	21,8
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a ...	23,1	20,5	22,8	24,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a ...	38,0	33,9	36,0	40,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a ...	42,2	36,7	39,7	44,6
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a ...	13,0	9,3	11,9	13,1
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a ...	19,8	14,2	16,7	17,7

AL VOLANTE: LA RAZON DEL MAS GRANDE

Equipado del motor más grande, el Audi 90 es el que tiene las mejores prestaciones. Su excelente motor de cinco cilindros le permite superar con creces

los 190 kilómetros por hora, algo que sólo consigue el BMW. Pero es que, además de ser potente, es elástico y sobrio en sus consumos. Además, su funcionamiento es muy fino y su insonorización es muy buena.

Después del Audi, el que tiene el motor más potente es el Alfa, pero este motor está acoplado a cambios de re-

laciones muy largas que cortan un poco sus posibilidades en prestaciones. En el Audi, en cambio, los responsables de su comercialización se han convencido de que para el mercado español eran necesarios unos desarrollos más cortos que no maten la potencia del motor. El coche sueco no tiene pretensiones velocistas, aunque no se le puede tachar de

CONSUMO

Sobriedad Italiana

	Alfa	Audi	BMW	Volvo
CIUDAD				
A 25,4 km/h. de media	11,8	13,2	13,4	12,6
CARRETERA				
A 90 km/h. de cruceo	6,2	6,8	7,0	6,8
En conducción rápida	11,2	11,7	11,2	10,4
AUTOPISTA				
A 120 km/h. de cruceo	7,8	8,7	8,9	8,6
A fondo	10,5	10,7	10,5	10,7
AUTONOMIA MEDIA				
Consumo medio ponderado	9,7	10,8	11,0	10,5
Recorrido (kilómetros)	450	590	440	490

EQUIPAMIENTO

Alfa, mejor equipado

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

El alumbrado es correcto en el Alfa, el Audi y el Volvo. En el BMW hay demasiada diferencia entre corta y larga.

SEAT MALAGA. HECHO A LO GRANDE



Seat 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 Kms/h. Un grande de la potencia, con el consumo más bajo de su categoría: 4,9 l. a los 100 Kms. 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

BALANCE FINAL



Por la mínima

	Alfa	Audi	BMW	Volvo
Velocidad máxima	3.º ****	1.º ****	2.º ****	4.º ***
Aceleraciones	3.º ****	1.º ****	2.º ****	4.º ***
Recuperaciones	3.º ****	1.º ****	2.º ****	4.º ***
Consumo	1.º ****	3.º ****	4.º ****	2.º ****
Transmisión	3.º ****	1.º ****	3.º ****	2.º ****
Caja de cambio	4.º ****	1.º ****	1.º ****	3.º ****
Frenos	4.º ****	1.º ****	1.º ****	2.º ****
Dirección	1.º ****	2.º ****	1.º ****	3.º ****
Comportamiento	2.º ****	4.º ****	3.º ****	1.º ****
Aptitudes urbanas	1.º ****	3.º ****	2.º ****	4.º ****
Autonomía	3.º ****	1.º ****	4.º ****	2.º ****
Habitabilidad	3.º ****	1.º ****	4.º ****	1.º ****
Maletero	2.º ****	4.º ****	1.º ****	3.º ****
Confort	3.º ****	2.º ****	4.º ****	1.º ****
Posición conductor	2.º ****	3.º ****	1.º ****	3.º ****
Sonoridad	4.º ****	3.º ****	1.º ****	2.º ****
Equipamiento	1.º ****	4.º ****	3.º ****	2.º ****
Calidad-Precio	2.º ****	2.º ****	4.º ****	1.º ****

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

lento, dado que supera los 180 kilómetros por hora en punta. El usuario encontrará un motor que se recupera sin problemas de regímenes bajos, bastante silencioso y sobrio. Queda hablar del BMW, que es el que tiene el rendimiento más deportivo de los cuatro, lo que, sin embargo, no se corresponde con las

El Audi es el más largo y ancho, su habitabilidad es similar a la del Alfa 90. El BMW es el más pequeño de los cuatro. El Volvo queda en un escalón intermedio.



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

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

TURMESA

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



TURBOMECHANICA, S. A.

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



relaciones de cambio escogidas. El motor es poco elástico. La potencia sólo se deja notar a partir de las 3.800 revoluciones por minuto. Y, sin embargo, los desarrollos son largos, por lo que para obtener la respuesta que se espera del motor, hay que utilizar el cambio con cierta profusión.

En comportamiento hay poco que reprocharles a estos coches. Hay que llevarlos al límite para que comiencen a aparecer diferencias. En estas condiciones, los más neutros son el Audi y el Volvo. Hay que ir verdaderamente deprisa para que aparezca una tendencia a derrapar del eje trasero.

El Volvo tiene también una tendencia al límite a derrapar del eje delantero, debida al excelente agarre del eje trasero, dotado de un eje De Dion que mantiene a las ruedas traseras —motrices— siempre perpendiculares al suelo, en posición de empujar con fuerza.

Al BMW hay que reprocharle al límite ciertos desplazamientos bruscos del eje trasero en curva, tendencia que se hace más acusada en piso húmedo o deslizante.

En cuanto al Alfa, balancea en exceso, llegando a perder tracción a la salida de las curvas. Este comportamiento es más incómodo que preocupante.

Queda hablar del confort de marcha, prácticamente están todos a la misma altura. Quizá el Volvo es el que absorbe mejor las irregularidades del pavimento, por delante del Alfa, el Audi y el BMW.



Confortables los asientos del Volvo, el Alfa y el BMW. Los del Audi, en particular los delanteros, deberían revisarse



Comportamiento sin problemas en el Alfa
Pero la carrocería balancea en exceso



El BMW es el más nervioso de los cuatro coches
Las reacciones del eje trasero pueden ser bruscas



El Audi es un tracción delantera
Y tiene la tendencia a tirar de morro



El Volvo es un coche muy neutro en viraje
Es difícil llevarse un susto a su volante

SONORIDAD



Discreto BMW

	Alfa	Audi	BMW	Volvo
Al ralentí	60,3	51,5	48,2	51,9
A 60 km/h. . .	67,0	65,5	63,3	65,6
A 90 km/h. . .	71,5	70,5	67,0	68,9
A 120 km/h. . .	73,5	72,2	69,5	73,3
A 140 km/h. . .	75,5	74,7	70,3	75,7
A tope	79,5	80,1	76,8	84,1

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

CONCLUSION: COMPROMISO

Olvidándonos de precios, que tampoco son muy diferentes, el Audi y el Volvo representan el mejor comportamiento, con ligera ventaja sobre el coche sueco, que ofrece mejor maletero y una habitabilidad casi igual de amplia. Si además añadimos el precio, entonces la balanza se inclina todavía un poco más hacia el Volvo, que es el más barato de los cuatro.

A Alfa le queda la carta de su presentación, bajo consumo y mejor equipamiento, mientras que BMW ha de jugar con su imagen deportiva, que se mantiene intacta por rendimiento de motor y comportamiento en el 320i.

Sergio Piccione

FRENOS



Ventaja alemana

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Alfa	Audi	BMW	Volvo
A 60 km/h. . .	15,2	11,8	12,2	13,0
A 100 km/h. .	41,6	37,1	39,5	36,6
A 120 km/h. .	59,8	51,8	48,2	48,9

Fuera de serie



PEGASO "MADE IN USA"

EL MITO VUELA DE NUEVO



El Pegaso ha vuelto, el deportivo más impresionante nacido en territorio español vuela de nuevo de la mano de la firma americana Pegaso Limited Automobiles of America, una firma que tiene fe ciega en esa imagen de velocidad y es-

tilo que impuso la fantástica criatura mecánica nacida a la sombra de Hispano-Suiza.

El Pegaso de los años ochenta es un deportivo moderno, potente y veloz que exige a su conductor una mano de hierro y unos reflejos de lince para do-

mesticar los quinientos caballos de potencia de su mecánica, servidos en estado casi salvaje.

La firma Pegaso Automobiles está despegando en California con un coche que tiene las mismas características de violencia y agresividad de aquel mito,

Esta es la silueta del Pegaso americano, el deportivo que podría perpetuar una generación de máquinas salvajes nacida en nuestro país hace más de treinta años. El emblema, un caballo blanco con alas, habla de récords de velocidad y de victorias en carreras.



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

¡¡TE ESPERAMOS!!
EN:

LBOM

CONSULTENOS SOBRE
LAS NOVEDADES DEL
SALON DE BARCELONA

La Boutique de la Moto

¡RECUERDA!



MOTO GUZZI MONTESA

Benelli

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

Muchos pagan millones por alcanzar prestaciones brillantes.



Los más inteligentes, sólo 1.101.100 FF* pts.

EJEMPLO DE FINANCIACION

TASA DE FINANCIACION ANUAL	CAPITAL FINANCIADO	Nº DE PLAZOS	IMPORTE MENSUAL	IMPORTE TOTAL APLAZADO
9,5%	800.000	36	28.555	1.028.000
	1.000.000	36	35.694	1.285.000
	1.200.000	36	42.833	1.542.000

Sólo el Peugeot 505 reúne la potencia, la robustez, la economía, la elasticidad, la seguridad y la aceleración, por poco más de 1.000.000 Pts. F.F.

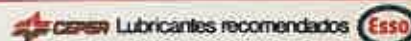
Una prueba contundente de que alcanzar prestaciones brillantes no cuesta millones.

Aunque algunos los paguen.

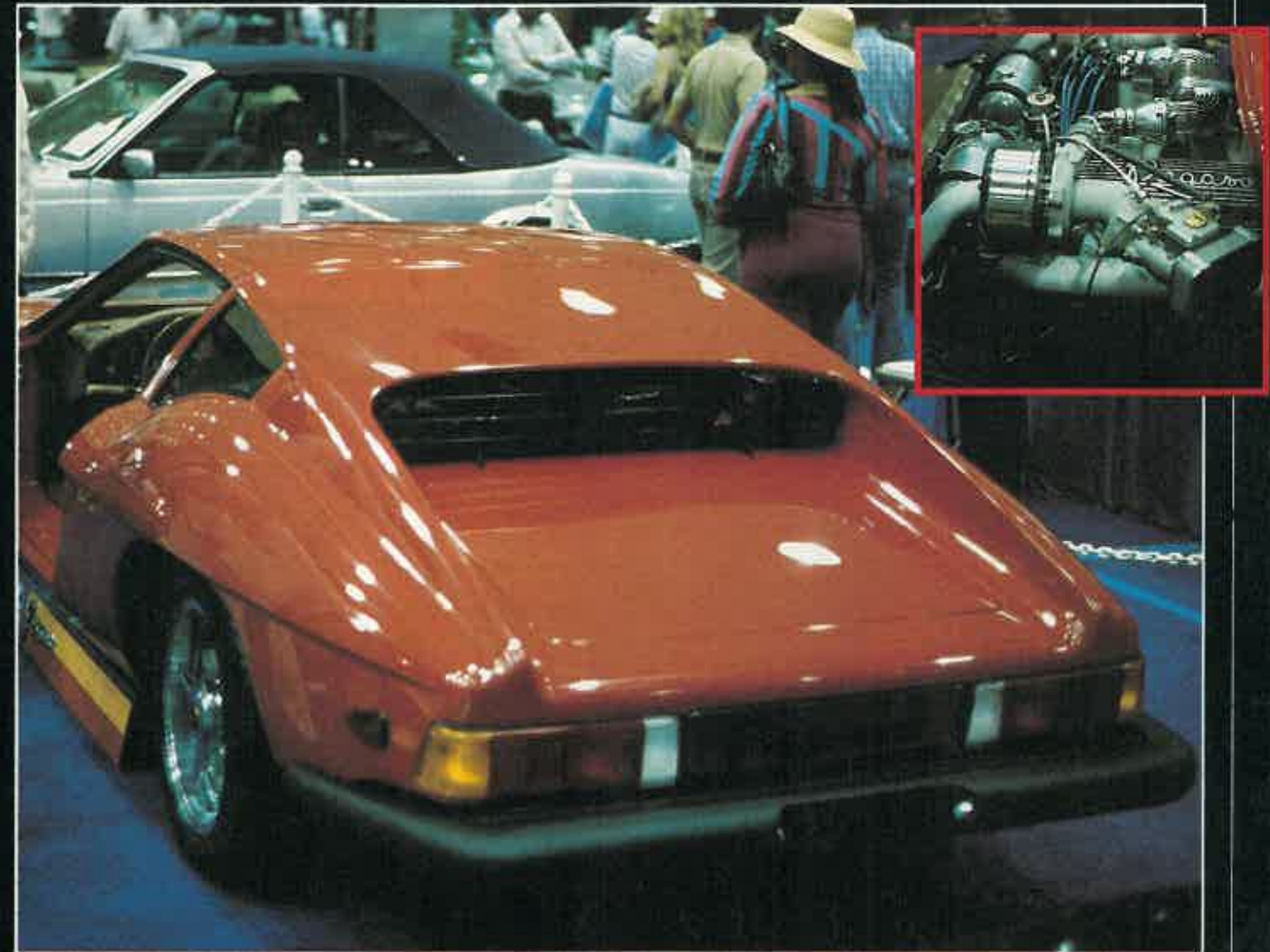
PEUGEOT 505
La Razón y la Pasión de los inteligentes.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA



Fuera de serie



El motor de ocho cilindros en V, con dos turbocompresores, enarbola orgulloso la denominación Pegasus. La carrocería, de materiales plásticos vanguardistas, tiene toda la fuerza que debe exigirse a un deportivo.

el Pegasus Z-102, que todavía vive en la mente de los aficionados más veteranos. Si Wilfredo Ricart, el genio creador del Pegasus original, hubiera podido diseñar un coche veloz y con carácter para la presente década habría creado un coche como el que Bob Bojorquez ha puesto a la venta en el mercado U.S.A., un país en donde se venera la imagen del caballo blanco con alas, el Pegasus, y en donde se cuidan con mimo los ejemplares más valiosos de los coches nacidos en Barcelona, los Z-102 Thrill.

El Pegasus americano es un coupé bi-plaza que incorpora todos los detalles que ahora pueden exigirse a un deportivo; el chasis está formado por un entramado de tubos, igual al que empleaban los monoplazas de algunos años atrás, un entramado que da rigidez y ligereza al mismo tiempo. La carrocería es de materiales plásticos y como detalle curioso hay que destacar el sistema de apertura de los capós, muy similar al visto en los Lancia Stratos.

En Pegasus Automóviles no querían



Este Pegasus Thrill es el detonante del sueño americano. El verdadero Pegasus tiene el mismo carácter que su último descendiente.

un deportivo descafeinado, sino una máquina con fuerza, y para ello han puesto a punto un motor de ocho cilindros en V, con casi cinco litros de cubicaje que, gracias al apoyo de dos turbocompresores, da quinientos caballos de potencia, toda una cuadra de pura sangre que permite acelerar de cero a cien kilómetros por hora en 5,3 segundos.

Bob Bojorquez ha reservado los toques de distinción para el interior, un espacio habitable mínimo, como corresponde a un coche de estas características; en el que se dan cita: el cuero Connolly, el mismo que da a los Rolls-Royce su aroma inigualable; el volante de madera Nardi, muy parecido al de los primeros Pegasus, y un sin fin de detalles refinados.

Este es, en definitiva, el Pegasus de los años ochenta, un coche que los californianos han hecho por su cuenta y riesgo, pero con nombre español.

Angel Marco
Fotos: Francisco Podadera



Camilo José Cela y Viviana, la chufesca negra, dispuestos a emprender el próximo día 5 el Nuevo Viaje a la Alcarria en Rolls.

Actualidad

LA ALCARRIA QUE ESPERA A CELA

El próximo día 5 de junio, Camilo José Cela comenzará su *Nuevo viaje a la Alcarria*, que dará origen a un nuevo libro, que desde ahora tiene asegurado el mismo éxito editorial que el publicado en 1952. En aquél, el «viajero» y la Alcarria fueron los protagonistas; en éste, el «viajero» es él mismo. La Alcarria, según nos cuenta el presidente de la Diputación de Guadalajara, Francisco Tomey Gómez, sigue siendo «un hermoso país». Pero hay nuevos protagonistas. Cela ya no irá andando, viajará en un magnífico Rolls Royce, que conducirá Viviana, y que en el nuevo libro se llamará «Oteliña». También conocerán en este número a los juglares que acompañarán a Cela y le cantarán coplas de ciego.

POR razones de edad —nació precisamente en 1916— no conocí la Alcarria que recorrió Cela, pero si dispongo de suficientes datos como para tratar de establecer una especie de paralelismo, aunque sea sólo con unos apuntes casi telegráficos, entre las dos Alcarrias, la de ahora y la de hace treinta y nueve años.

El primer pensamiento que me asalta, después de releer el libro de Cela, es que la Alcarria no ha estado ajena a los cambios que ha experimentado el país en este tiempo, a la progresiva desaparición de una sociedad agraria por otra fundamentalmente urbana, han desaparecido las yuntas y los carros, y han surgido los tractores y los automóviles. Sin embargo, en esencia, la Alcarria sigue siendo igual, «un hermoso país al que a la gente no le da la gana ir».

Recojo al «viajero» de Cela en la estación de Ato-

cha, dispuesto a meterse en el vagón de tercera de un ruidoso y bullicioso transporte que viaja lentísimo por esta meseta castellana. Ahora casi es lo mismo, sólo que la gente viaja en un rapidísimo tranvía sin clases y puede jugar a un sorteo de cartas, sólo que ya no es a perra chica la carta, sino «a durito la tira». El tren seguirá quedándose medio vacío en Alcalá de Henares. En Guadalajara, en la estación, otros autobuses más modernos le subirán hasta la ciudad pasando por encima del Henares, que sigue bajando «turbo y embarrado» y terriblemente contaminado. En la ciudad, el Infantado ya no será un triste monumento en el suelo, sino un impresionante Palacio que es ahora orgullo de los guadalajareños y seguirá encontrando la pequeña «talabartería» Casa Montes casi como hace treinta y nueve años. Nadie le preguntará si va a Zaragoza a hacer una promesa,



Briviesca y los «briviescos», con su simpatía de siempre.



Trillo, a orillas del Tago. Cualquier rincón es inolvidable.

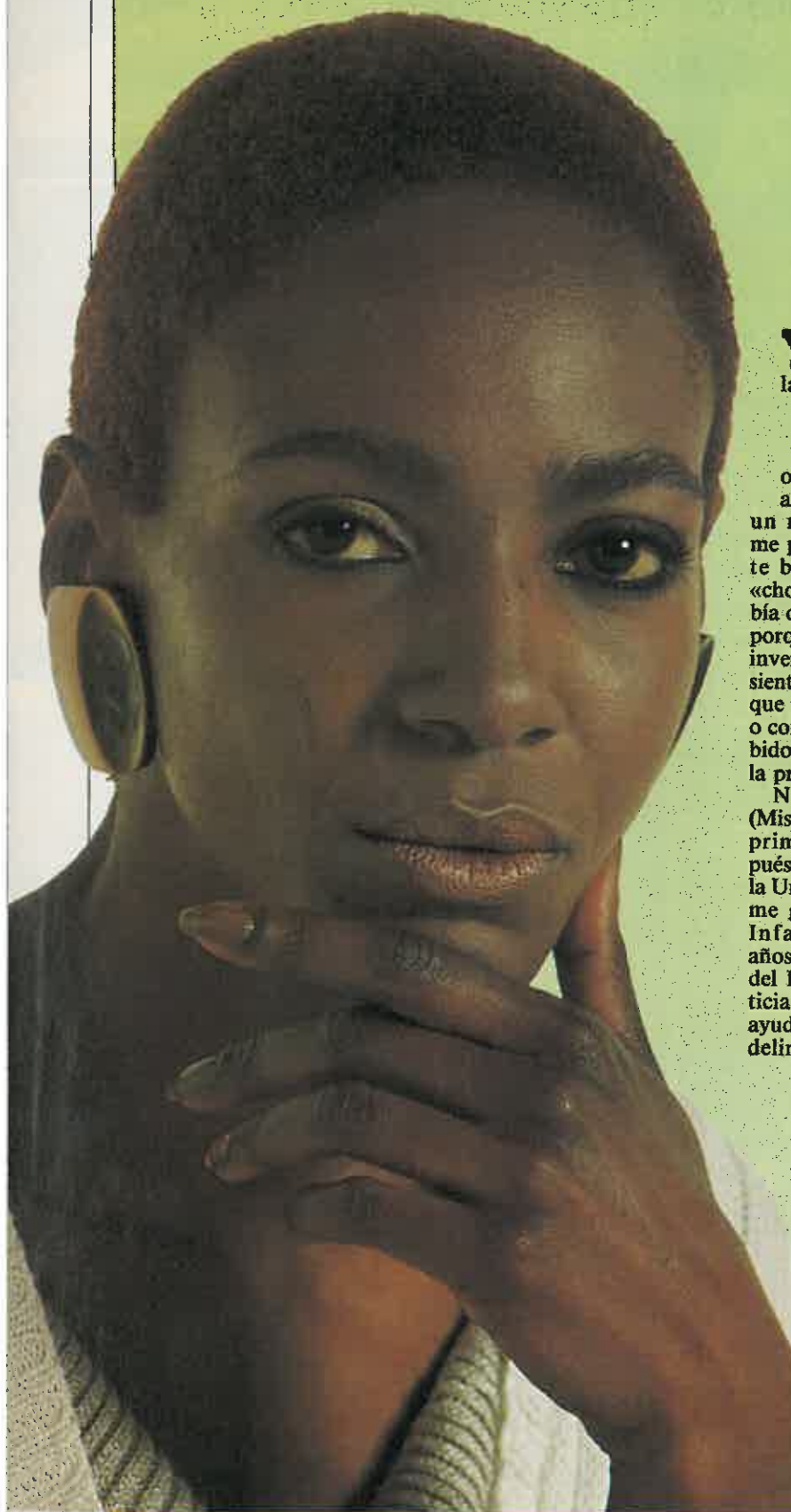


Sacedón: un pueblo rico que ahora parece debatirse en la crisis.



La Cifuentes, gentes de todas las procedencias.

Yo soy la choferesa



YO soy Viviana, bueno, Otelí, la choferesa negra de Camilo José Cela. He tenido que aprender mi nuevo oficio de choferesa, aunque confieso que en un momento de mi vida me planteé muy seriamente buscar trabajo como «choferesa», entonces no sabía que se decía choferesa, porque Cela aún no había inventado la palabra. Me siento muy orgullosa, porque pienso que «choferas» o como se dijera habrá habido muchas, pero yo seré la primera choferesa.

Nací en Saint Louis (Missouri) y allí realicé mis primeros estudios. Después fui a Palo Alto, y en la Universidad de Stanford me gradué en Psicología Infantil. Durante siete años trabajé como oficial del Departamento de Justicia Juvenil, tratando de ayudar y entender a niños delincuentes. Reconozco

que la responsabilidad que entonces pesaba sobre mí fue demasiado y decidí cambiar de vida. Pensé en muchas cosas, incluso, como ya he dicho, ser «choferesa», y terminé en México, donde comencé mi nueva carrera de maniquí profesional de alta costura y modelo publicitario.

Cuando en MOTOR 16 me plantearon hacer de choferesa, me pareció fenomenal, porque a mí, en el fondo, me gustaría ser escritora y estar durante diez días con Camilo José Cela; es una experiencia apasionante. Además, está el Rolls, que yo siempre había imaginado como inalcanzable, sólo para gente de mucha clase. Y me encanta conducir.

Soy consciente de la responsabilidad de llevar a Cela en su nuevo viaje a la Alcarria, espero hacerlo bien y que él quede contento de su choferesa.

Viviana Gordon



porque la gente va más deprisa y Guadalajara ya no es una ciudad pequeña, sino que ha crecido mucho, en veinte años ha triplicado su población. Pero todavía es posible respirar el ambiente de una ciudad humana, conocer a la gente que te cruza en la acera. Y en la carretera, que antes era de Zaragoza y ahora es la N-II, no ay icapedreros ni carros, sino máquinas del MOPU que asfaltan un camino por el que viajan automóviles a más de 100 kilómetros por hora. Taracena seguirá apareciendo como desierto y el sol seguirá calentando a los «autoestopistas» sin que encuentren un «carro que les suba hasta Torija», o pueden seguir disfrutando el frescor de Sotorija rodeado de olmos que ahora —como todos los de la provincia— se debaten en feroz lucha contra su cáncer particular llamado «grafiosis». Ya no hay mujeres en el lavadero porque éste ha pasado al recuerdo ante la avalancha de las lavadoras.

En cambio sí seguirá encontrando a Brihuega en un hondo, con el paisaje completamente cambiado y a los «brihuegos» haciendo gala de su simpatía de siempre, pero no encontrará a «Portillo» porque ya ha muerto, aunque sigue habiendo gentes con parecido espíritu. Bordeando el Tajuña camino de Cifuentes, por una carretera en pésimo estado, encontrará los restos de un molino en el que hizo noche. En Cifuentes todavía está la albardería del «Rata» y el Castillo de Don Juan Manuel; paisanos que se llaman Arbeteta, y un pueblo que en esencia es el mismo, sólo que ahora parece un «Eldorado» de trabajo en tiempos de paro gracias a la construcción de la central nuclear Trillo-I con gentes de muchas procedencias, con el ambiente de ciudades pobladas por obreros que viven en barracones durante la semana y en pisos de alquiler. El río Cifuentes sigue siendo tan claro y limpio como entonces, poderoso en su discurrir hacia Trillo donde «el camino está desierto, nadie sube ni baja». Es sólo un recuerdo de cuando no se construía la central nuclear.

No hay viajeros como aquellos que encontró en Trillo pero sí ejecutivos que vienen a la central, vendedores de suministros, técnicos cualificados, y otras gentes de parecido vivir que no han hecho perder a los de Trillo su personalidad, aunque ahora casi son una minoría. Ya no está el Quico, porque también murió, para llevarle por sendas estrechas que bordean las «Tetas de Viana» porque estos caminos no los usa nadie y a las «Tetas» le han salido competidores en forma de torres de refrigeración de la central nuclear.

En La Puerta apenas si queda gente, pero los pocos que queden seguirán dando al viajero lo que tengan. No le resultará tan difícil su estancia en Budia porque los pueblos, al menos en el verano, se llenan de gente y sus servicios se han incrementado en parecida medida. Y si se asoma desde los altos de El Olivar o Alócén ya no tendrá aquellas vistas maravillosas, pero sí podrá comprobar un impresionante lago artificial que hasta que llegó la sequía y el tras-

Los últimos juglares

CARMEN Hejmann y Servando Carballar son los únicos especialistas europeos en la divulgación de la poesía y el teatro medieval español. Esta labor les ha valido para llevar la cultura del pueblo español por toda Europa y Estados Unidos, ejerciendo durante varios años como profesores de teatro en Middlebury College (U.S.A.), y dando actuaciones teatrales tanto en Universidades como en pueblos y aldeas.

En su repertorio medieval cuentan con programas como el *Poema de mio Cid*, *Libro de buen amor*, del A. de Hita; *Los milagros de Nuestra Señora*, de G. de Berceo, y un largo etcétera.

Actualmente son los directores de la Sala del Mirador, primer teatro de marionetas, concerta-

do con el Ministerio de Cultura.

La labor de investigación en el terreno del Medievo les llevó al estudio de formas populares olvidadas como el bululú gallego, el teatro de talbla, el romance de cordel, etcétera, y es dentro de este campo en el que centrarán gran parte de su actividad en los últimos años, formando el Teatro Popular de Muñecos y Máscaras. Con este grupo se han montado el bululú de *Los cuernos de Don Friolera*, de Valle-Inclán; el *Retablo de Don Cristóbal*, de Lorca; *Rufianescas*, sobre autores de los siglos XVI y XVII; *De ciegos y caminantes*, relaciones de ciegos.

En este marco de la recopilación de cantares populares llevarán a cabo su actuación siguiendo al académico don Camilo José Cela en su segundo viaje a la Alcarria, como sus «juglares privados». Carmen y Servando nos relatarán desde los más tiernos romances de amor, hasta los más truculentos y terroríficos crímenes acaecidos por los conatos, acompañándose, cuando la ocasión lo requiera, del son de una vieja zanfonia y un pandero.

«¡Oigan, señores, oigan...! ¡Oigan la relación de Gumer-sinda Cosculluela, moza que prefirió la muerte a la deshonra...!» Relación escrita por Camilo José Cela... ¡Oigan, señores, oigan...!»

(Suena la zanfonia)

«Escuche el que tenga hijas / lo que le voy a contar / la historia de Gumer-sinda / que era una moza sin par...»



vase Tajo-Segura era el «Mar de Castilla» al que acudían —familia de Franco incluida— innumerables visitantes. Durón sigue presentando el mismo aspecto, teñido de aires marineros por la proximidad del embalse de Entrepeñas, Pareja continúa teniendo su «olma» en la plaza y «desde Pareja a Casasana no hay carretera ni camino vecinal» es una frase para el recuerdo, como para el recuerdo es la escuela de Casasana, porque en los pueblos de la Alcarria ya no quedan apenas niños ni escuelas.

En Córcoles perduran las venerables ruinas de un monasterio. Sacedón sigue siendo rico, un pueblo que ganó en prosperidad cuando se convirtió la zona del embalse en centro turístico. Ahora parece debatirse en la crisis, los mozos ya no juegan a la pelota en el frontón, y si acaso golpean una bola de tenis con una raqueta contra una pared de cemento. El viaje en autobús hace tiempo que perdió su intenso contacto



Pastrana, ciudad medieval.

humano porque los coches privados han puesto en quiebra los «coches de línea» y los que quedan van medio vacíos. Ya se ha construido y pasado de moda el embalse de Entrepeñas, que ha cambiado completamente la faz del paisaje.

Alguien ha dicho que le ha nacido «un mar en el costado» a Sacedón. Tendilla sigue siendo un pueblo «largo como una longaniza».

En Pastrana «la primera sensación que tuvo el viajero fue la de encontrarse en una ciudad medieval». Parece que el tiempo hace mucho tiempo que se detuvo en la plaza de la Hora, frente al palacio que habitó la princesa de Eboli, que sigue en pie, superando pacientemente una restauración que le devolverá el perdido esplendor. En Pastrana, el viajero todavía podrá entrar con don Paco «en el casino a tomarse un vermú y unas aceitunas con tripa de anchoas...».

Francisco Tomey Gómez
Fotos: Alfonso J. Nieto

VENTAS COCHES DE IMPORTACION, PRIMER TRIMESTRE

Siempre es interesante analizar las ventas en cada una de las provincias y conocer su evolución respecto al mismo periodo del año anterior. De las cifras que ofrecemos esta semana, se aprecia el importante incremento de la mayoría de las provincias eminentemente agrícolas, gracias al buen año '84, al menos en lo que al sector cerealista se refiere. Por el contrario, las zonas hortícolas: Navarra, Logroño, Zaragoza..., han sufrido fuertes heladas y, por tanto, un mal año. Este no es más que uno de los casi infinitos indicadores económicos, que nos pueden servir para explicar las razones de las buenas o malas ventas. En esta ocasión nos referimos exclusivamente a los coches de importación, de precio más elevado que los nacionales.



	1985	1984	Difer. (%)
Málaga	4.558	3.873	+17,69
Valladolid	1.755	1.530	+14,71
Lérida	1.340	1.178	+13,75
León	1.515	1.337	+13,31
Palencia	554	492	+12,60
Tarragona	1.966	1.760	+11,70
Cádiz	2.562	2.305	+11,15
Badajoz	1.135	1.029	+10,30
Ávila	386	350	+10,29
Albacete	738	674	+9,50
Madrid	24.631	22.545	+9,25
Sevilla	4.248	3.925	+8,23
Santander	1.570	1.462	+7,39
Alicante	5.370	5.008	+7,25
Jaén	1.081	1.008	+7,24
Toledo	1.003	937	+7,04
Orense	1.013	960	+5,52
Córdoba	1.663	1.599	+4,00
Guipúzcoa	2.809	2.701	+4,00
Gerona	2.608	2.522	+3,41
Cuenca	374	362	+3,31
Barcelona	20.637	20.134	+2,50
Zamora	495	487	+1,64
Vizcaya	4.629	4.584	+0,98
Cáceres	793	791	+0,25
Soria	247	247	—
Valencia	7.685	7.703	—0,23
Murcia	2.871	2.886	—0,52
Logroño	1.086	1.092	—0,55
Burgos	1.150	1.172	—1,88
Almería	1.103	1.129	—2,30
Granada	1.490	1.529	—2,55
Pontevedra	2.560	2.631	—2,70
Oviedo	3.110	3.213	—3,21
Segovia	366	382	—4,19
Baleares	4.857	5.075	—4,30
Álava	1.018	1.079	—5,65
Huesca	666	707	—5,80
Huelva	752	806	—6,70
Zaragoza	2.595	2.800	—7,32
La Coruña	3.300	3.578	—7,77
Teruel	373	411	—9,25
Guadalajara	379	420	—9,76
Castellón	1.488	1.680	—11,43
Salamanca	779	884	—11,88
Logroño	743	849	—12,49
Navarra	1.830	2.191	—16,48
Ciudad Real	831	1.029	—19,24
TOTAL	130.713	127.046	+2,89

Oferta de la semana

AUTOALARMAS A PRECIO ESPECIAL

La protección contra el robo en los automóviles, caravanas y autocaravanas, va a resultar más económica durante el mes de junio.

Radio Automóvil, de la calle del Conde de Aranda, 14, teléfono 431 83 15, instalará a los lectores de MOTOR16 a un precio muy especial alarmas Philips de ultrasonidos, que protegen

puertas, cristales, capot y maletero, desconectando el motor y accionando una potente sirena. El precio de este kit instalado es de 27.000 pesetas. Para nuestros lectores, el precio de oferta es de 22.500 pesetas. Los lectores de MOTOR16 también se podrán beneficiar de un 10 por 100 del precio de tarifa en los equipos de música instalados.



NUEVA

VESPA IRIS

20 Novedades al TIEMPO

Es la respuesta al reto de la Alta Tecnología en el Mundo de hoy. La VESPA, en una continua evolución Técnica y Estética, ahora con 20 NOVEDADES AL TIEMPO, se perfecciona para ganar el Futuro. Depura la TÉCNICA y la LINEA con las que es LIDER. VESPA IRIS, en 200 y 150 c.c. da un fuerte paso. Así SUBE VESPA. **SUBE con VESPA**

VESPA. La GAMA más completa en 200, 150, 125 y 75 c.c.

MOTO VESPA

VESPA

GILERA

PIRELLA

4.000 puntos de venta y asistencia técnica.

Mercado

Modelo Cilindrada C.V. Potencia CV Velocidad km/h Precio total Ptas.

KTM

250-MX	250	40	—	482.800
250-GS	250	44	—	482.800
250-MC	250	46	—	480.300

LAMBRETTA

125	125	E	87	172.577
150	148	7,8	97	179.398
200	198	9,7	107	186.120

LAVERDA

1000-1000	1001	88	215	1.105.000
-----------	------	----	-----	-----------

MONTESA

Cota 242	235,3	—	—	222.230
Cota 348-Trial	348,6	—	—	270.280

Modelo Cilindrada C.V. Potencia CV Velocidad km/h Precio total Ptas.

Cota 350	349,6	—	—	283.240
Enduro 80 H7	74,8	—	92	230.640
Enduro 250 H7	246,3	—	119	321.440
Enduro 360 H7	349,6	—	130	242.220
Impala 125	124	10	100	206.780
Impala 175	174,7	13	100	220.050

MORINI

250 Scialoja	239,5	24,8	126	341.180
350 Turana	344,1	30,8	160	465.000
600 Sport	478,8	43	170	1.071.000
600 Canal	478,8	—	—	528.000

MOTO GUZZI

V 50 III	490	47	170	606.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	667.170
V 65	643,4	52	185	663.660
V 65-SP	643,4	52	180	770.306
V 65-Custom*	643,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
Le Mans III	844	81	220	1.003.934
1000-SP-RT	948,8	71	200	988.665
1000-Convert	948,8	—	—	819.280
California II	948,8	—	—	1.076.845

Modelo Cilindrada C.V. Potencia CV Velocidad km/h Precio total Ptas.

OSSA

250 TE	244,2	—	130	277.890
250 Copa	244,2	160	160	343.380
303 Trial	302,7	—	—	332.130
390 Ty-To	350,0	—	—	227.380

PUCH

Cobra M 82-TT-AD	73,3	17	85	222.000
Cobra M 82-Cross	73,3	14	70	196.000
Cobra M 82-TD	73,3	10	70	246.000

RIEJU

Strada	74	8,3	—	183.000
Marathon MR-80	75	14	—	204.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	90	20	—	327.000

SUZUKI

GSX 350 ES	371	65	195	791.264
GSX 750 EB*	747	107	210	1.597.730

Modelo Cilindrada C.V. Potencia CV Velocidad km/h Precio total Ptas.

VESPA

PK 75 S Junior	74,0	4,0	90	167.215
PK 75 S PWS	75,0	4,4	80	195.880
PK 75 S Elestart	75,0	4,4	80	202.250
125 CL	123,3	8,2	100	179.990
125 PK-S	123,3	8,2	100	186.580
125 Elestart	123,3	8,2	100	206.350
PK 150 E	148,6	8,2	100	175.706
PK 200 E	198,0	10,2	110	197.231

YAMAHA

DT 80	—	—	—	217.550
SR 350	239	17,0	115	368.300
SR 350 Special	249	20,0	117	368.060
XS 400	389	45,5	175	586.200
XJ 600	589	72,0	200	839.500
XJ 800	683	72,0	200	778.400
XJ 900*	863	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

Cuéntenos su caso

LA ESPAÑA DEL 600

He comprado con verdadera ilusión el número 79 de su apreciada revista por el sugestivo título de la «España del 600», y me ha defraudado no sólo por la cantidad, sino por los errores u omisiones del trabajo.

Así, página 44, año 41, el Mercedes del año 41 no es de la misma época, ni mucho menos, que el Isetta. Página 45, pie de foto, «Algún raro vehículo de importación como el 11 Ligeron». No sería tan raro cuando es un taxi. El que sí era más raro era el Mercedes o el Opel o, aunque antiguos, el Chevrolet del 47 o Buick, todos en la misma foto. Página 46, entre la mención de todos los fabricantes no se saca al Goggomobil, del que se vendió gran cantidad. Página 47, se saca foto del Kapi, casi inexistente, y no del PTV, del que hubo muchas unidades más.

Como hay varios números por delante espero sepan corregir estos fallos.

Nicolás Martín Cinto
Madrid

N. de la R.—Estamos de acuerdo con usted en lo referente al número de páginas, pero no podemos olvidar que la revista tiene otras muchas secciones y éstas no pueden ser desatendidas. Respecto a sus precisiones, el Mercedes seis ruedas no es de la misma época, pero no

hemos podido resistir la tentación de ofrecerles una fotografía de un vehículo tan extraordinario como éste. Merecía la pena. En cuanto a los coches de importación, ciertamente algunos eran más raros que otros, pero puestos a precisar, no creemos que el Mercedes lo fuera tanto cuando se le conoció popularmente con el nombre de «Lola Flores» por el sonido a «castañuelas» de su motor. Del Goggomobil, hasta 1962 no empezó a fabricarse en España, aunque en 1957 ya existiera en Alemania. En el capítulo del año 62 hablaremos de este peculiar vehículo, con el que se vivieron tantas historias inolvidables. Por último, el PTV no figuró en el capítulo del año 56, pero sí lo hizo en el del 58. Por último, queremos aprovechar esta carta para subsanar una errata aparecida en la página 58 del número 80, en el capítulo correspondiente a 1957. En el pie de la foto del primer Seat 600 dice: «Presentado en la Feria de Muestras de Barcelona de 1967.» Obviamente no es del 67, sino del 57.

UNA sincera felicitación por la publicación de la serie «La España del 600». Ya era hora de que una revista especializada acometiera una etapa tan importante en el automovilismo español. Pero, ¿no podrían darle más páginas?

Faustino Fajardo
Salamanca

DEFORMACION DE LA VERDAD

ALIENDO al paso de la carta publicada el sábado 20 de abril de 1985, bajo el título de «Reclamación desatendida», con alusiones a la forma de proceder de nuestra empresa, hemos de decir que escrúpulos son los que tenemos en Carmo, S. A., en la formalización de cualquier operación, sea del departamento que sea.

Tenemos que aclarar que si es verdad que se le cobraron 27.000 pesetas como precio total de la instalación de un radiocasete con una antena electrónica direccional. Citamos lo del tipo de antena porque es un problema de índole técnico el que nos afecta. Justamente en el periódico «El Correo Catalán» del 20 de abril de 1985 se hacía alusión a la problemática de las emisoras de FM y de las múltiples interferencias que provoca, circunstancias éstas que pueden ser paliadas en el caso que nos ocupa con la colocación de una antena normal y también, lógicamente, con un receptor de mejor calidad, cosa que si es verdad que se le ofreció, pero con otros argumentos que los que él cita.

En defensa de la firma que representamos, tenemos que añadir que nuestro cliente la pone en entredicho sin ningún motivo, pues es un problema de montaje de un accesorio que sólo in-



N. de la R.—Sería nuestra intención, pero le decimos lo mismo que al señor Martín Cinto: las restantes secciones no pueden quedar desatendidas.

APROVECHO para mandarles unas fotografías de mi primer coche, una berlinetta Alpine, y para preguntarles un dato que no ha quedado suficientemente claro en los números que han publicado respecto a «La España del 600». ¿Cuál era la cilindrada exacta del primitivo 600? Por último, enhorabuena por esta serie. Estoy descubriendo anécdotas maravillosas sobre la historia de la España de entonces.

Olegario González
Teruel

N. de la R.—Gracias por su interés en este coleccionable y por la fotografía del Alpine. La cilindrada exacta del primitivo 600 eran 633 centímetros cúbicos.

NOTICIAS DE EMPRESA

ELECTRODOS DE PLATINO

Las bujías Bosch Platino que constituyen un revolucionario avance en este campo, ya se venden en España desde el pasado mes de marzo. Estas nuevas bu-

miten una serie de ventajas, como son el calentamiento inmediato, una marcha más redonda y suave del motor, aprovechamiento total del combustible desde el arranque, campo técnico de trabajo de la bujía más amplio y ahorro de gasolina. Por eso, la nueva bujía Bosch es perfecta para cualquier temperatura ambiente y ofrece una seguridad adicional cuando el motor trabaja a plena carga.

TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastin Español ofrece información a todos los interesados sobre las camadas disponibles, crianza de cachorros, trámites, etcétera, en los teléfonos 232 38 57 y 261 16 26.

CAMBIO EN MÖLNLYCKE

LA compañía multinacional sueca Mölnlycke, S. A. Productos Industriales, que pertenece al grupo Svenska Cellulosa A. B., después de haber cumplido una primera etapa en España con la formación de su red comercial, ha designado a Håkan Molin nuevo director comercial, en sustitución de Jan Svallingson, quien tras permanecer tres años en España ocupará la dirección en Italia. La Divi-

sión Industrial de esta empresa fabrica celulosa y tela sin tejer que sustituyen ventajosamente a todos los tipos de trapos que se utilizaban hasta ahora en el sector industrial.



CADA VEZ MAS IBIZAS

EL Seat Ibiza número 50.000 salió de la línea de montaje de la fábrica de Seat en Barcelona el pasado 6 de mayo. Este coche es en la actualidad el modelo más importante de Seat en cuanto a volumen de producción entre todos los vehículos que se fabrican en Barcelona. Lanzado al mercado a finales del pa-



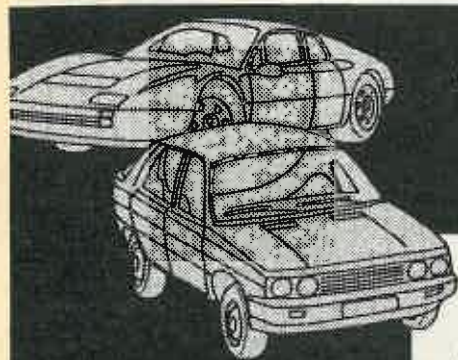
isado año, pronto se produjeron 400 unidades al día de las cuales se abastece el mercado nacional y la exportación.

ANALOGICO O DIGITAL

EN el Salón del Automóvil de Barcelona, la sociedad Bressel, S. A., primer fabricante español de instrumentos para automóviles, organizó un debate sobre la conveniencia de utilización en los automóviles de instrumentos de tipo analógico o digital. En este acto, al que asistieron como invitados especiales la actriz Victoria Vera, el modisto Josep Andreu, el soció-



logo Norberto Chaves, el profesor Luis Miravittles y el diseñador industrial André Ricard, no se llegó a ninguna conclusión determinante sobre uno u otro tipo de instrumentos, aunque quedó claro que la tecnología seguirá avanzando y la instrumentación digital se impondrá.



¡Se ha demostrado!

En Neumáticos para Automóviles...

- POR SEGURIDAD - POR KILOMETRAJE - POR GAMA - POR MAS AGARRE

¡FIRESTONE llega más lejos!

S-211

HS-1

S-660



En huellas Normal Ancha y Superancha.

Firestone



Agenda

DEL 28 DE MAYO AL 3 DE JUNIO

Televisión

● El domingo día 2 de junio, por la Primera Cadena y dentro del espacio «Estudio Estadio», se retransmitirá el **Gran Premio de Austria de Motociclismo** y la salida del **Gran Premio de Bélgica de Fórmula 1**. Por la Segunda Cadena, a las 15,05, se dará la llegada del Gran Premio de Bélgica.

Automovilismo

● El sábado 1 y el domingo 2 se celebrará la novena edición del **Rally Internacional Villa de Llanes**, puntuable para el Campeonato de España.

Compra-venta

● Los días 1 y 2 de junio se celebra la **VII Llotja para automóviles, motocicletas, miniaturas, libros, y todo lo relacionado con el automóvil antiguo**, que organiza la Col·lecció d'Automòbils de Salvador Claret.

Veteranos

● El domingo 2 de junio tendrá lugar en Badalona la **III Concentración de Motos Antiguas**, que organiza los Amigos dels Cotxes i Motos Veterans de esta ciudad catalana.

Náutica

● En aguas de Villanueva y la Geltrú tendrá lugar el sábado 1 de junio una prueba puntuable para el **Campeonato Continental de Offshore**, clases 1, 2, 3D y 3E.

cumbe a Carmo, S. A., y nada tiene que ver con Ford España, S. A., lo que motivaba la queja del señor Javier Pajares.

Ernest Bonell Bayo
Automóviles Carmo, S. A.

NO ESTAMOS DE ACUERDO

COMO asiduo lector de ésta, su «nuestra» revista, me dirijo a ustedes para manifestar (públicamente si es posible) una protesta contra TVE. La cuestión es la siguiente:

El pasado domingo día 12 se emitió a las 7 de la tarde la primera de una serie de estupendas realizaciones sobre la Fórmula 1 - Gran Prix. Por esto hay que felicitar al Ente Público, ya que no se trata de una serie extranjera, sino de una producción nacional. Hasta aquí, muy bien. ¡Bravo, señores!

Pero lo que me pareció de un mal gusto inexplicable y de desprecio a las geniales imágenes que se nos ofrecían son unas informaciones filtradas a modo de carteles amarillos, que no tenían nada que ver con el tema y que se referían a los resultados que se iban produciendo en partidos de fútbol de Segunda División, que en reiteradas ocasiones aparecieron a lo largo del programa, desvirtuando notablemente el reportaje. Esto demuestra la competitividad de los responsables.

Ignacio Cuevas
Madrid

N. de la R.—También a nosotros nos ha parecido excelente el programa Gran Prix y nos orgullece de que se haya realizado en nuestro país. Desde aquí felicitamos a nuestro compañero Paco Costas y a TVE por la emisión. En lo que ya no estamos de acuerdo es en su desacuerdo con la información sobrepresionada.

Es verdad que produce cierta confusión en las imágenes, pero TV es ante todo un medio informativo y como tal es encomiable su interés, en este caso, por ofrecer la noticia en el momento que se produce. No nos gusta demasiado el fútbol, y menos aún la Segunda División, pero hay millones de espectadores para quienes esta información es importante y les permite ver el programa mientras están atentos a los resultados. Lo ideal, naturalmente, sería que el programa se emitiera a una hora de mayor audiencia y en la que no hubiese interferencias, pero ofrecer información interesante (para millones) por medio de subtítulos es práctica común y recomendable en todas las televisiones del mundo.

Sólo nos queda esperar a que TVE nos ofrezca en subtítulos información sobre resultados automovilísticos durante la retransmisión de otros espacios.

FALLOS EN UN RENAULT-18

EL 3 de abril de 1984 compré un Renault 18 GTS en el concesionario de la calle de Rivadavia, 16, de Madrid; desde el mismo momento de retirar el coche empecé mi largo calvario con él. El coche, desde origen, presentaba fallos en tres puntos vitales: dirección, frenos y motor. Una y otra vez me remití al concesionario con objeto de que reparasen el coche, hasta el número de 12 veces, tanto a

ése como a su filial, separadas estas visitas en el tiempo, llegando a estar más de mes y medio en total el coche inmovilizado. Las declaraciones de los «técnicos» de Renault eran siempre las mismas: que a mi coche no le pasaba nada y que todo eran imaginaciones mías. El peritaje oficial que adjunto les remito es la prueba visible de todo lo contrario.

Por todo ello deduzco que todas las piezas que en su momento me indicaron que procedían a cambiar no fueron nunca sustituidas, porque si así fuera estas anomalías se hubiesen solventado desde el principio. Ahora yo me pregunto: ¿Hasta dónde es necesario que el usuario español llegue en reclamación de sus justos derechos? ¿Tengo que contentarme con un automóvil defectuoso desde el principio y que ha sido manoseado en múltiples ocasiones por supuestos «profesionales»? Entiendo que un coche con 12.150 kilómetros y trece meses de vida nunca podrá ya dar el mismo rendimiento y resultado que uno que no hubiera sido tan manipulado. Y por fin, ¿quién me resarce a mí de tantos sinsabores, desesperaciones y frustraciones, al no verme nunca atendido en mis justas reclamaciones, y de todos los gastos que todo ello lleva consigo? ¿Dónde está el prestigio de una marca que cita como slogan «mecánica y confort»? Y en especial, ¿para qué las garantías?

José A. Alonso
Madrid



Hasta un millón en 72 horas. Para comprarlo todo. Sin avales.

Lo conseguí!

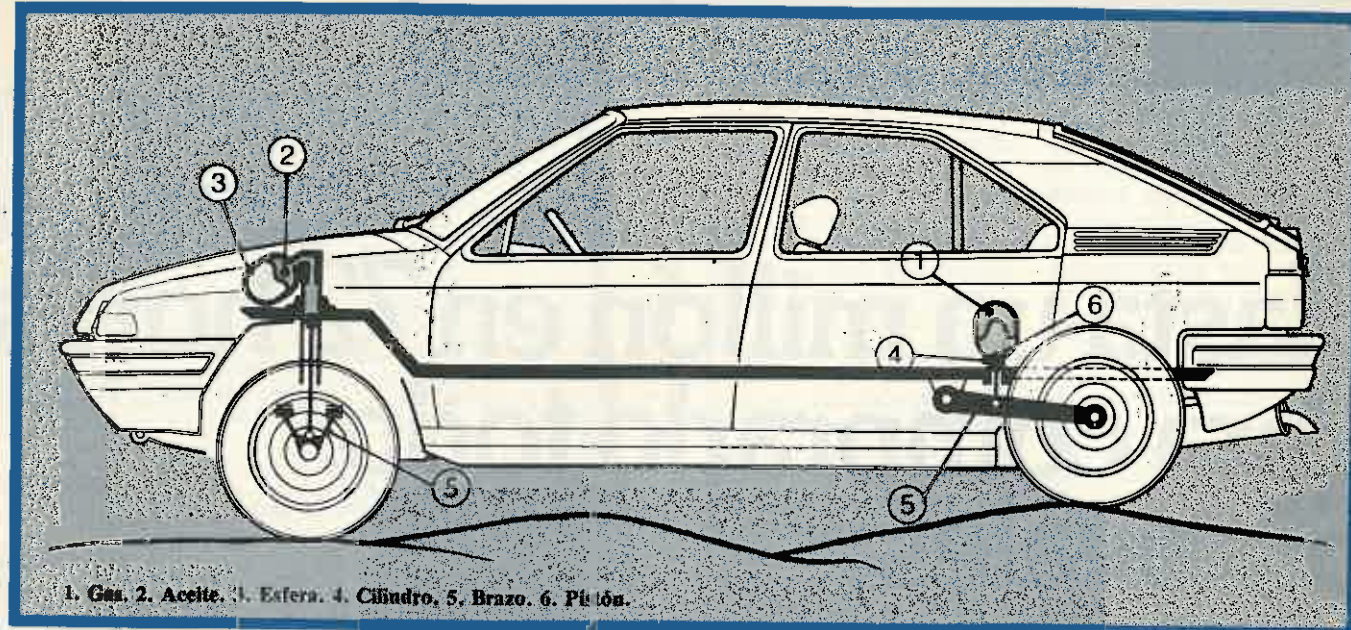
ABE. 15.221



BANCO DE BILBAO

Banco del Comercio. Banco Industrial de Bilbao.
Banco de Huesca. Banco de Promoción de Negocios. Banca Mas Sardá. Banco del Oeste.
Banco de Extremadura. Banco Latino.
Del Grupo Banco de Bilbao.

Conozca su coche



COMO UNA ALFOMBRA VOLADORA

La suspensión hidroneumática se ha convertido en los últimos años en uno de los argumentos más importantes para vender coches por parte de Citroën, marca pionera en este campo. Los resultados son muy buenos y los usuarios de este tipo de suspensión lo demuestran, ya que Citroën es una de las marcas que tiene un porcentaje mayor de clientes que son asiduos a la marca.

El funcionamiento de la suspensión se basa en la existencia de un circuito de aceite a presión que comunica las cuatro esferas situadas en cada una de las ruedas, que actúan como si fuesen amortiguadores. Estas esferas están divididas en dos partes y separadas por un tabique elástico, que separa el aceite de un gas, en este caso nitrógeno. Los esfuerzos transmitidos por la suspensión son absorbidos por la presión del gas. De esta forma, como la presión del gas y del aceite se contrarrestan, mediante una serie de válvulas

situadas en la bomba principal, se mantiene la presión de forma que la altura del coche sobre el suelo permanece constante.

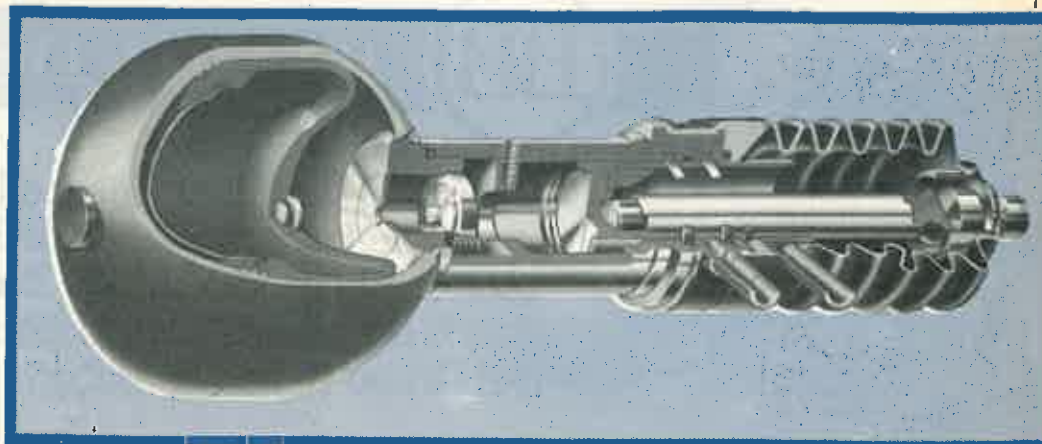
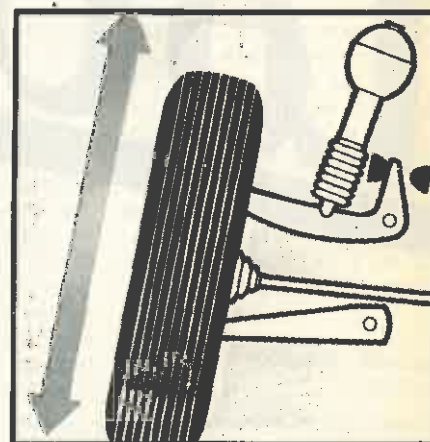
Esta suspensión también permite variar la altura del coche a voluntad del conductor mediante una palanca situada en la consola central. Con esta palanca se aumenta la presión del circuito, con lo cual el coche sube y permite salvar obstáculos o simplemente facilita la operación de cambiar una rueda.

El mantenimiento de esta suspensión se limita a comprobar el nivel del aceite del circuito y a cambiar las esferas de gas cuando se deterioran. La fiabilidad de

las esferas de gas es mucho mayor que la de un amortiguador normal y, por tanto, durante muchos más kilómetros que los amorti-

guadores. El punto más destacado de esta suspensión es la seguridad y el confort de marcha que proporciona.

Corte de una esfera de suspensión. El émbolo central está unido mecánicamente al brazo de suspensión y transmite la presión que ejerce al sistema hidráulico de aceite y gas.



Las esferas de este tipo de suspensiones actúan como los amortiguadores convencionales, aunque duran muchos más kilómetros en perfecto estado.

ANGEL NIETO

Doce + una veces Campeón del Mundo.

"Los KITS MEDINABI son los únicos con Rodamientos SKF y Retenes montados en Equipo Original."



KITS medinabi de Rodamientos para ruedas

KITS MEDINABI para reparación de ruedas con Rodamientos y Retenes montados en todos los automóviles nacionales y en los importados de mayor venta.

KITS MEDINABI, máxima calidad y garantía en el mercado.

...y recuerde: en **medinabi** lo hay...

Comprar y vender



EL MAYOR STOCK DE OPEL DE TODA ESPAÑA

Movilauto, S. A.

20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50. MADRID
Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68.
Disponible en sistema Leasing.
Financiación hasta 36 meses.

ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

SEAT Castellana Motor, S. A.

CASTELLANA, 278 - Madrid 28046
TELS. 215 33 40 - 215 51 59

TENEMOS EL COCHE DE OCASION QUE DESEA Y GARANTIZADO HASTA 12 MESES FINANCIACION HASTA 36 MESES

**¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!**

Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas - Sr. Arroyo

TAMBIEN ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

Red Seat. La garantía más fuerte

sacal AGENCIA OFICIAL MERCEDES BENZ

- El mayor stock en vehículos Mercedes-Benz a estrenar y ocasión
- Entrega inmediata todos modelos
- Máxima valoración a su vehículo usado
- Todas fórmulas financiación, incluso leasing hasta 48 meses
- También ocasiones en BMW, Porsche, Volvo, etc.
- Garantía real hasta 12 meses
- Oferta especial 300 Diesel, estrenar

VISITENOS SIN COMPROMISO

Nuñez de Balboa, 3 435 11 83
(Semiesquina Alcalá) MADRID

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

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

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION

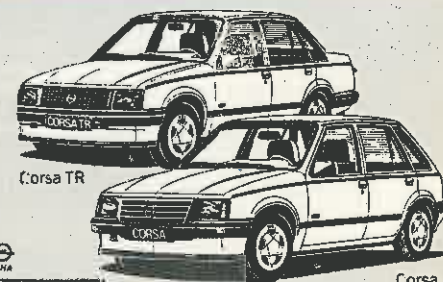
Démos su confianza.

Paseo de las Delicias, 65 y 100 bis.
Tel. (91) 468 46 08. 28045 MADRID

Ya tenemos ese Corsa que Vd. esperaba. Nuevos Opel Corsa 4 y 5 puertas.

Ya los tenemos para Vd. Son los nuevos Corsa 4 y 5 puertas, que aumentan la ya amplia gama de posibilidades que le ofrecen los Corsa. Venga a ver el que prefiere. Los tenemos todos. Para que encuentre siempre el que mejor se adapta a sus necesidades. Aquí los tiene. Le esperamos con las puertas abiertas.

Véalos en **motor gas** Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/61. MADRID
Victor de la Serna, 12. Tels. (91) 458 65 00/04



OPEL INNOVACIONES EN MARCHA

Corsa

**¡ESTO ES UN REGATA!
¿Quién da más?**



FABRICADO POR FIAT AUTO SpA

- | | |
|--|--------------------------------|
| ★ Dirección asistida | ★ Bloqueo de puertas |
| ★ Alzacristales eléctricos | ★ Citymatic |
| ★ Cronómetro digital | ★ Derivabrisas |
| ★ Check-panel con control de incidencias | — Encendido electrónico |
| | — Cut off |
| | — Batería sin mantenimiento |
| ★ Motor 100 CV DIN 1.646.873,- | ★ Motor ES 1.364.059,- |
| ★ Motor Diesel 1.9 1.704.184,- | ★ Motor Diesel 1.7 1.512.318,- |

Precios totales con impuestos incluidos.

Y además puede salirle gratis.

Véalos en: **Vagma, s.a.**

López de Hoyos, 62 - Tel: 411 67 44
Avda. de los Toreros, 14 - Tel: 245 72 02

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESES Y LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52

Comprar y vender

MARVILSA RADIOCOMUNICACIONES EMISORAS BUSCAPERSONAS

Estudios y proyectos equipos. Instalaciones, reparaciones, ajustes, reformas, revisiones y mantenimiento de Radiocomunicaciones y teléfonos para el automóvil 40 km. alcance.

TIENDA Y TALLERES PROPIOS

Castrojeriz, 1 28025 MADRID
Teléfono (91) 461 84 77

TASA INGENIEROS, S. A.

IRESA INTERNATIONAL RACING ENGINEERING S.A. TRANSFORMA

CENTRO DISTRIBUIDOR

C/. COSLADA, 4 (semiesquina con Francisco Silvela)
Teléfono (91) 255 69 80. 28028 MADRID

ACONDICIONADORES DE AIRE PARA AUTOMOVILES

IMPORTADOR-DISTRIBUIDOR

CUPIA S.A.

AUTOCLIMA

LONDRES, 1 - TELEX. 48.031
TELEFONOS: 255 99 02 - 255 96 12
255 96 14 MADRID-28028

SERVICIOS OFICIALES EN TODA ESPAÑA



LA GAMA MAS AMPLIA EN COCHES DE OCASION

En los Centros de Ocasión Ford encontrará el coche que busca, porque tenemos todas las marcas y todos los modelos, y una organización nacional a su servicio. Además, nuestros coches están revisados y financiados por su Concesionario Ford.

Venga a comprobarlo. Es una gran ocasión.



radio* automovil

HIFI - CAR - STEREO

DISTRIBUIDOR OFICIAL

SERVICIO POSVENTA

PIONEER

- Instalaciones especiales y antirrobo en 24 horas
- El mayor surtido de repuestos originales
- Financiación hasta 36 meses

Conde de Aranda, 14 (semiesquina a Claudio Coello, 10)
431 53 15
276 93 30

AUTOMOVILES CANALCAR

EL UNICO SITIO DONDE VD. PUEDE
COMPRAR UN COCHE USADO, CON LA
TRANQUILIDAD DE UNO NUEVO.

EMPRESA
RECOMENDADA

CANALCAR: MAS DE 200 AUTOMOVILES
TOTALMENTE REVISADOS Y CON UN CARNET
DE GARANTIA TOTAL DE PIEZAS Y MANO DE
OBRA INCLUIDA, POR TRES MESES.

EXPOSICION Y VENTA
Martin de los Heros, 63. Teléfonos: 248 62 60 y 248 58 60
MADRID



FERNAN GONZALEZ, 39-TF. 274 00 66
ACACIAS, 20-TF. 468 32 44-MADRID

OFERTAS ESPECIALES DE ESTA SEMANA

- Ford Orion, año 84
- Peugeot 505 SR, año 83,
aire, casi a estrenar
- Ford Taunus 2.0 semi-
nuevo. Pocos kms
- Seat Ronda Crono Negro
Pocísimos kms.
- Opel Corsa 1.200 TR
Año 84. Casi a estrenar
- Ford Granada, precio su-
per oferta
- Seat Fura, año 83, 5 vel.
precio super oferta
- Citroen CX Diesel impe-
cable

CREDITOS A 4 AÑOS
9,5 % INTERES
INFORMACION:
274 00 66

VISITENOS EN NUESTRAS
EXPOSICIONES
Fernán González, 39
Acacias, 20
NUESTRA MAYOR
CUALIDAD
«LA CALIDAD»



TOTALMENTE
EQUIPADAS.
COMODISIMAS. NUEVAS
O USADAS. Y CON
GRANDES FACILIDADES
DE PAGO

autocaravanas



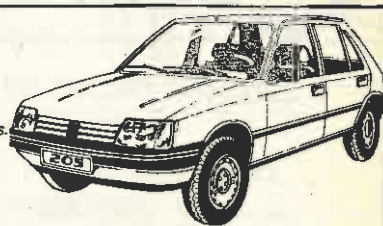
Carretera de Alcobendas a
Barajas, km. 5,800.
Alcobendas (Madrid). Tels.
(91) 653 00 22 - 653 01 90

PEUGEOT 205 CONTIGO AL FIN DEL MUNDO.

FINANCIACION
ESPECIAL

MOTORLANDIA, S.A.

EXPOSICIONES: Paseo de la Castella-
na, 268. Teléfono 733 96 98. Plaza República Dominicana, 6. Teléfono 457 65 65. SERVICIO
Y RECAMBIOS: Avenida de Manoteras, 4-2, esquina a carretera de Burgos, km. 5. Teléfonos:
202 81 40 - 202 81 41.



De 55 a 105 CV.
Desde 49 l. a los 100 kms.
Hasta 190 Km/h.
Elevadas Electricas.
Inyección Electrónica.
Garantía 1 año.

EXPOSICIONES: Paseo de la Castella-
na, 268. Teléfono 733 96 98. Plaza República Dominicana, 6. Teléfono 457 65 65. SERVICIO
Y RECAMBIOS: Avenida de Manoteras, 4-2, esquina a carretera de Burgos, km. 5. Teléfonos:
202 81 40 - 202 81 41.



REPUESTOS IMPERIO

(GASOLINERA) PLAZA LEGAZPI, 9.
Tel. 228 44 00 - 239 66 00

AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL)
SPARKOMATIC
PIONEER

ALPINE PIONEER
SPARKOMATIC

10 % DTO. EN ESTAS MARCAS
MONTAJES Y EQUIPOS
SONIDO 24 HORAS
SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

NEUMATICOS

MICHELIN
PIRELLI

(MONTAJES Y EQUILIBRADO
GRATUITOS
PRESENTANDO ANUNCIO)

OFERTA JUNIO: TECHO SOLAR
CONSULTE PRECIOS
(GRANDES DESCUENTOS)

TECHO CORVAYR (TOTALMENTE PRACTICABLE)
APARCAMIENTO PROPIO

Auto Beltrán s.a.

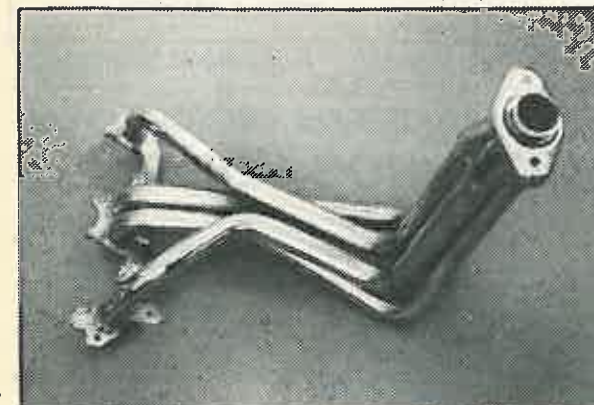
Calvet, 41-45 - Tel. 209 79 11 - BARCELONA

MERCEDES 300 T-D. Estrenar
MERCEDES 190 E B-GG
MERCEDES 450 SEL 6.9 B-M
MERCEDES 350 SLC B-T
MERCEDES 350 SE V-S
MERCEDES 190 SL B-438
MERCEDES 450 SE B-BV
BMW 735 i B-EV
BMW 728 B-DU
BMW 320a NA-I
BMW 3.0 CS M-AP
PORSCHE Carrera Targa 3.0
PORSCHE Turbo B-BC
PORSCHE 928 B-FB
MAZDA 323, varios colores, a es-
trenar
ALFA ROMEO GTV 2.5 A-AB

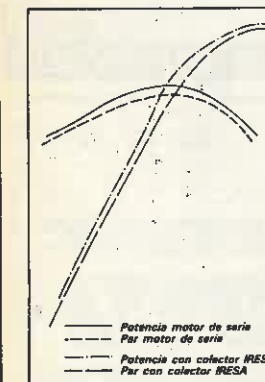
LAMBORGHINI Spada B-I
MASERATI MERAK SS V-AF
JAGUAR E Coupé B-775
JAGUAR XJ 12 5.3 M-DU
BUICK ELECTRA B-CH
FORD MUSTANG MATCH 1 M-DU
LINCOLN CONTINENTAL MARK IV
MERCURY COUGAR B-638
PANTHER LIMA PM-S
VOLKSWAGEN 1302 LS B-I
FIAT 130 Coupé B-R
VOLVO 145 Ranchera B-EV
FORD GRANADA GHIA
Americano
FORD MUSTANG M-B
TRIUMPH TR 5 B-EN

CONCESIONARIO OFICIAL mazda

GANAR POTENCIA y disminuir consumo es posible



con unos colectores de escape de salidas independientes IRESA



Los colectores de escape IRESA, son especialmente indicados para potenciar los regimenes medios y altos en los automóviles actuales, que giran todos por encima de las 5.000 RPM y que raramente trabajan por debajo de las 3.000 RPM. Con ellos se consiguen incrementos de potencia entre 4 y 8 CV Din, sin variar el consumo de combustible.

Es decir, disminuye el consumo específico. Los colectores de escape IRESA están diseñados según las técnicas más avanzadas. Su sistema es un 4-1, lo que explica porque IRESA es el 1er. fabricante Español de colectores de escape independientes y el único que los exporta a toda Europa.

nuestros colectores de escape se suministran completos con todos los accesorios de montaje. Solicite información general de nuestros productos.



Piezas especiales y recambios para automóviles deportivos
Polígono Industrial «EL SEGRE» LERIDA-LLEIDA - (España)
Tel. (973) 20 16 62 / 20 16 66 Tlx. 51.492 IRESA-E

CITROËN CASTILLO

AGENTE OFICIAL
A TODOS LOS COMPRADORES DE UN VEHICULO
NUEVO O USADO LE REGALAREMOS UN
RADIOCASSETTE
FINANCIACION HASTA 60 MESES SIN ENTRADA.
VISITENOS EN: Lope de Haro, 18 - Tel. 279 23 06
MADRID Avda. Pablo Iglesias, 92
Tel. 450 25 66

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.

VEHICULO NUEVO SEAT-AUDI-VW
CON UN RADIO-CASSETTE
TOTALMENTE INSTALADO

AVENIDA DE OPORTO, 91 MADRID TEL. 472 31 96
EUGENIA DE MONTEJO, 100 TEL. 208 69 67

ARGUELLES BLASCO DE GARAY, 37
CONCESIONARIO OFICIAL
Tels. 244 11 91 - 449 72 86 MADRID

OFERTAS ESPECIALES EN
TODOS NUESTROS MODELOS

¡¡COMPRUEBELO!!

SUSCRIBASE A MOTOR 16

Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

Para cualquier información complementaria o para suscribirse ahora mismo
llámenos al teléfono 91-268 04 02-03.

Comprar y vender

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

TEASA
Talleres
Emilio Arenas, S. A.
GENERAL PARDIÑAS, 3 Dpto. Tel. 275 18 38 NUÑEZ DE BALBOA, 36. Tel. 275 12 17 MADRID-28001

PIONEER
SONIDO EN ALTA FIDELIDAD PARA SU AUTOMOVIL
INSTALACION AUTO-RADIO Y ALARMAS

DISTRIBUIDOR
SPARKOMATIC ALPINE
FUJITSU TEN KENWOOD
BLAUPUNKT JBL J. B. Lansing
ENVIOS A PROVINCIAS

MINUSVALIDOS

Aparatos adaptables a todos los vehículos nacionales e importados. Remitimos a toda España e instalamos en nuestros talleres. Veintiocho años de experiencia.

AUTOESCUELA

Sanz

Fuente del Berro, 18
28009 MADRID
Teléfono (91) 401 60 91

TELESPORT, S. A. VIDEO-RALLYE

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

DESGUACES JACINTO SIERRA

- VENTA DE VEHÍCULOS DE OCASION CON AMPLIAS FACILIDADES DE PAGO.
 - COMPRA Y VENTA DE VEHÍCULOS PARA DESGUACE.
- TEL. 691 35 96 (MADRID)

LOS VERDADEROS ESPECIALISTAS EN TECHOS SOLARES



Britax

HOMOLOGADOS EN TODA EUROPA

C/ ERCILLA, 48
Tels. 474 98 18
474 40 69
MADRID 28005

LUNAS PARA EL AUTOMOVIL
TODOS LOS MODELOS

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

Blasco de Garay, 63
(Madrid 28015)

MOVILAUDIO S.A.

Tel. 244 23 56

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

**INSTALACION Y REPARACION
DE TODO TIPO DE AUTO-RADIOS
RADIOALARMAS-TELEFONOS-FINANCIAMOS
ENVIOS A PROVINCIAS**

SPARKOMATIC

Sansui

PIONEER

FIAT BALILLA Año 1933

Perfecto
funcionamiento
Pasada inspección ITV
Tel. (91) 228 44 00

VEHICULOS CLASICOS OPORTUNIDAD

Dodge Brothers, año 1922
Fiat Balilla, años 40
Fiat Topolino, años 40
Perfecto estado. Particular.
Tel. (91) 242 50 86 242 51 88

SE VENDE R-5 M-AF

Buen estado
185.000 pesetas
Tel. (91) 401 51 86
Tardes

R-12 RANCHERA

Buen estado
Duerme en garaje
230.000 pesetas
Tel. (91) 275 23 32
Noches

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION



VILARDELL

BALMES, 25. TEL. (93) 418 05 89. BARCELONA-7



LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS 1961

Escopetazo nacional



Si, yo también, como otros tantos miles de españoles, fui durante mucho tiempo el típico «hombre del 600». Era el año 1961 y, a la vez que en España comenzaba a fraguarse esa especie de *new deal* rooseveltiano de tortilla y pandereta que llegó a llamarse milagro económico, mi vida

profesional parecía encarrilarse hacia una satisfactoria cristalización de mis ambiciones personales. Por supuesto, no era oro todo lo que relucía; seguía existiendo la censura, la presión política, el malestar interno, pero era algo semejante a un momento de chispeante optimismo en el que se dejaban atrás las oscuras miserias

Luis
García
Berlanga



de la posguerra, la tenebrosa paz de las puertas cerradas.

Comenzaba la década prodigiosa, los felices sesenta, y con ella una fuerte esperanza de corazón en pugna con un inevitable escepticismo cerebral. Yo acababa de estrenar mi película «Plácido» y andaba en los preparativos de «El verdugo». «Plácido» trataba precisamente de el desacuerdo entre la bulliciosa euforia de una clase media en boyante progreso y la mala conciencia respecto a las clases indigentes, que trataba de solucionarse dándoles un langostino por Navidad. Lo gracioso es que yo, por entonces, estaba metido de cabeza en aquel reluciente espejismo de prosperidad burguesa. Para mí y mi familia empezaban a quedar atrás pasadas penurias, mi película llegó a ser nominada para el Oscar y me ponía en bandeja el sueño dorado de visitar Hollywood y codearme con los grandes directores y todas aquellas estrellas que nunca podíamos llegar a creer que fueran de carne y hueso; y, entre tanto, hasta conseguía reunir unos ahorros para construirme un chalet a las afueras de Madrid, en una agreste finca llamada Somosaguas que sólo habitaban por entonces Lucía Bosé y Luis Miguel Dominguín, y que hoy se ha convertido en una urbanización en la que viven centenares de familias.

Y, faltaría más, también me compré un coche nuevo. Tras una aforable y romántica época en la que conducía un viejo y sólido Opel Rekord, que aún recuerdo con verdadera nostalgia, y después de la catastrófica experiencia vivida con un «Siata» descapotable que se pasaba más tiempo dormitando en el taller que cumpliendo sus obligaciones sobre el asfalto, llegó



Al cómodo plazo

EN 1961, la SAE de Automóviles Renault inaugura la que será la forma habitual de vender coches en España en los próximos años. El Dauphine se ofrece a plazos. Este modelo, que ha empezado a fabricarse en 1958, es ya un viejo conocido del automovilista hispano. Está a medio camino entre los 600 ó 4/4 y el 1400 de Seat. Tiene una línea que en el momento de su lanzamiento ha sido muy comentada por todos los públicos, que se debaten entre llamarle «dofin», «dofan», «delfín», etcétera, aunque un triste apelativo, «el coche de las viudas», ven-

drá a caerle encima con el paso del tiempo.

Ya para la propia Regie Renault, en Francia, el lanzamiento del Dauphine supuso una pequeña revolución. Con él dio un paso adelante la producción mecanizada y sus cadenas de montaje en la fábrica de Flins tuvieron ilustres visitantes, como el mandatario soviético Nikita Krushev o los príncipes de Mónaco.

En España, en 1961, todavía la oferta de automóviles es muy limitada. Los coches de importación siguen llegando con cuentagotas, aunque precisamente en junio de ese año se anuncia la concesión de 4.000 licencias. Las fuentes oficiales decían entonces que «no podía calificarse de estrictamente necesaria en España la importación de automóviles de turismo». La mayoría de los usuarios se quedaban con las ganas, pero pronto iban a verse por nuestras carreteras, y procedentes de esos cupos, algún que otro Peugeot 404, Lancia Flavia, Citroën DS, Fiat 1500, Renault Florida o los Triumph TR 3



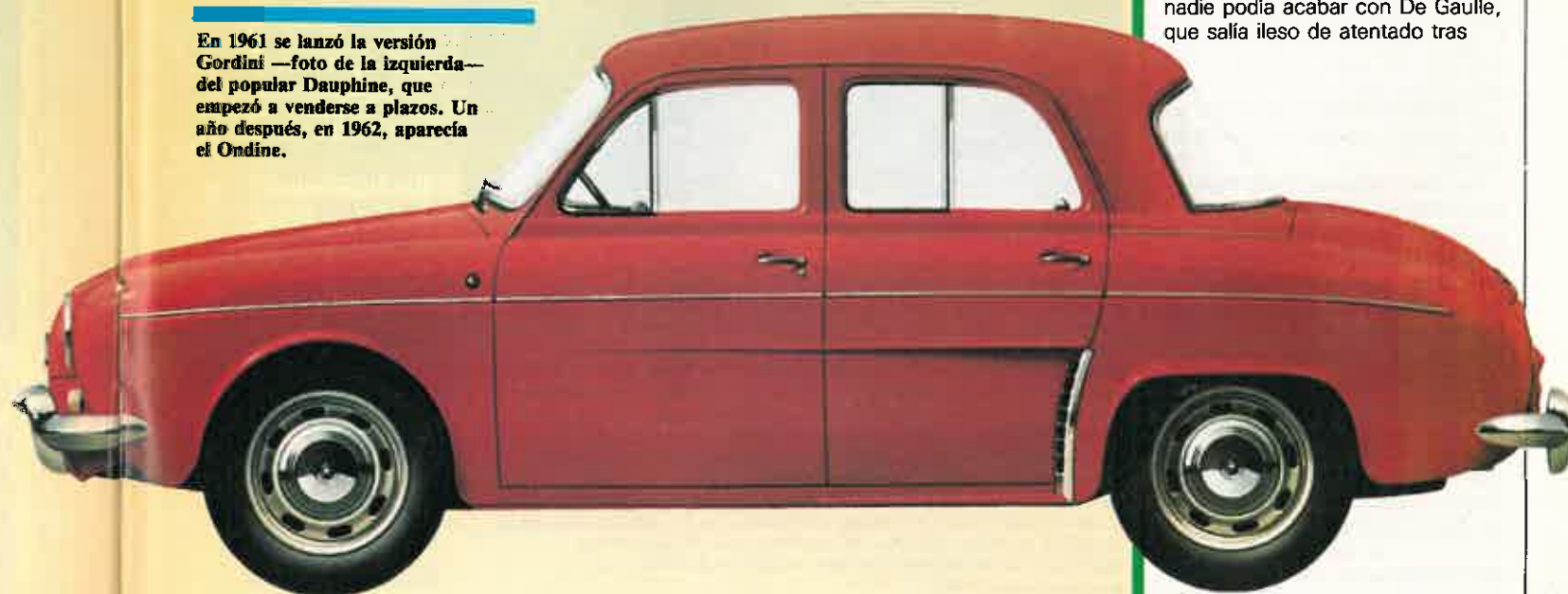
y Austin Healey que aún hoy se admiran fugazmente.

Para compensar esa sed de novedades, Renault lanza la versión Gordini del Dauphine. Un motor potenciado de 845 centímetros cúbicos, con 40 caballos SAE y un cambio de cuatro velocidades, permiten filtrar con los 135 kilómetros por hora, aunque no sea en unas condiciones óptimas de estabilidad, pese a la llamada suspensión «aerostable». Su motor trasero, en voladizo, limita su comportamiento, lo que rápidamente pone manos a la obra a los preparadores de entonces. Nombres ilustres en el automovilismo deportivo, como Jorge de Bagration, hicieron sus pinitos con aquellos Gordini. En Francia, los Dauphine ya han dado pruebas de su buen juego en el campo deportivo, con victorias en los Rallyes de Montecarlo y Tour de Córcega, entre otros.

Pero aquella versión Gordini ofrecía, además, detalles tan refinados entonces como los neumáticos de banda blanca, lavacristales o asientos delanteros regulables en tres posiciones. El Dauphine básico, sin llegar a tales niveles, costaba 105.600 pesetas (en septiembre bajaría a 95.000 pesetas). A plazos, se cobraba una entrada de 50.000 pesetas y mensualmente se pagaban 7.000. Renault sólo exigía que el coche fuera asegurado a todo riesgo, lo que suponía 8.000 pesetas. Era el comienzo de una larga historia.

A. M.

En 1961 se lanzó la versión Gordini —foto de la izquierda— del popular Dauphine, que empezó a venderse a plazos. Un año después, en 1962, aparecía el Ondine.



el momento de hacer como todo hijo de vecino y comprarme un «600»: pequeño, barato y eficaz; decisión que marcaría durante años mi recalcitrante fidelidad a la casa Seat, fidelidad un tanto debilitada últimamente a vistas del resultado que me está dando el Seat Ronda que me compré apenas hace un año.

Recuerdo mis idas y venidas en aquel «600» de color «beige», acudiendo a las citas con Rafael Azcona, el guionista con cuya colaboración comencé toda una nueva etapa en mi vida y hombre absolutamente reacio a querer saber nada relacionado con los automóviles. También los viajes a Valencia, mi ciudad natal. Unos viajes más lentos que los actuales, pero también más divertidos, con abundantes paradas para tomar tentempiés o visitar pueblos al margen de la carretera.

Mientras tanto, comenzaba a hablarse de nuestro ingreso en el Mercado Común, aunque Morán por entonces aún debía andar haciendo oposiciones y poco debía saber de las diferencias entre la bacaladilla y el gallo. En aquel tiempo no había chistes de Morán, pero sí muchos de Franco. Recuerdo que hubo una verdadera avalancha de ellos tras un accidente que sufrió el general al estallar en las narices una escopeta durante una cacería de aquellas famosas, que años más tarde servirían para inspirarme «La escopeta nacional». Estaba claro que ni él mismo conseguía matarse, al igual que en Francia nadie podía acabar con De Gaulle, que salía ileso de atentado tras

atentado. No le ocurrió lo mismo a Hemingway, que como buen tirador se voló certeramente los sesos, ni siquiera esperando a que llegaran las cinco de la tarde y sonaran los clarines, mientras que en su querida Cuba, castristas y anticastristas se zurraban la badana en la bahía de Cochinos.

Los tiempos estaban cambiando. Los rusos habían puesto en órbita a Gagarin y comenzaba la lucha con los americanos por ver quién llegaba antes a la Luna. La televisión ya había llegado y podíamos ver a Laurita Valenzuela sonreírnos y hasta enseñarnos la



La política no sólo se decidía en los Consejos de Ministros. Las cacerías servían, además, para cerrar buenos negocios.

rodilla, mientras nos vestíamos con revolucionarios trajes de «enkalene» o «tergal» y escuchábamos por la radio a los grupos ye-yés que trataban de imitar a los Beatles. Entre tanta expansión festiva, monseñor Escrivá de Balaguer y sus chicos del Opus empezaban a extender sus redes para hacerse con el poder, demoliendo a la vieja guardia franquista para implantar una nueva generación de serios y estirados tecnócratas de comunión diaria.

La vida cotidiana, por lo demás, era tranquila y, pese a todo, divertida. Vienen a mi memoria largas e inolvidables noches en la terraza del café Gijón, hablando hasta el amanecer de lo divino y lo humano, de temas mundanales y paganos, de infiernos compartidos y frivolidades celestes, con gente de enorme talante cultural entre la que existía una amistad vibrante. Gente como Edgar Neville, Tono, Conchita Montes, Fernando Fernán-Gómez, Antonio Mingote, las hermanas Santonja y tantos otros, con los que disfrutaba durante horas de una conversación brillante, imaginativa y llena de humor. Ellos forman parte de mis

Lo que dio de sí... 1961

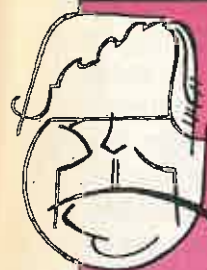
- En mayo se anuncia el compromiso matrimonial de **Don Juan Carlos** con **Dofia Sofia** de Grecia.
- España abandona el protectorado de **Marruecos** y adquiere excedentes agrícolas de Estados Unidos.
- En marzo se celebra una conferencia europea para pedir la **amnistía política** en España. Mientras, la organización **ETA** coloca varias bombas en la línea de ferrocarril Madrid-Bilbao por donde ha de pasar un tren con ex-combatientes.
- Aparece en la Universidad de Madrid la Federación Universitaria Democrática de España, más conocida por sus siglas **FUDE**.
- En diciembre, el general **Franco** resulta herido en su mano izquierda al estallar la escopeta durante una cacería. Dos meses antes se había aprobado el ambicioso **Plan de la Vivienda** para 1961-1976.
- **Camilo José Cela** publica «Los viejos amigos» y en Barcelona se estrena «La Atlántida», de **Manuel de Falla**.
- Junto a «Plácido», en cine triunfan «El séptimo sello», de **Bergman**, «Marcelino, pan y vino» y «Los golfos», primera película de **Carlos Saura**.
- El capitán **Galvao**, junto a varios anarquistas españoles y portugueses, secuestra el buque «**Santa María**».
- A escala internacional, guerra civil en el **Congo** y asesinato de su primer ministro **Patricio Lumumba**. También es asesinado el dictador dominicano **Trujillo**.
- En primavera se produce la invasión anticastrista de **Cuba** y en agosto comienza a construirse el **muro de Berlín**.
- El **Papa Juan XXIII** publica la encíclica «**Mater et Magistra**». Mueren, entre otros, en este año, **Ernest Hemingway** y «**Chico**» **Marx**.



Tétricas señales

La progresiva motorización del país comienza a cobrarse sus primeros balances negativos. En 1960 se registran ya 1.760 muertos y 41.038 heridos por accidentes de circulación cuando el parque sólo supera ligeramente el millón de vehículos, de ellos 358.900 turismos. Las autoridades competentes comienzan a preocuparse. Y no se les ocurre más que la brillante idea de indicar en las carreteras los lugares donde se ha registrado un accidente mortal. El fin de las autoridades era el de «producir un impacto en la conciencia del usuario», según comentaba el entonces director general de Carreteras, **Vicente Mortes**. Pero las tétricas señales pierden con el tiempo su efecto disuasorio y, afortunadamente, se decide eliminarlas. Es un ejemplo más de la simpleza de ideas con que, no aquéllas, sino otras muchas administraciones posteriores, han tratado el problema de los accidentes de tráfico.

EN aquel tiempo no había chistes de Morán, pero sí muchos de Franco. Hubo una verdadera avalancha de ellos cuando al general le estalló en las narices una escopeta durante una cacería



Los ingenios de Ramón con rueda de repuesto

GREGUERÍAS —por invención, por antonomasia y por definición— sólo son las de **Ramón Gómez de la Serna** (1888-1963). Pero en sentido amplio, a todos se nos ha ocurrido alguna vez una greguería, que, a despecho, de lo inefable del asunto, es como una chirimita que súbitamente se interpone en el ojo de nuestra imaginación. Las greguerías son las señales de tráfico de cuyo significado no nos apercebimos hasta que ya es demasiado tarde, cuando vamos embalsados en el coche del ensañamiento.

Bueno, uno se conformaría que el magnánimo de Ramón aceptara como pasables estos toscos perfiles de su producto

inimitable, «incopiable», y no por falta de imitadores. Porque la patente dura más allá de su muerte y de su casi olvido actual. Cientos, miles de greguerías, la mayor parte nunca compendiadas en libros, publicó Gómez de la Serna entre 1910 y el final de su vida, y ninguno de sus innumerables depredadores pudo arrebatarse la primacía ni el dominio del género.

Una rápida exploración de la constelación greguerística más conocida nos permite descubrir docenas de tales «pulsares» poéticos inspirados en el automóvil.

Un buen número de ellas son contemporáneas de la familiarización —asombro estupefaciente, miedo casi reverencial ante el

nuevo portento mecánico— del hombre occidental con la máquina autopropulsada de cuatro ruedas. De cuando aún los escritores decían gular un auto, como Jorge, el personaje de «El hombre que compró un automóvil», del **Wenceslao Fernández Florez**, de quien celebramos centenario este año.

Hay, entre las greguerías automovilísticas de la presente —y forzosamente limitada— selección, una que, por su poder de abstracción y su calado universal, se me antoja definitiva, redonda, esplendorosa:

«La gasolina es el incienso de la civilización».

Y a buen degustador, pocos años bastan



LA rueda que, despedida del automóvil en la catástrofe, sigue corriendo, parece ir en busca de los primeros socorros

EN un automóvil azulado en la playa parece un hijo del mar.

LLORAN los autos cuando dan la vuelta a las esquinas.

CUANDO el parabrisas presenta la telaraña de la pedrada, parece que ya tiene salvoconducto para no caer en mayor catástrofe.

MAY afortunados en luces del tráfico y desgraciados a los que sólo les salen al encuentro las luces rojas.

EN el maletín del mecánico siempre hay el tornillo que falta, pero la tuerca no, la tuerca se escapó con otro.

EL automovilista muy viajero se alimenta sobre todo con los macarrones kilométricos de las distancias.

UNA sensación optimista es ver una rueda pintada de amarillo.

MAY automóviles con ruido de tripas a los que convendría dar bicarbonato.

Gonzalo Garcéval

EN las terrazas tomamos café molido en los «claxons» que pasan.

EL automóvil que se exhibe en pleno relucimiento de aluminio es como una coctelera de las velocidades, las distancias y los peligros.

SE neumático de repuesto, en caja tan de pasas, parece una anguila de mazapán de repuesto.

LA llave del ombligo del automóvil es la llavecita del cofre de la velocidad y la que abre sus cosquillas.

LO que será un fenómeno precioso, que llegará cuando los automóviles se familiaricen con los caminos, será el que la cigüeña anide sobre sus techos.

ME notado que como no hay peatones, los perros aprovechan para ladrar y morder a los únicos peatones que quedan. ¡No va a haber más remedio que tener automóvil!

DEBIAN estar prohibidos esos automóviles que suenan a aeroplano y nos hacen mirar al cielo.

EL volante del automóvil es el atril en que va abierta la novela del viaje.

(Continuará)

recuerdos más vivos de aquella época.

Como una ilusión entre amigos nació también la productora Uninci, que luego acabó como el rosario de la aurora cuando al sueño etéreo se impusieron los intereses personales, políticos y económicos de cada uno. Aun así, conseguimos que Luis Buñuel rodara en España «Viridiana», en un momento en el que el gran éxito en el cine nacional era «Marcelino pan y vino». La película, por un paradójico despiste de la Administración, fue al Festival de Cannes representando a nuestro país, ganando encima la Palma de Oro. Esto, que hubiese supuesto un gran avance de cara a la credibilidad de España en el extranjero, no tuvo otra reacción entre las autoridades que la prohibición de la película y el cese fulminante del por entonces director general de Cinematografía.

Era sólo una muestra más de la actitud cerril del Gobierno frente al cine, algo que yo no tardaría en sufrir tras el estreno de «El verdugo», por la que recabaría todo tipo de insultos por parte del embajador Sánchez Bella y recibiría el comentario de Franco de que yo era «un mal español». Ahora me pregunto si todos aquellos hombres que conducíamos nuestro «600» éramos malos españoles, y más bien me parece que sólo éramos pobres españoles.

Luis Buñuel

Luis García Berlanga nació en Valencia en 1921. Es uno de los principales directores de cine español, con obras como «Bienvenido mister Marshall», «El verdugo», «Plácido», «Calabuch» y, más recientemente, «La escopeta nacional», «Patrimonio nacional», «Nacional III» y «La vaquilla». Ha sido presidente de la Filmoteca Nacional.

Un anticipo del «1.500»



El 600 es, por estos años, sinónimo de Seat. Y se olvidan fácilmente los modelos 1400. Nacido en 1953, el 1400 sufrirá notables modificaciones. Del denominado A se hicieron un total de 30.532 unidades. Con esta serie comenzaron a aparecer varias versiones, como las familiares, furgonetas y las alargadas con transportines, que cumplieron las funciones de taxis en muchas ciudades españolas. De la serie B, quizá la más agraciada de todas, salieron a la calle 17.053 unidades.

En el primer mes del año 60 sale a la calle la última remodelación de este modelo, el 1400-C, un verdadero anticipo del 1500. Su producción al-

canzó las 48.887 unidades. Un lector de MOTOR16, Ignacio Torres-Solanot, disfrutó durante trece años del 1400-C de la foto, con matrícula M-278.026. Al mes de matriculado —julio de 1961— hizo con el coche más de 3.500 kilómetros en veinticinco días por toda Europa. Las anécdotas fueron numerosas. Los aduaneros alemanes comentaron con sorpresa el pequeño tamaño del motor, y en más de una ciudad «los peatones se quedaban extasiados ante un vehículo tan exótico. Las carreteras de las Landas francesas —comenta Ignacio Torres— fueron la tumba de numerosos 1400-C, que fundían casquillos por defecto de lubricación (del diseño) y mala calidad de los aceites españoles de entonces. Yo tuve la prudencia y la suerte de no utilizarlos».

Poco a poco estos modelos de Seat acabarían quedando obsoletos, aunque alguno aguantó con buen tipo más de una década, como es el caso del coche comentado. Fenece-ría de «muerte natural» en febrero de 1974, cedido al Ayuntamiento de Madrid. Todo un símbolo.

R. R. S.

ME pregunto si todos aquellos hombres que conducíamos nuestros 600 éramos malos españoles, y más bien me parece que sólo éramos pobres españoles

99

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

LA PROXIMA SEMANA

«Contubernio y tecnocracia»

- Antonio de Senillosa narra lo acontecido en 1962.
- Gogomóbil: Un platillo volante con ruedas.
- Cien mil seiscientos vendidos. Seat, empresa ejemplar.
- Los primeros recuerdos de Fernando de Baviera.



A FONDO

M.G. MAESTRO 2.0 EFi

LECCION APRENDIDA

VIRTUDES DEFECTOS

Motor potente y elástico

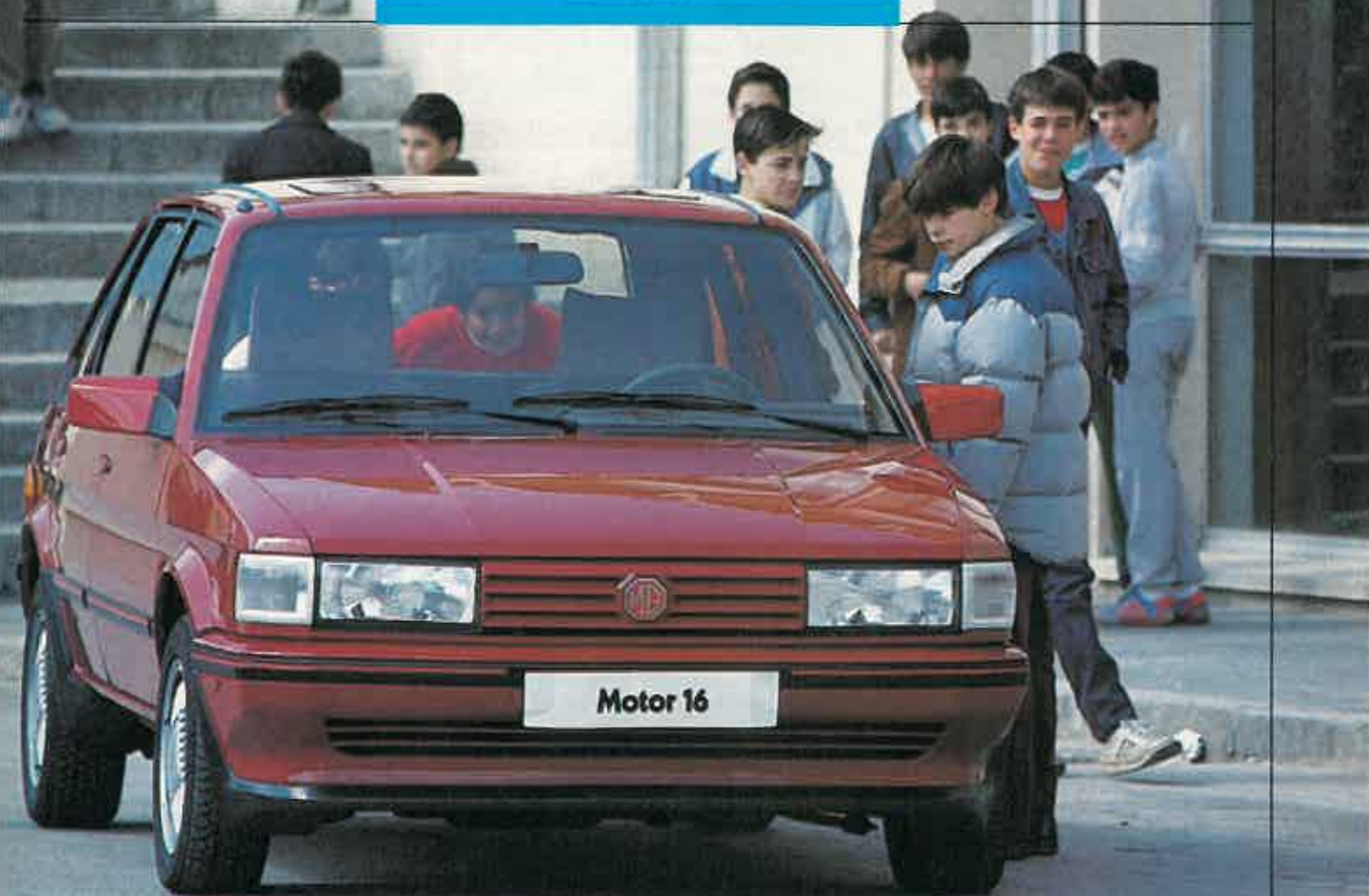
Presentación atractiva

Asientos delanteros

Acabado mejorable

Dirección muy desmultiplicada

Suspensión blanda para un deportivo



AUSTIN Rover ha cambiado completamente la gama del Maestro que importa en España. Hasta ahora, la oferta de este modelo se había reducido a la versión MG de dos carburadores y 1.600 centímetros cúbicos, cuyo rendimiento no era ejemplar precisamente. A partir de ahora son dos las opciones.

Una, la denominada Mayfair, con el motor 1.600, pero con un solo carburador —teóricamente, 20 caballos menos potente que el antiguo MG—, que tiene un acabado bastante lujoso, y el nuevo MG EFi, con el motor de dos litros con inyección del MG Montego. Es este último el que ocupa la sección «A fondo» esta semana.

El rendimiento de este motor dos litros es bueno y ofrece un alto nivel de prestaciones, sin que por ello el Maestro haya perdido una serie de cualidades que le permiten cumplir con su labor familiar. La capacidad interior es grande y, a pesar de su condición de deportivo, no se ha renunciado al confort. Las líneas exteriores son origina-

les y llaman poderosamente la atención de los viandantes, que se vuelven con curiosidad al paso del «llamativo» coche. En el interior, la sorpresa aumenta: la presentación es atractiva y su equipo, completo, aunque pierde algunos puntos por culpa de pequeños fallos de acabado.

MECANICA



El bloque motor está hecho en fundición de hierro, lleva la culata de aluminio y la carrera del pistón es más larga que su diámetro. El motor, de rendimiento óptimo, es un cuatro cilindros en línea, que desarrolla una potencia de 117 caballos a 5.500 revoluciones por minuto y va equipado con una inyección de gasolina regulada electrónicamente. Tira desde muy bajas vueltas y se recupera con facilidad en cualquier marcha. A esto ayuda, además, lo bien solucionada que está la caja de cambio, de origen Honda, que tiene un escalonamiento adecuado y unos desarrollos correctos. En quinta, a un régimen de 1.000 revoluciones por minuto, se circula a una velocidad teórica de 32,7 kilómetros por hora, lo cual indica que no se trata de un cambio particularmente pensado para la economía, sino más bien con pretensiones deportivas. El manejo de la palanca es suave, aunque los recorridos son un poco largos.

FICHA TECNICA



MG MAESTRO 2.0 EFI

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: Cuatro, en línea. Cilindrada: 1.994 c.c. (84,5 x 89 mm.). Cigüeñal: De cinco apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,1 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 54 litros. Potencia máxima: 117 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 18,2 mkg. a 2.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,6 km/h.; 2.ª, 14,7 km/h.; 3.ª, 20,9 km/h.; 4.ª, 26,9 km/h.; 5.ª, 32,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,25. Diámetro de giro: 10,3 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y semiindependientes detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 175/65 R 14.

PESO En orden de marcha: 1.020 kg.

La precisión es también buena, aunque para pasar de cuarta a quinta hay que hacerlo con cierta lentitud, porque si



El comportamiento del Maestro Efi no se corresponde con el aire deportivo del coche. Las reacciones del eje trasero en curvas son difíciles de controlar a alta velocidad.

intentamos cambiar en línea recta, es probable que no entre.

El nivel sonoro del motor entra dentro de los límites razonables. Circulando tranquilamente, el ruido es bajo, y sólo aumentando el régimen emite un sonido ronco, que no es en absoluto molesto; es más, los amantes de la mecánica disfrutarán con esta rumorosidad.

A pesar de no ser un coche enfocado hacia la economía, los consumos obtenidos durante la prueba no han sido altos. A velocidades moderadas y constantes, como pueden ser las que marcan los límites de velocidades de las vías españolas, 90 kilómetros por hora en

carretera y 120 en autopista, las cifras que nos ha dado son 6,2 y 8,1 litros por cada 100 kilómetros, respectivamente, algo muy dentro de lo razonable. Incluso haciendo una conducción deportiva, no llegan, ni mucho menos, a valores alarmantes.

COMPORTAMIENTO



La estabilidad no es uno de los puntos más fuertes del MG Maestro Efi. La suspensión nos parece poco adaptada a un coche marcado con unas siglas de una imagen deportiva, como es MG, por lo blando de su amortiguación y por unas barras estabilizadoras más finas que lo que hubiera sido aconsejable. Si de cara a la comodidad de marcha no se pueden poner pegos, sí hay que hacerlo a la hora de enjuiciar las reacciones en curvas y zonas bacheadas. Un coche con pretensiones velocistas debería haber sacrificado un poco

EQUIPAMIENTO



De acuerdo con su categoría

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

SONORIDAD



Los caballos rugen lo justo

Al ralentí	55,5
A 60 km/h.	60,9
A 90 km/h.	64,2
A 120 km/h.	70,4
A 140 km/h.	76,9
A tope	79,1

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

FRENOS



Sin demasiada brillantez

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,7
A 100 km/h.	35,0
A 120 km/h.	53,0

LA PERFECCIÓN EXISTE
YAMAHA FZ750

Por fin. Nunca una moto tuvo sus características.
Nunca alcanzó sus prestaciones.
Nunca un líder fue tan indiscutible. Valía la pena esperar.
YAMAHA FZ750. La perfecta decisión.



CONSUMO



Razonable en un deportivo

	l./100 km.
CIUDAD	
A 26 km/h. de media	11,9
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,2
En conducción rápida	13,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,1
A fondo	10,4
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	9,8
Recorrido (kilómetros)	500

PRESTACIONES



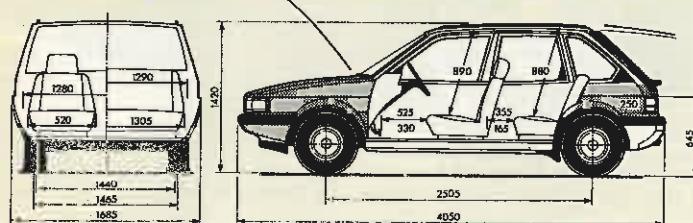
Buen nivel

VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.)	175,8
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	17,6
1.000 m. salida parada	32,3
De 0 a 100 km/h.	10,1
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a ..	18,5
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a ..	20,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a ..	33,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a ..	36,8
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	9,6
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	12,5

más el confort de sus ocupantes en beneficio del comportamiento. La carrocería se inclina en exceso, produciendo una sensación de inseguridad mayor de la que en realidad existe. A cierta velocidad, en curva, el coche tiene la tendencia típica de cualquier tracción delantera a irse de morro, tendencia que varía hacia una deriva del eje trasero una vez se ha entrado en ella. Este derrapaje se puede llegar a hacer violento en curvas enlazadas. En estas circunstancias, y a velocidades altas, la parte trasera comienza a dar coletazos y se hace difícil el control del vehículo para manos inexpertas. Insistimos en que estos casos sólo se presentan cuando el ritmo de marcha es bastante vivo, pero si el conductor es hábil con el volante puede llegar a divertirse de lo lindo. En terrenos con el firme en mal estado, los botes son constantes, y al abordar curvas situadas en rasante, la zaga se descoloca a la que nos descuidamos.

Va equipado con neumáticos Michelin MXV de perfil 65 y llanta 14, suficientes para las prestaciones del coche. Con las ruedas giradas y en aceleraciones fuertes pierde un poco de motricidad, algo normal teniendo en cuenta la fuerza con que empuja el potente motor de inyección.

Los frenos tienen un buen nivel de eficacia y resisten bien el esfuerzo continuado. El tacto del pedal es agrada-



La presentación interior, con los colores gris y rojo en perfecta armonía, es elegante y atractiva. El cuadro de instrumentos, digital y con cristales líquidos, se lee con facilidad. Lleva unos asientos duros de mullido, pero que proporcionan gran comodidad. Los delanteros, con una sujeción lateral excelente, se asemejan a los utilizados en competición.

ALEX PUYOL



ble y suave de accionar gracias a la ayuda del servo.

La dirección, con más de cuatro vueltas de volante entre los extremos, resulta lenta y algo pesada en las maniobras. Una vez en movimiento, desaparece la dureza, que se convierte en una ligera suavidad, a la que no es difícil acostumbrarse. Lleva un volante de cuero, a juego con la tapicería.

El Maestro EFi lleva un cuadro de mandos digital con cristales líquidos. Es de fácil lectura y tiene los elementos imprescindibles, entre los que se echa en falta un manómetro de presión de aceite. Los coches disponibles en España carecen de ordenador de viaje y sintetizador de voz, puesto que de momento no se habrían traducido los mensajes.

La accesibilidad es irreproachable.

CARROCERÍA



Sobre gustos no hay nada escrito, reza el refrán, pero queda fuera de toda duda la originalidad estética del vehículo inglés. Su carrocería, de formas redondeadas y completada por alerones, contrasta con el resto de los modelos del mercado, copiados unos de

Una de las bazas fuertes de este coche es su habitabilidad. Además, se entra con facilidad, tanto a la parte delantera como a la trasera.



ALEX PUYOL

LA NUEVA GENERACION EN SONIDO



SR-325 G RADIOCASSETTE ELECTRONICO ESTEREO

Iluminación nocturna - Sintonización de cuarzo PLL - Indicación digital LDC-Seek - 5 memorias para cada onda AM/FM - Reloj de 24 horas - Balance - Mute y Loudness-Traffic-Decoder con señal de aviso - Supresión de parásitos por IAC - Conmutación manual y automática deslizando Estéreo/Mono - Fijación de rebobinado y avance - Cabezal Hard Permalloy - Conmutador cinta normal/metal - Potencia de salida 2 x 6 W. - Salida preamplificador B.F.

SPARKOMATIC®

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

CLASICISMO INGLÉS



AUSTIN MAESTRO:
UN PEQUEÑO COCHE DE LINEAS MUY CLÁSICAS Y BIEN PROPORCIONADO AL QUE LE CAMBIARÍA LA DENOMINACIÓN DE "MAESTRO" POR LA DE "EL PEQUEÑO LORD". NO TIENE NADA NUEVO QUE ENSEÑAR PERO ME RECUERDA LA SEVERIDAD DE LINEAS DE UN "MODERNO" ROLLS, AUNQUE LAS ANGULOSAS NERVADURAS DE SUS LATERALES LO HACEN MÁS AGRESIVO. A COLANI LE RECUERDA A LA MAGGIE THATCHER QUIZA POR AQUELLO DE QUE SU CARROCERÍA PARECE DISEÑADA CON ESCUADRA Y CARTABÓN.

A FONDO

Tanto en la parte delantera como en la trasera se entra sin dificultad y los huecos libres para las piernas, así como la distancia hasta el techo, son suficientes. Detrás viajan cómodamente tres personas.

La postura de conducción es buena para cualquier tipo de estatura. Volante, pedales y palanca de cambio se encuentran muy al alcance del «chófer». La superficie acristalada es amplia y la visibilidad es buena en todas las direcciones.

Merece una pequeña crítica el acabado. Algunos elementos se desprenden con facilidad o no encajan con precisión. Aunque Austin Rover ha mejorado sensiblemente en este tema, deberían hacer un mayor esfuerzo por cuidar al máximo la calidad de acabado y los detalles.

FRENTE A SUS RIVALES

El Maestro EFi se tiene que abrir camino en un segmento del mercado nacional ocupado por modelos con gran prestigio y cualidades. Los más directos rivales con los que tendrá que competir son: el Opel Kadett GSi, el Volkswagen Golf GTi y el Volvo 360 GLT.

El coche inglés es el más competitivo en precio, aunque con una escasa diferencia, de menos de trece mil pesetas, sobre el Opel. El Golf viene a continua-

ción y cuesta trescientas mil pesetas más, diferencia que contrarresta la enorme fama que tiene este modelo en nuestro país. El más caro de todos es el Volvo, que queda totalmente descolgado en este capítulo tan importante. Su precio supera, ya, los dos millones y medio de pesetas.

Aunque los motores más potentes son el del Maestro y el del Volvo 360, con 117 caballos, los vehículos alemanes tienen unas prestaciones superiores.

En el apartado de habitabilidad el MG se lleva el gato al agua, situándose detrás el coche de la marca sueca y los dos germanos.

Creemos que el Maestro es un digno adversario, aunque vaya a tener que lu-



Francisco Podadera

A FONDO

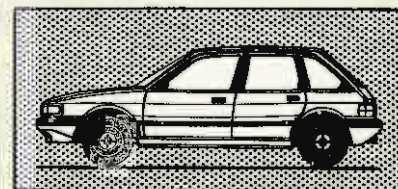
portivo, pues su aspecto está mucho más cercano al del coche familiar. Estos requisitos los cumplen a la perfección el Volkswagen, y sobre todo el Kadett, menos caro, que además ofrecen un comportamiento y agilidad propios de su condición semideportiva. El Maestro EFi está a mitad de camino entre estos dos grupos. Su presentación atractiva y elegante se ve apoyada por el buen rendimiento del motor que lleva. Una de las bazas fuertes que va a jugar es lo competitivo del precio con que se vende.

Jaime Hernández

MG MAESTRO 2.0 EFi

1.727.294 ptas.

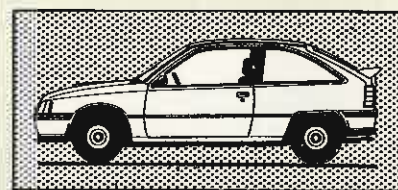
Motor: Delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.994 c.c. Potencia: 117 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.020 kg. Velocidad máxima: 175,8 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 250/820 litros.



OPEL KADETT GSi 1.8

1.740.161 ptas.

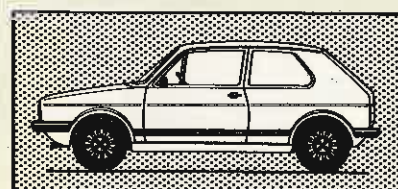
Motor: Delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.796 c.c. Potencia: 115 CV a 5.800 rpm. Peso: 950 kg. Velocidad máxima: 201,3 km/h. Consumo medio ponderado: 9 l/100 km. Capacidad del maletero: 425/810 litros.



VOLKSWAGEN GOLF GTi

2.043.415 ptas.

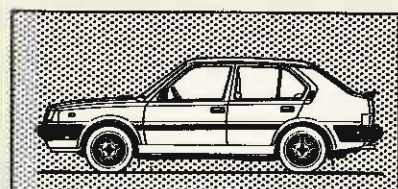
Motor: Delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.781 c.c. Potencia: 112 CV a 5.500 rpm. Peso: 940 kg. Velocidad máxima: 189,1 km/h. Consumo medio ponderado: 8,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 366/675 litros.



VOLVO 360 GLT 5P

2.544.467 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.986 c.c. Potencia: 117 CV a 6.000 rpm. Peso: 1.130 kg. Velocidad máxima: 185 km/h. Consumo medio ponderado: 9,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 340/1.080 litros.



—Necesito
cambiar de coche.

Eso está hecho.



Sólo tiene que venir a la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid para hacer realidad sus deseos o las necesidades de su familia. Nuestro Nuevo Crédito Familiar le financia, en un mínimo de 24 horas, todos sus proyectos. Desde el más grande al más pequeño: El vídeo, la reforma de la casa, el lavavajillas, o la boda de su hija... Lo que quiera. Rápida y fácilmente. En unas condiciones hoy inmejorables. Con un reducido interés. Dicho y hecho. Aquí tiene su crédito.

Nuevo
CRÉDITO FAMILIAR



CAJA DE MADRID

Tarjetas Postales

PARA el que no es un entendido, y es mi caso, aunque tampoco tenga nada en contra de las corridas de toros, el verdadero espectáculo de la famosa feria de San Isidro está en las peñas, en las tertulias y en la lectura de los abundantes espacios que la prensa de la capital dedica a la fiesta.

A mí me gustan más los toros en provincias que en Madrid. Allí, el público va a divertirse y le gustan los toreros y los toros que divierten, que dan espectáculo, que hacen pasar bien sin crear problemas de ortodoxias o heterodoxias. En Madrid, la cátedra es más importante que la propia corrida y por eso el verdadero pasatiempo taurino, para la clase de espectador que uno es, está más en sentarse en una tertulia a escuchar a los sabios o en un café a leer en la prensa a los doctos.

Los toreros, por ejemplo, como Espartero o como Esplá, este último sobre todo, que tan bien me lo hacen pasar en la plaza, por su arrojo o por sus maneras de bailarín con banderillas frente a la cornamenta del enemigo, son sistemáticamente denigrados y malditos por los severos aficionados madrileños, que se rasgan las vestiduras si el presidente de la corrida ha tenido la debilidad de concederles un trofeo insistentemente solicitado por los ignorantes como yo, agradecidos por el rato divertido que se les ha proporcionado.

Se aspira en Madrid, por lo visto, a un torero de severidad jansenista, a una solemnidad papal, a una liturgia de capotazos y mulletazos acompañada y seria como la de los popes griegos. Diríase que todo estorba a esos sapientísimos aficionados madrileños, todo lo que es alegría y diversión. Buscan una pureza tan absoluta que la corrida ideal sería para ellos la que se desarrollara en un ruedo sin toreros, sin cuadrillas, sin picadores y sin toro. Contemplarían entonces durante veinte silenciosos minutos la desnudez del ruedo, y al cabo de ese tiempo de vacío budista harían con la docta testa signos afirmativos ponderando la belleza del momento.



Xavier Domingo

Toros en Madrid

El aficionado de abono de las Ventas, sobre todo si además tiene plaza en los papeles, es como un teólogo de Trento, asombrado de que pueda haber plazas y corridas en otros lugares del mundo, o entonces considera que lo que allí sucede no son realmente corridas de toros, sino una especie de sucesos para ignorantes y turistas.

Por eso, sus concilios y conclaves son tan apasionantes para el ignorante que yo soy. He pasado horas escuchándoles y no me pierdo ninguna de sus crónicas. Sólo están de acuerdo entre sí en



una cosa: en decir que «no», que lo de ayer tarde, «no». Que fue un horror, una decadencia, una degeneración, una execrable vulgaridad. La batalla está en el desacuerdo total sobre cómo debie-

ran ser las cosas para merecer su misericordiosa venia.

Algo está cambiando, de todos modos, aunque todo cambio horroriza a la cátedra.

Antiguamente, la carne del toro era menospreciada en Madrid. Se vendía, barata, en alguna carnicería o iba a parar a determinados hospicios. De un tiempo a esta parte se la disputan los buenos restaurantes y se organizan con ella «semanas gastronómicas», tras cuyas cenas hay sesudos debates con esos doctos que previamente han cometido la blasfemia de ingerir toro lidiado.

Eso ya se hacía en Barcelona —una de las plazas más despreciadas por el madrileño cónclave de sabios—, que tiene incluso restaurantes, como el Leopoldo o el Florián, especializados en carne de toro.

Me parece a mí que, para los doctores de Madrid, comerse al toro muerto de estocada en las Ventas, ese animal inexistente y especulativo, esa materia de alta filosofía y de depurada estética, esa entidad, ese numen, es caer muy bajo y ponerse al nivel de las más groseras aficiones del globo.

¡Cuidado!, se empieza degustando solomillo de victorino y se acaba confundiendo a De Paula con el Bombero Torero.

En verdad, que la indiferencia con la que la facultad de doctos de la torería ha visto el nacimiento en Madrid de se-

manas gastronómicas durante la feria de San Isidro, y a base de carne de toro lidiado en las Ventas, es signo inequívoco del principio del fin. Yo, por lo menos, ya no podré volver a escuchar respetuosamente a esos altos maestros después de haberles visto chuparse los dedos con un estofado de berrendo estoqueado por Antoñete en una faena que fuera antológica si... o de haberles observado hasta los cartílagos un rabo de toro, a quien,

injustamente, cortó las orejas Manzanares.

Pierde toda credibilidad quien toma un toro de lidia por un vulgar pollo de corral.

ABRIENDO PASO AL SONIDO

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

Kindvox

Kindvox

Kindvox

Kindvox

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

"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.

*Espejo lado derecho opcional.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.



RALLYE DE LUGO

BARRERAS EN LA TERRIÑA

El piloto gallego Guillermo Barreras no ha tenido excesivos problemas para imponerse en el II Rallye RACE-Ciudad de Lugo, segunda prueba puntuable del Campeonato de España de Rallyes de Tierra. A los mandos de un R-5 Turbo, dominó de principio a fin, marcando los mejores tiempos en siete de los nueve tramos de que constaba el recorrido. El segundo puesto fue para Juan Carlos Oñoro que estrenaba un Opel Manta 400 y terminó a más de un minuto del primero. El coche había sido terminado a última hora, por lo que Oñoro no tuvo posibilidad de probarlo. Pese a todo hizo una carrera muy espectacular adaptándose progresivamente a su máquina, con la que consiguió ganar tres cronometradas al final del rallye, una de ellas empatado con otros dos pilotos. Para la próxima prueba, en la que el vehículo ya estará bien puesto a punto, será un equipo con el que habrá que contar de cara a la victoria.

El rallye constaba de tres tramos, que se repetían tres veces, caracterizados por el buen estado de terreno y la rapidez de su trazado. Prueba de ello,



El vigués Barreras repitió el triunfo del año pasado en Galicia. A partir del próximo rallye deberá contar con un hueso duro de roer, que serán Oñoro y su Manta 400

son las altas medias de velocidad que se conseguían, superiores a los 100 km/h. en algunas zonas.

Tras los dos tenores, «Pipo» Couret llevaba su Fiesta XR-2 a un meritorio tercer lugar aventajando en treinta y



Oñoro, en la foto de arriba, debutó con el nuevo Manta 400. Bonita lucha por la tercera plaza en la que se impuso el Fiesta XR-2 de «Pipo» Couret al Samba oficial de Borja Moratal —fotos centrales—. Jaime Hernández, foto de la izquierda, terminó con el motor atado por sogas, después de un buen rallye.

dos segundos al piloto oficial de Peugeot-Talbot, Borja Moratal. En los puestos de cabeza únicamente se registró el abandono de Rius, después de sufrir un aparatoso accidente en los pri-

meros kilómetros. También Oliveras se salía de la carretera justo antes de la neutralización, dañando seriamente su Talbot Lotus. No obstante, logró llegar hasta la meta, aunque en los últi-

mos lugares de la clasificación. Otro de los que tuvo problemas fue el pequeño de los Serviá, José María; el nuevo y potente motor Fiat de su 124 «conducción trasera» perdía aceite casi desde la salida obligándole a adoptar un ritmo prudente, en ciertas ocasiones, para conservar la mecánica. Aun así, terminó en quinto lugar después de hacer varios buenos cronos.

Otro de los destacados fue Verdú, que cuajó un rallye muy regular. Se clasificó octavo de la general y primero de su clase, por delante de Jaime Hernández, a quien su modesto Samba le volvió a jugar una mala pasada obligándole a hacer la tercera parte del recorrido con un motor sujeto por sogas.

Como colofón a esta jornada se celebró una fiesta del motor, brillantemente organizada por la Escudería Miño, donde ofició como presentadora la popular estrella del «Un, dos, tres» Mayra Gómez Kemp y en la que estuvieron presentes las más altas autorida-

des de la provincia de Lugo, acompañadas por el marqués de Cubas, presidente del RACE. Hubo entrega de premios a los vencedores, sorteo de regalos y el acto culminó con las canciones, en directo, de Francisco, acompañado por el compositor Augusto Algueró.

J. H.

Fotos: A. J. Nieto

CLASIFICACION FINAL

- 1.º Barreras-Barreras (R-5 Turbo).
- 2.º Oñoro-Lacalle (Opel Manta 400), a 1 m. 12 s.
- 3.º Couret-Aracil (Ford Fiesta XR-2), a 2 m. 11 s.
- 4.º Moratal-Rodríguez (Talbot Samba Rallye), a 2 m. 43 s.
- 5.º Serviá-Corominas (Seat Proto), a 2 m. 58 s.
- 6.º Villanueva-Alonso (R-5 Turbo), a 3 m. 11 s.
- 7.º Sunsundegui-Larrinaga (Audi 80), a 3 m. 52 s.
- 8.º Verdú-Fábre-gas (Alfasud T), a 4 m. 23 s.
- 9.º Pich-Bosch Bosch (Porsche 911), a 4 m. 39 s.
- 10.º Hernández-Vivi (Talbot Samba), a 6 m. 16 s.

Hasta 23 clasificados.



GRAN PREMIO DE LAS NACIONES

LAS DOS CARAS DEL MUGELLO

ESTABAMOS contentos en Mugello los españoles. Incluso algo más que contentos, eufóricos, tras el doblete de las Derbi. Ya con la carrera de quinientos la moral se nos fue para abajo con la caída de Sito Pons, pese a que sabemos que no podía aspirar a gran cosa. Pero

la puntilla vino con la del cuarto de litro. Ahí se nos fue toda la alegría que nos quedaba con las caídas y heridas de Cardús y Reyes y la rotura de Tony García. El undécimo puesto de Garriga no bastaba para alegrarnos. Y pensar que todo había comenzado tan bien...

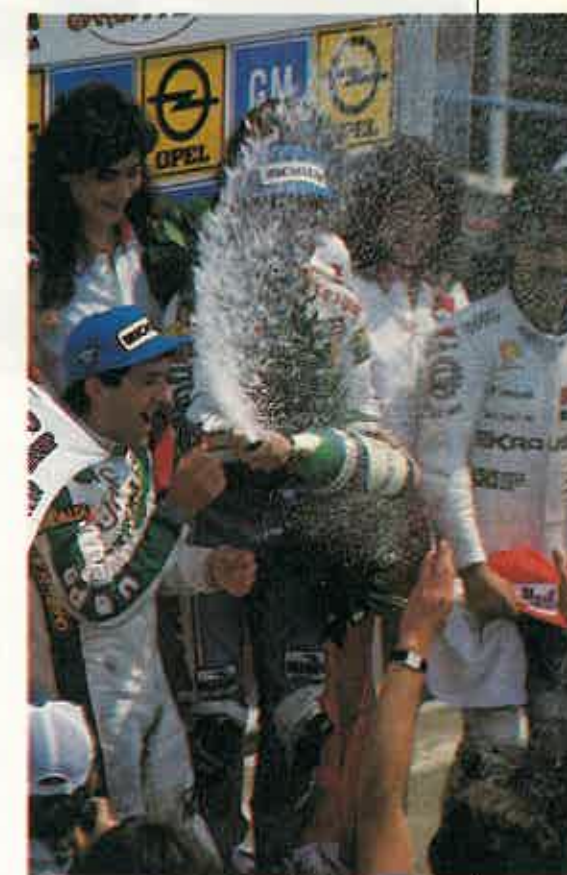
La primera alegría la teníamos los españoles con la carrera de 125 cc. No era como las que nos daba Nieto, pero ya valía, porque Sánchez Marín y «Nani» González de Nicolás estaban en zona «de puntos» tras un inaccesible Bianchi, que también en su fuero interno bendecía la retirada de nuestro



Aspar y su Derbi estuvieron magníficos en Mugello, lo mismo que Manuel Herreros. El Campeonato del Mundo en ochenta está a su alcance gracias al buen momento del equipo Derbi

campeón en esta cilindrada. El italiano controló sin grandes problemas la situación, ayudado por sus rivales que a lo largo de la carrera se fueron autoeliminando a sí mismos. Gresini, Auginger y Cadalora se caían y Kneubhuler se «colaba» en un viraje con lo que perdía siete posiciones.

Nosotros sólo teníamos ojos para Sánchez Marín y González de Nicolás, que juntos estaban en 11 y 12 lugar, tras salir casi en la cola. «Me la he jugado en la frenada de final de recta y en el «curvón» de bajada, adelantando por dentro», nos decía el valenciano, que en esas dos «jugadas» pasó del 28 al 12, y luego conservó su posición, y entre alguno al que superó por sus medios y los eliminados «por méritos propios» logró terminar excelente octavo a tenor de los medios con los que cuenta: «El neumático es del modelo de hace tres años», nos explicaba tras la carrera. Por su parte, el madrileño te-



El podium de Mugello. Aspar y Herreros estarán allí más veces

La alegría del equipo Derbi, que colocó a sus dos pilotos en el podium, se vio contrastada por la desilusión de Sito Pons, que no pudo terminar su carrera por una caída. Jorge Martínez «Aspar» y Manuel Herreros «Champi» dieron un recital en la clase de ochenta centímetros cúbicos.

nía una caída que anulaba su esfuerzo. En su moto llevaba un nuevo amortiguador que le mejoraba sustancialmente la estabilidad, pero que también sería la causa de la caída. Nos lo explicaba así Sánchez Marín: «En la curva de subida hay un bache, y «El Nani» lo cogió de pleno, y como en ese momento el amortiguador ya va casi comprimido al máximo, le hizo tope y lo ti-



A TODO GAS

● Sensacional segundo puesto de Antonio Albacete en la primera prueba del Campeonato de Europa de Fórmula Ford 2.000, disputada en Zolder. Cuarto en los entrenamientos, mandó en la carrera durante diez de las quince vueltas de que constaba la prueba. La victoria fue para Bertrand Fabi.

● Mauro Nesti fue el vencedor de la Carrera en Cuesta al Montseny, tercera prueba del Campeonato de Europa de Montaña. Nesti había ganado ya la categoría de los biplazas en Ampus y en Serra de Strelha. En la prueba española, el segundo clasificado fue Fermín Vélez, que se afirma en el primer puesto del Campeonato Nacional.

● Exito de organización en el Rallye Villa de Madrid gracias al apoyo de Junior, que fue patrocinador de la prueba. Junior ofreció además un premio de 50.000 pesetas al primer clasificado que tuviera menos de veintitrés años. El vencedor de este premio fue Javier Hernández. Lo que tendrán que mejorar si quieren seguir disputando el tramo de la Dehesa de la Villa es la vigilancia, para evitar que inconscientes sigan creando momentos de peligro.

● Darío Cerrato ha sido el ganador del Rallye Isla de Elba, pese a que el más rápido ha sido Biasion, quien dejó pasar a su compañero de equipo para que puntuase en el europeo. El Peugeot 205 Turbo 16 de Del Zoppo quedó prácticamente destruido en un accidente.

● El club Porsche celebró su reunión anual en Madrid el pasado sábado, reunión en la que se dieron cita un buen número de propietarios de coches de la marca. El slalom celebrado en el Jarama lo ganó Bernardo García Bernalt, a los mandos de un Porsche Turbo.

● Ha habido entrenamientos de Fórmula 1 en el circuito Paul Ricard, de cara al Gran Premio de Francia. Los mejores tiempos fueron: Senna (Lotus Renault), 1.33.48; Alboreto (Ferrari), 1.34.05; Piquet (Brabham BMW), 1.34.40; Mansell (Williams Honda), 1.34.59; Rosberg (Williams Honda), 1.35.48; Porst (McLaren Porsche), 1.36.16; De Cesaris (Ligier Renault), 1.36.28; Boutsen (Arrows BMW), y Laffite (Ligier Renault), 1.36.40; Tambay (Renault), 1.37.40; Fabi (Toleman Hart), 1.38.24; Lauda (McLaren Porsche), 1.38.40; Johansson (Ferrari), 1.38.80; De Angelis (Lotus Renault), 1.39.05; Warwick (Renault), 1.39.90; Berger (Arrows BMW), 1.40.36; Hesnault (Brabham BMW), 1.41.80.

● Eugenio Ortiz podría reaparecer en el Rallye Corte Inglés, al volante del Renault 5 Turbo de FASA, mientras que Carlos Sainz participará con el Maxi 5. Uno de sus más serios rivales será Santi Alvarez, con un coche idéntico de 300 caballos.

● Danny Sullivan ha sido el ganador de las 500 Millas de Indianápolis, al imponer su March-Cosworth en la más importante carrera americana. Sullivan, un ex corredor de Fórmula 1, tomó al cabeza en la vuelta 138, al superar al veterano Mario Andretti.

● Emilio Villota volverá a participar en las 24 Horas de Le Mans, a bordo de un Lynxar-Cosworth. Compartirá el volante con Costas Loos y con otro piloto aún sin determinar. El coche ha sido construido por Martin Slater y participa en el grupo C-2.



● Luis Villamil se ha clasificado en noveno lugar de la carrera de F-3 celebrada en el circuito italiano de Mugello. El piloto del equipo Campsa salió décimo en la manga final pero un golpe le relegó hasta el último lugar, desde donde remontó hasta la octava plaza; tras una parada en boxes, terminó noveno. Barbazza ganó la carrera y ya es el primero del Campeonato.

J. L. Aznar. Enviado especial



Eddie Lawson, arriba a la izquierda, no pudo con su eterno rival, con Freddie «el rápido» Spencer. Carlos Cardús, arriba a la derecha, fue víctima de su fogosidad; la furia española no está reservada únicamente al fútbol. El otro héroe de Mugello, Freddie Spencer, no dio oportunidades a sus rivales ni en 250 ni en 500. Así estaban en «dos y medio» antes de salir.



ró». La consecuencia son unos puntos esfumados, una «pasta» en arreglar la moto y un pie y una mano fisurados, pero, tranquilos, que el domingo que viene «El Nani» corre en Austria como si no hubiese pasado nada.

En 80 somos el país con más pilotos presentes, ya que a los dos hombres de la Derbi se suman los dos de Autisa, Bolart y Gil, acumulando experiencia a golpes de adversidad, el jovencísimo Torrontegui y los dos hermanos Gali.

En los entrenamientos, Dorflinger estaba inaccesible, un segundo por delante de Aspar y de un sorprendente Herreros. Por cierto, que va tomando cuerpo la teoría de que el suizo monta cilindros especiales para marcar un tiempo, pues en carrera es incapaz de repetir las hazañas de las tandas cronometradas. Por demás, Aspar nos comentaba que tampoco juega demasiado limpio. «Es un...», porque se te pone al lado, te da confianza, para que lo sigas, y de golpe pega un tirón.

De ese modo se han caído «Champi» y Spaan... Si para el valenciano la caída no revestía consecuencias, para Spaan significa el dejar la temporada a causa de una rotura de cadera... Esta baja sería la salvación de Torrontegui, que estaba como primer reserva

y así podía salir. En la carrera, Aspar arrancaba bastante bien y pronto se definía lo que ésta iba a ser: un duelo entre él y Dorflinger, que pasaban vuelta tras vuelta pegados. Herreros, por su parte, había arrancado mal y remontaba a marchas forzadas. Al final, cuando todo parecía que iba a jugarse en la última frenada, el escape roto de Dorflinger arregló las cosas para Derbi, y Aspar «eufórico» ganaba con todos los honores, mientras que justo a una vuelta del banderazo, Herreros también daba cuenta del campeón del mundo. Los hombres de Autisa tenían una de cal y otra de arena. Bolart terminaba excelente sexto, tras una muy buena carrera, pero Gil era en seguida víctima de la mecánica. Torrontegui era 27 y Joaquín Gali, 18.

En la siguiente carrera, la de 500, Freddie Spencer desplegó su habitual festival ganando con autoridad a un Lawson incapaz de acercársele, pero lo suficientemente rápido para alejarse de Gardner, Mamola, Sarron y Haslam, que dieron un magnífico espectáculo, tras intercambiar posiciones constantemente y terminar por este orden. En cuanto a Sito Pons, éste probó en estremos un chasis Nikko Baker, que ostensiblemente mejoraba las prestaciones

de su moto, pero por el hecho de militar en un equipo oficial esto no podía pasar de ser un mero experimento... Así en carrera se mantenía séptimo tras haber sido 15 en la parrilla. Justo cuando iba a superar a McElnea se iba por los suelos, por suerte sin consecuencias para su físico. Si algunos derrotistas opinan que está perdiendo el tiempo, por lo que parece, sus actuaciones no pasan desapercibidas y la experiencia acumulada no está cayendo en saco roto. No tardarán en venir los podiums...

En el cuarto de litro, la «armada» española había puesto bien alto el pabellón nacional en los entrenamientos. Reyes, pletórico de forma era noveno; Cardús, decimoprimer; Garriga, 26, y Toni García, 28. El mejor tiempo era para Wimmer, que se imponía a Spencer y Lavado. En la hora de la verdad era Ricci, que salía cuarto, el primer líder con Lavado, y Mang a sus talones, mientras que Wimmer se retiraba en seguida. Por su parte, Spencer era 10, y Cardús decimotercero, pero ambos remontaban y en la séptima vuelta estaban tras los líderes. Si Spencer cazaba a Lavado y mantenía con él un duelo a muerte, Cardús cuando era cuarto se iba por los suelos víctima de aceite en la pista, con el saldo de un pie roto...



BALLESTA



ES UNA AVERÍA
SIMPLE: MEDIAS
SUELAS A LOS
ZAPATOS

MAN RALASTA

José María Casanovas

El eclipse Nieto

EN este querido país, donde la envidia y el rencor circulan a más velocidad que las tarjetas de crédito, tenemos el vicio de menospreciar lo que tenemos como si no fuera de bien nacidos ser agradecidos. Cuando uno triunfa, gana o se enriquece, automáticamente se convierte en carne de cañón. Lejos de proteger y enorgullecernos de nuestros ídolos, les exigimos cada vez más, con lo que sólo hay dos salidas, estrellarse contra el límite de sus posibilidades o caerse con estrépito del pedestal.

Llegado este punto, nos permitirán por una semana que nos pongamos trascendentes y todo para hablar de un hombre que está viviendo las horas más duras de su carrera. Conocimos a Angel Nieto hace más de quince años cuando era un malletilla de la moto. No había noche que no se escapara a Las Ramblas sin un duro en el bolsillo y se contentara con el papel de mirón. Un buen día, Andréu Rabassa le abrió las puertas de su casa y pronto se convertía casi en su ahijado. Lo que Nieto hizo por Derbi sólo lo sabe él.

A veces en la vida hay que detenerse y echar la mirada atrás. Trece títulos mundiales le avalan. Ha vencido en todos los circuitos del Grand Prix y ha conseguido algo tan difícil como es ganar casi por obligación.

Estamos en 1985. Y de repente, la estrella Nieto se apaga. Ha dejado de brillar, y lo que es más grave, vive unas tribulaciones personales que no le dejan dormir, que lo tienen traumatizado. A sus treinta y ocho años se encuentra en un callejón sin salida. Para un hombre que ha ganado más de noventa grandes premios, no clasificarse para salir en Hockenheim es una humillación que ni se merece ni se puede volver a repetir. Nieto no debe arrastrar su prestigio por muy grande que sea su corazón deportivo. Ante grandes problemas, grandes soluciones. Nieto sólo sabe ganar y el papel de comparsa no le va. Pero, ¿qué ha tenido que suceder para que un campeón que en



1984 ganó el título de 125 cc. casi con una mano ahora realice cronos de principiante? Tres factores han sido determinantes. En primer lugar, Nieto se equivocó cambiando de categoría. No hay que olvidar que cuando de 50 pasó a 125 cc., el salto no fue brusco, sino que compaginó ambas categorías. Con treinta y ocho primaveras entrar en el cuarto de litro donde con la llegada de Spencer se ha revolucionado el personal, es casi un suicidio. En segundo lugar, si además tiene una moto no puntera como la Garelli, que necesita de una larga puesta a punto, es evidente que no se puede aspirar a subir al podium. Y Nieto no tiene tiempo para hacer un rodaje de una temporada, porque puede perder el tren de su carrera. Y, por último, no hay que olvidar que Angel, por culpa de una caída en la última prueba de la pasada campaña, arrastra una lesión que le ha impedido estar a tope hasta el momento.

Como pueden ver, el eclipse Nieto parecía cantado. Ahora ha tomado una sabia decisión, no correr más hasta que su mano esté a punto. Si entonces tampoco está delante, tampoco sube al podium, tendrá que pensar en la decisión definitiva. Retirarse por la puerta grande también distingue a los campeones.

CATALUÑA
EXPRESS

DECIDE DONDE QUIERES LLEGAR ELIGE CUAL TE VA A LLEVAR



XS400: PFE 462.000 Ptas.



XJ600: PFE 665.000 Ptas.



XJ900: PFE 945.000 Ptas.



FJ1100: PFE 1.225.000 Ptas.

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

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



LA GARANTIA DE UN GRAN SERVICIO

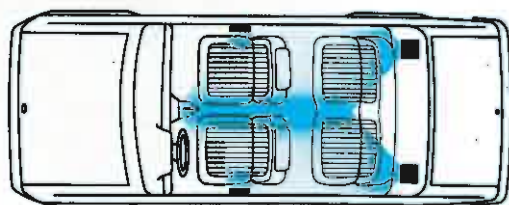
MOTUL
MOTOR OIL



Hacemos que cualquier coche suene mejor.

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

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



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

PIONEER
El futuro en sonido e imagen.

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

Especialmente en su acústica.

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

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

Pídanos el programa Pioneer de instalación para su automóvil.

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

Nombre _____

Dirección _____

Población _____ Provincia _____

Marca y modelo del automóvil _____

Año de matriculación _____

Deseo me remitan el programa de instalación para mi automóvil.

M 16

NUEVO

EL PEUGEOT QUE VIENE

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

1 de junio 1985

Núm. 84 • 175 ptas.

COMPARATIVA

EUROPEOS Y MARCHOSOS



Volvo 360 GLE

BMW 320i

Audi 90

Alfa 90

LA ESPAÑA del seiscientos
1961
Escribe: LUIS GARCIA BERLANGA

EXCLUSIVA: NUEVO FIAT RITMO
PRUEBA DEL MG MAESTRO
DEPORTIVO PEGASO "MADE IN USA"