

**NUEVO
TOP SECRET
RENAULT**

R-11 TXE FRENTE A ESCORT 1.6 GHIA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

15 de junio 1985 • Núm. 86 • 175 ptas.

**FAMILIARES
PARA TODOS
LOS BOLSILLOS**



Wartburg



Renault 18



Ford Sierra

**PRUEBA
VOLVO 740 GLE TURBODIESEL**



Motor 16



**CELA BAILO EN
LA ALCARRIA**

LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS
1963

Escribe: **FERNANDO
SANCHEZ DRAGO**

Y FINALMENTE LA SERIE SIETE.



En el amplio espectro automovilístico, existen opciones para todos los gustos: Deportivas, clásicas, avanzadas, representativas... Y finalmente la Serie Siete de BMW. Un mundo aparte que engloba a todas ellas. Una categoría que señala el último nivel alcanzado en cada uno de los diferentes campos de la tecnología automovilística.

Para demostrarlo, basta con remitirse al 728i de BMW. El modelo que da entrada a la categoría Siete y que hace honor a la misma. Pues el 728i incorpora de serie elementos que otras marcas, incluso del más alto nivel, sólo presentan como opciones encarecedoras del vehículo. Así sucede con el Sistema Antibloqueo (ABS) a las cuatro ruedas que permite la estabilidad de la dirección al frenar en cualquier circunstancia y disminuye la distancia de frenado incluso en pavimentos en mal estado. Con el sistema

de inyección L-Jetronic con unidad electrónica de mando que, en función del caudal del aire, determina la cantidad de combustible necesaria en cada situación concreta. El indicador de Intervalos de Servicio, controlado electrónicamente, que calcula y anuncia las distintas inspecciones dependiendo del tipo de conducción de cada usuario, consiguiendo así disminuir notablemente las visitas al taller. El Indicador Instantáneo de Consumo, que señala en litros el consumo realizado y permite, por tanto, una conducción más racional, rentable y eficiente. Y todo ello, por supuesto, junto a los elementos que comparte con el resto de la Serie Siete: Un sentido del acabado y el espacio interior digno de su grandeza, un diseño exterior prácticamente inalterable con el paso del tiempo, y una perfecta combinación de elementos que convierten el factor seguridad en algo extraordinario

incluso dentro del extraordinario nivel de BMW.

Este es el mundo que introduce el 728i de BMW. Un mundo en el que el concepto calidad incluye la calidad de la idea, de los medios y materiales utilizados, de las personas que intervienen... E incluso también, dentro de la coherencia del conjunto, una relación calidad precio seriamente estudiada. Porque su precio, 3.980.000 Ptas. f.f., demuestra que a través de BMW se accede al más alto nivel de forma racional, equilibrada. Con la misma coherencia que caracteriza a todos los automóviles de la marca, sólo que con las impresionantes ventajas que supone ser la Serie Siete dentro de la categoría BMW.



Esta semana

De Cela al EGM

ESTA semana vamos con dos historias de altos vuelos. La primera, la «ascensión» de Camilo José Cela, que como habíamos anunciado intentó cruzar en globo las Tetras de Viana, en su nuevo viaje a la Alcarria. No fue posible esta aventura total, porque los vientos no le fueron propicios. Sin embargo, Cela sigue recorriendo, con éxito absoluto, las tierras de Guadalajara, merced a las buenas manos de Otelina, su choferesa negra. Es un viaje inolvidable que, sin lugar a dudas, nuestro inmortal académico plasmará también en una obra inolvidable. En MOTOR 16 nos sentimos orgullosos de haberlo hecho posible y esperamos, ya con inquietud, los primeros días de octubre en los que la obra comenzará a publicarse en las páginas de nuestra hermana mayor, «Cambio 16». Será, sin duda, un acontecimiento por todo lo alto, porque Cela viene cargado de anécdotas, de historias humanas de la Alcarria de hoy, que son buenos ingredientes para hacer un espléndido cócido literario.

Pero tenemos, además, otra

historia de alturas que nada tiene que ver con la anterior. Es una historia de números que nos llena de orgullo y, precisamente por esto, pretendemos hacer partícipes a nuestros lectores. Son los resultados del último Estudio General de Medios —conocido profesionalmente como el EGM— que le dan a MOTOR 16 una audiencia de 512.000 lectores semanales, con un incremento de un 20,4 por 100 sobre la oleada anterior. No lo decimos nosotros, lo dicen los datos elaborados por el grupo de agencias de publicidad y medios y anunciantes que componen el EGM: *MOTOR 16 es líder de audiencia en el terreno de la información automovilística.* Así de sencillo. En menos de un año se nos han unido 168.000 nuevos lectores. Indudablemente los datos llevan consigo un mensaje clarísimo, que nos obliga a no bajar la guardia en el quehacer de cada día. Con el mejor de los esfuerzos intentaremos seguir subiendo, con el único objetivo de hacer cada semana el producto que ustedes se merecen.

Félix Lázaro



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	34	Precios de coches usados
6 ACTUALIDAD	Cela bailó en la Alcarria	35
		Precios motos
11 A FONDO	Volvo 740 GLE Turbodiesel	38 CUENTENOS SU CASO
18	Familiares al gusto de todos.	40 COMPRAR Y VENDER
20 DISEÑO	Break es bello	63 DEPORTE
		El circuito de Cataluña, en marcha
22 LO ULTIMO	Peugeot 205 Cabrio	67
		III Premio Ciudad de Toledo
25	Supercinco: La familia crece	70 ANTONIO ZANINI
28 OCIO	La fiesta de la vela	71 RAFA CID
31 MERCADO	Ofertas de la semana	73 CATALUÑA EXPRES
32 MERCADO	Precios de coches nuevos	74 JUAN BALLESTA Y CAPRICIOS

Pág. 47

La España del 600, año 1963. «El Seat-appeal», por Fernando Sánchez Dragó. El Seat 1500, un coche que marcó estilo. El túnel de Guadarrama, «Obras son amores».



Pág. 54

Prueba comparativa de los dos líderes del mercado de los turismos de cuatro metros, el segmento más importante del mercado europeo; Ford Escort 1.6 Ghia y Renault 11 TXE.



«OPERACION CHATARRA»

Fiat unidos

El pasado 2 de junio tuvo lugar el I Encuentro del Club Fiat de España en el Circuito del Jarama, en el que se dieron cita algunos venerables modelos, como un Nazzaro de 1908,

DESDE que hace un mes se iniciara en Barcelona la «operación chatarra», la grúa municipal ha retirado más de cuatrocientos coches de la vía pública. Y de ellos, los modelos de Seat 600 y 850 son los más abandonados por sus propietarios. En la operación intervienen también los servicios sanitarios del Ayuntamiento, ya que en muchos casos los vehículos se habían convertido en verdaderos residuos sólidos pegados a la calzada, siendo previamente desinfectados muchos de ellos, pues las ratas habían



anidado en su interior. De los coches retirados, el modelo número uno es hasta el momento el 850, de los que se han localizado 66. Le sigue el 600, con 49 unidades.

PALACÍN, 1; SANZ RODRIGO, 0

EL Juzgado de Primera Instancia número 9, de Madrid, ha desestimado una demanda presentada por la Federación Nacional de Autoescuelas y su presidente, Ignacio Sanz Rodrigo, contra el titular de la Dirección General de Tráfico. La polémica surgió hace ahora un año, cuando Martín Palacín denunció en el Congreso de los Diputados la existencia de «piratería en el sector de autoescuelas».

Sanz Rodrigo, y con él la FENAE, exigieron que se declarara la existencia de intromisión ilegítima de Martín Palacín acciéndose a la protección civil de derecho al honor. La sentencia, hecha pública hace unos días, afirma que la demanda está mal presentada y declara absuelto al responsable de Tráfico.

Iniciativa ecológica

De nuevo este año, Ford España y la Fundación para la Conservación de la Naturaleza han convocado los premios para la Conservación de la Naturaleza y del Patrimonio Histórico Artístico, a los que pueden optar organismos, grupos o individuos con proyectos en desarrollo o recientemente realizados. El ganador de cada una de las seis categorías recibirá un trofeo, y todos ellos, a excepción del ganador de la categoría industrial, un premio de 300.000 pesetas. También habrá un ganador absoluto, que competirá con el resto de los países participantes en el Proyecto Anual Europeo para la Conservación.

A la presentación asistieron, entre otros, Jaime Carvajal y Urquijo, presidente de Ford España; José Luis Álvarez —ambos, miembros del jurado—; Patrik P. Birne, y Tomas Cavanna.



Los camiones también corren

Los camiones también corren se las pelan. Prueba de ello son las magníficas prestaciones de que han hecho gala en la carrera del Campeonato Lucas, que se celebró en el británico circuito de Brands Hatch. Ante más de 65.000 espectadores, estos monstruos de la carretera mostraron que son capaces de hacer con motores de 10 litros con turbocompresor y potencias del orden de los 300 caballos. En la prueba británica, las medias que realizaron fueron del orden de los 100 kilómetros por hora.

NUEVO DESEMBARCO DE GM

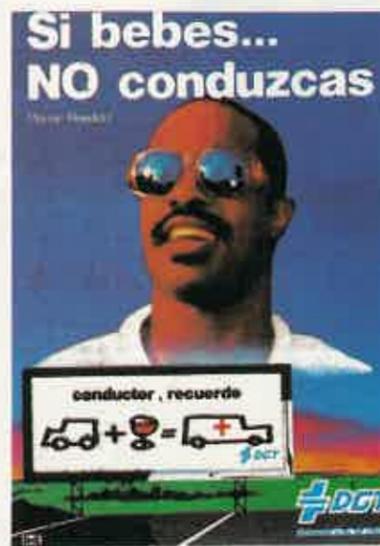
GENERAL Motors ha inaugurado su Automotive Systems Engineering Group —Grupo de Ingeniería para Sistema de Automoción— en la localidad luxemburguesa de Bascharage. El nuevo centro de investigación es una cabeza de puente de la industria automotriz americana en el continente europeo, continente en donde los dirigentes de la primera firma mundial pretenden negociar diferentes contratos para aportar su experiencia en varios campos de la automoción. Por el momento, las especialidades del nuevo centro creado en Luxemburgo se mueven en torno al control de los gases de escape, a los sistemas de alimentación y a los sistemas de control electrónico, campos en los que la industria norteamericana está muy avanzada.

CIEN OCTANOS

- La deuda exterior de las autopistas del Estado —Astur-Leonesa, Navarra y del Atlántico— ha sido renegociada por un importe total de 475 millones de dólares, unos 82.175 millones de pesetas. Este nuevo préstamo posibilita el pago de los anteriores, que tenían un interés más elevado.
- Seat ha firmado un contrato de cooperación industrial con la Empresa Nacional Egipcia de Automóviles —Nasco—, según el cual venderá 12.000 unidades del Super-Fura a Egipto. La operación se efectuará de octubre de 1985 a septiembre de 1986, y supone un importe de 5.000 millones de pesetas.
- El beneficio neto de Michelin durante 1984 ha sido de 4.353 millones de pesetas, ya que las ventas el pasado año, que estuvieron apoyadas por las exportaciones, ascendieron a 91.200 millones de pesetas

ALCOHOL Y CONDUCCION

COMO ya adelantara MOTOR16 hace dos semanas, la Dirección General de Tráfico ha presentado el contenido de su nueva campaña «Alcohol y conducción». Según datos de la propia DGT, se estima, que el alcohol influye en un 50 por 100 de los casos en accidentes de tráfico graves y con resultado de muerte. La campaña, especialmente dirigida a los jóvenes, se apoya en la canción «Don't drive drunk» —«No conduzcas borracho»—, que canta Stevie Wonder.



Director español para Valeo

Luis Gómez Sierra, de treinta y nueve años, hasta ahora director general de Faessa Internacional, será el nuevo director nacional de Valeo en España a partir del 1 de julio próximo. Valeo España es un consorcio que tiene ahora mismo seis sociedades industriales, dos sociedades de distribución y dos sociedades de servicio, con un volumen de negocios del orden de los 19.300 millones de pesetas y con más de 2.600 personas empleadas. El traspaso de poderes entre Jean Marie Parente, el actual director general, que se jubilará el próximo día 30 de junio, y Luis Gómez Sierra ha coincidido con la inauguración de nuevas oficinas de la firma de Madrid. El hecho fue presidido por André Boisson.



un Fiat 519 de 1929 y otros más recientes, como un Fiat 1200 roadster de 1957 o un precioso Lancia Aurelia de 1953. Es la primera ocasión en que se organiza un acto de este tipo para los fieles de las marcas del grupo Fiat y esperamos que se vea continuado con otros.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso. Editor: Romualdo de Toledo. Director: Félix Lázaro.

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño); Redacción: María Jesús Benet, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lla 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 Valcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Ohlinger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsina. Rúa 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. Teléfono: 268 04 02-03.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lernei 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 VIAJE A LA ALCARRIA

LA ASCENSION DE CAMILO J. CELA

QUE bonito! Son las dos palabras que más veces ha repetido Camilo José Cela en su nuevo viaje a la Alcarria. Lo dice cuando le enseñan un escudo de un vecino beatificado del pueblo o se enteran que las raposas llegan hasta la fuente y por eso las gallinas están en el corral y no en la calle. Lo dice también cuando le enseñan una pila bautismal, le explican un juego de bolos o cuentan la pequeña gran historia de estos pueblos que se están quedando sin gente. Pero, aunque lo pueda parecer, este «¡qué bonito!» no es ni mucho menos una muletilla, ni una salida fácil. Son siempre dos sentidas palabras que con la misma sinceridad que el escritor las pronuncia las agradece quien las escucha. Es, además, el mejor resumen que se puede hacer de este viaje, que, en el momento de escribir estas líneas, ha cumplido su quinta jornada.

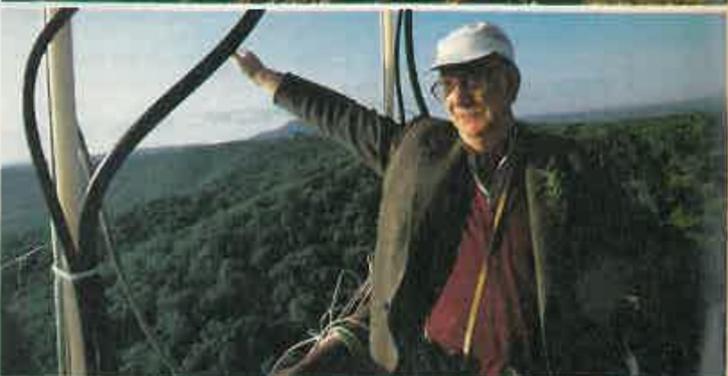
Comenzaba el nuevo viaje a la Alcarria en Madrid, en la calle Miguel Ángel; aproximadamente a las diez y media de la mañana salió Cela de su hotel. «Cuánta gente», fue lo primero que dijo, y en verdad había mucha gente, en especial periodistas de todos los medios, televisión, radio, diarios, revistas y agencias, algunas de las cuales siguen día a día todos los pormenores de este viaje histórico. Estaban también el secretario de Estado de Turismo, Ignacio Fuejo, y el director general de Promoción del Turismo, Ignacio Vasallo.

En la calzada le esperaba Otelíña con el Rolls y los juglares, Carmen y Servando, entonaban las primeras coplas de ciegos. Pronto se formó la comitiva, el Rolls de Cela, el autocaravana Boos de los juglares y el Pegaso Vips de los invitados a la primera etapa.

Camino de Guadalajara, en el kilómetro 49, Cela pidió a Otelíña parar el

Trillo ha sido el escenario de la etapa más espectacular del viaje. En ella, Cela inició su «gloriosa ascensión» guiado por el experto «globero» González Green.

La falta de aire jugó una mala pasada al viajero: más de dos horas, desde las alturas, estuvo contemplando las Tetas de Viana. Después, con globo y todo, tomaría tierra a orillas del Tajo.



coche, bajó y cogió unas flores silvestres. Los juglares entonaron «La verdadera historia de Gumersinda Cosculluela, moza que prefirió la muerte a la deshonra», y don Camilo bailó al son de la zanfonia e hizo la primera observación del camino: «Qué pena de acequia, llena de plásticos y condones.»

Una vez en Guadalajara, Cela se dirigió a la Diputación, donde le esperaban los alcaldes de la Alcarria, a quienes saludó, después de firmar el acta del premio de redacción escolar, que la Diputación había convocado con el lema «Cela y la Alcarria vista por los niños y los jóvenes».

La comida fue en Torija y en casa del pintor Jesús Campoamor, Camilo José Cela hizo la siesta, tras de la cual, como hemos comprobado día a día, se levantó de magnífico humor, recorrió las calles del pueblo, que las mujeres estaban engalanando para celebrar al día siguiente el Corpus Cristi, y tomó el Rolls para visitar Taracena y Valdenuches, interesándose en especial por los vecinos que conoció en el primer viaje y que aún viven en el pueblo.

La segunda etapa, Torija-Brihuega, se inició con una parada en Fuentes de la Alcarria, Cela recorrió a pie sus calles, acompañado del alcalde y todos los vecinos.

Cibica, Barriopedro, Valderrebollo y Masegoso fueron otras paradas en el camino. En todas ellas estuvo rodeado por sus gentes, que le pedían autógrafos y que le recordaban anécdotas de su anterior visita, hace ya cuarenta años. Y así, hacia Cifuentes, donde prácticamente todo el pueblo esperaba la llegada del Rolls y su choferesa.

Trillo fue el escenario de la etapa más espectacular del viaje. Acompañado por el presidente de la Diputación de Guadalajara, Francisco Tomey, que en todo momento ha abierto sus brazos al viajero y a sus acompañantes, Cela se reunió a cenar con el director gerente de la central nuclear, Eduardo Díaz Río. Poco después de las siete de la mañana, tras los laboriosos preparativos de Jesús González Green, Cela inició su «gloriosa ascensión». El aire, la falta de aire, mejor, le jugó una mala pasada. Después de contemplar desde las alturas y por espacio de dos horas las Tetras de Viana, el globo tomó tierra a las orillas del Tajo, en un lugar de difícil acceso, al que los periodistas —los protagonistas de la «operación rescate»— tardaron en llegar casi un par de horas. El suspense fue largo, porque desde ningún punto se podía ver ni al globo ni a sus tripulantes. El presidente de la Diputación estaba ya en contacto con la Guardia Civil para iniciar los trabajos de aproximación cuando se recibieron las primeras noticias de que los «viajeros del aire» se encontraban en perfecto estado. El globo y la cesta, sin embargo, fue necesario abandonarlos. Veinticuatro horas más



Torija, Brihuega, Valdesaz, Barriopedro... Uno tras otro los pueblos alcarreños asisten al paso de la comitiva de Camilo José Cela, que, en alguna ocasión, ha estado acompañado de su mujer y su hermana. Cela distribuye muy bien su tiempo y entra en los bares, juega a los bolos y duerme la siesta entre el entusiasmo popular.



tarde, con la ayuda de una embarcación, González Green intentaba el rescate del aparato.

Francisco del Brío
Fotos: Gijj

Patriarca Camilo

ME sobran cuarenta kilos y cuarenta años...»

Cabalga don Camilo por tierras de la Alcarria, pañuelo al cuello, cartera de hebillas.

Ocupa asiento derecho en su Rolls con choferesa, Viviana. Su mano gordita saluda a quien le pillá, pregunta por lo que le despierta interés, resume la aventura en instantes...

El goza con el «macuto», en ese cuaderno del «cole», los de antes los de las cuatro reglas. Goza don Camilo con las Tetras de Viana, con el chiste «picante» o con el beso tierno de un chiquillo que se le acerca.

Va de pueblo en pueblo, firma autógrafos, recoge flores, charla con los ancianos, con los viudos... Todos se agolpan para verle.

—¡Que viene el Rey!
—¡No, hombre, no, que es don Camilo, lo oí en la radio...! —y don Camilo sigue camino...

—Antes, las señoras al verme se santiguaban, ahora me saludan... —comenta.

—¡Cómo han cambiado las cosas! ahora hay más luz, los maderos están limpios y los niños ya no son vizcos... En las curvas ya no hay perros «sarnosos», ni tartamudos, ni mendigos...

Los días pasan, y don Camilo no pierde ni un instante de su tiempo ni de su excelente buen humor...

—Parece que estoy haciendo campaña electoral, pero con la ventaja de que no pierdo ni un solo voto...

Organiza y distribuye su tiempo. Tiempo para su yoga nacional, para su siesta, para sus ratos en las tabernas, para sus juegos de bolos, para su ascenso en globo a los cielos de Trillo. Es el patriarca de la Alcarria...

Todo lo que ve, todo lo que oye, todo lo que escucha, todo lo que toca, todo lo que siente... va quedando entre las líneas de su cuaderno. Líneas de respirar propio. Esas líneas de cuaderno que pronto serán ese segundo libro que medio mundo leerá. Porque don Camilo quiere coger muy pronto a sus lectores de la mano y llevarles a dar una vuelta... Cifuentes, Ruguilla, Brihuega, Trillo, Pastrana...

Irene Fernández

Enviada especial de la Cadena SER

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



Opel Kadett. Coche del Año '85 en Europa.



COCHE DEL AÑO '85

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

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

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

Todo un acontecimiento en el mundo del automóvil.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

McCONN



A FONDO

VOLVO 740 GLE TURBODIESEL GRANDULLON SUECO

VIRTUDES DEFECTOS

Amplitud energúmena
Confort a toda prueba
Escasa depreciación

Motor perezoso
Cambio mejorable
Regular ciudadano

CASI han pasado cinco años desde que la firma sueca Volvo lanzó al mercado la serie 7, definida por los 740 y 760, con su silueta particular, que, sin duda, ha marcado todo un cambio de trayectoria en la prestigiada marca nórdica. Se abandonó al fin el obsesivo tema de la seguridad (se abandonó la obsesión, nunca la prioridad en los temas de seguridad), que durante tantos años ha caracterizado a Volvo, con notables resultados, pero con una cierta limitación en sus ventas, destinadas en sus series

altas a un público de elevado poder adquisitivo y, por tanto, escaso.

Como era lógico esperar, la serie 7 se comienza ahora a ampliar, siendo las versiones familiares las primeras en aparecer, y las que seguirán, que se sepa, un coupé y posiblemente una versión fastback... Pero eso es para bastante más adelante.

Cifándonos a los familiares, siempre de enorme tradición en la marca, digamos que los 740 se ofrecen en dos versiones, siempre turboalimentadas, diesel y gasolina. Por cierto, que, tradicio-

nalmente, la segunda cifra de las denominaciones Volvo ha indicado el número de cilindros del motor, como la tercera, el número de puertas. Esta salvable costumbre se ha abandonado, y bajo la denominación para Europa de 740 se esconden coches con motores de seis cilindros y, naturalmente, alguna puerta: cuatro en las berlinas y cinco en los familiares que ahora nos ocupan.

Probamos en esta ocasión la versión diesel, por la sencilla razón de que todo parece indicar que será la más vendida.



ALFONSO J. NIETO

MECANICA



La larga experiencia de Volvo en vehículos industriales le hizo en su día afirmar con orgullo que disponía de la más avanzada tecnología en motores diesel. Durante algunos meses, la berlina 760 turbodiesel ha sido la más rápida del mundo, superando los 170 km/h. reales.

Hoy ha sido superada por algún que otro fabricante, pero el generoso motor de 2.383 centímetros cúbicos y 110

caballos de potencia es capaz de lanzar al familiar muy por encima de los 165 km/h... Pero la verdad es que el

motor, a nuestro criterio, necesitaría de algunos retoques para quedar en buen lugar. Una progresividad muy escasa le hace prácticamente inutilizable por debajo de 2.250 r.p.m., lo que si bien no tienen demasiada importancia por carretera, es notablemente molesto para circular por ciudad, obligando a un frecuentísimo uso del cambio. Es, pues, un motor de moderna concepción, brillante en su utilización intensiva, pero exageradamente perezoso.

Arranca muy bien en frío (imagine que hubiese dado problemas en junio en Madrid, comparado con el enero de

EQUIPAMIENTO

A tope

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	SI
Volante regulable	NO
Asiento regulable en altura	SI
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevallas elect. (del./tras.)	SI/SI
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	SI
Preequipo de radio	SI
Limpia-lavaluneta trasero	SI
Asiento posterior divisible	SI



FRENOS

Magnífico parando



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	11,0
A 100 km/h.	31,2
A 120 km/h.	51,4

SONORIDAD



Se debería reducir

Al ralentí	68,4
A 60 km/h.	71,2
A 90 km/h.	73,0
A 120 km/h.	80,0
A 140 km/h.	86,0
A tope	88,0

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



Cinco metros de coche para meter dentro todo lo que haga falta. El nuevo Volvo familiar es una de las «rancheras» más apetecibles que se ofrecen en el mercado español

Suecia), pero humea bastante, lo que no deja de ser molesto en un vehículo de importante representación. El nivel de ruidos está por encima de lo que podemos calificar de discreto, sin llegar a resultar molesto, y la ausencia de vibraciones está perfectamente lograda.

Hay que aclarar que el modelo probado es de los destinados al mercado con especificaciones de homologación tipo USA. Estas versiones tienen algunas características (referentes fundamentalmente a emisiones de humo y gases contaminantes) que le restan alguna potencia frente a los definitivos que llegaron en octubre a nuestro país.

Los mayores elogios. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, con un servo perfectamente tarado para no tener que ejercer mucha fuerza sobre el pedal, pero poder dosificar el esfuerzo. La unidad probada disponía del sistema ABS, que impide el bloqueo de las ruedas.

La dirección es asistida y, como en el caso anterior, nos parece perfecta en el compromiso entre suavidad y trans-

misión de sensaciones. Nada que reprochar al embrague, y en cuanto a la caja de cambios, seguimos sin entender muy bien el sistema semiautomático del overdrive: una quinta velocidad que se engrana apretando un pequeño botón sobre el pomo de la palanca de cambios.

Es de manejo sencillo y rápido, pero bastante brusco, hasta el punto que se recomienda (aunque no es necesario) utilizar el embrague como si se tratase de cualquier otro cambio de marcha.

El escalonamiento es teóricamente muy largo, pero, dadas las características del motor y su perezosa para subir de vueltas, llegamos a la conclusión de que no había otro posible. La primera es desmesuradamente corta (no se llega a los 50 km/h.), pero hay que comprender que este coche se usará frecuentemente arrastrando una caravana, que

FICHA TECNICA



VOLVO 740 GLE FAMILIAR TD

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.383 c.c. (76,5 x 86,4 mm.) Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 23 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 60 litros. Potencia máxima: 110 CV a 4.800 rpm. Par máximo: 19,4 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de cuatro marchas, más overdrive. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8 km/h.; 2.ª, 15 km/h.; 3.ª, 23 km/h.; 4.ª, 32 km/h.; O.D., 40 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con servo. Vueltas de volante entre topes: 3 1/4. Diámetro de giro: 9,9 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Delanteras independientes y eje rígido trasero.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 195/60 HR 15.

PESO En orden de marcha: 1.480 kgs.

COMPORTAMIENTO



Los demás órganos mecánicos del 740/760 turbodiesel familiar merecen

CONSUMO



La virtud no es superflua

CIUDAD	l./100 km.
A 29,8 km/h. de media	12,7
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,5
En conducción rápida	14,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	10,2
A fondo	12,6
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	10,6
Recorrida (kilómetros)	550

PRESTACIONES



Algo escasas

VELOCIDAD MAXIMA (km./h.)	168,4
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida-parada	19,8
1.000 m. salida-parada	35,0
De 0 a 100 km./h.	13,6
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km./h. en 4.ª ..	19,9
400 m. desde 40 km./h. en 5.ª ..	22,8
1.000 m. desde 40 km./h. en 4.ª	35,1
1.000 m. desde 40 km./h. en 5.ª	41,0
De 80 a 120 km./h. en 4.ª	12,6
De 80 a 120 km./h. en 5.ª	16,6

¡ 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

A FONDO

El diseño del salpicadero es típicamente Volvo. Puede resultar algo frío, pero el cuadro de mandos resulta muy legible y los interruptores y palancas quedan a mano. Sobre el pomo del cambio la tecla que acciona el overdrive, relación sobremultiplicada que permite una utilización más económica y de mayor desahogo para el motor, que funciona a unos regímenes mucho más tranquilos.



debe ser endiablidamente difícil de mover cuesta arriba y con el suelo nevado..., pero es una situación que los suecos deben prever.

El sistema de suspensiones, con el eje rígido detrás, no es lo más moderno del modelo, pero la verdad es que se mues-

tra muy eficaz. Las ruedas siempre están perpendiculares al suelo, cualquiera que sea el radio de la curva y la velocidad de paso y, como los efectos transversales están bien resueltos, el resultado es bueno, con un confort razonable, excepto en un acusado balanceo.

Aunque no hemos podido comprobarlo, nos da la impresión de que, manejado con viveza en zona de curvas, los pasajeros traseros deben marearse con facilidad; afortunadamente, una amplísima superficie acristalada debe limitar este efecto molesto.

A FONDO

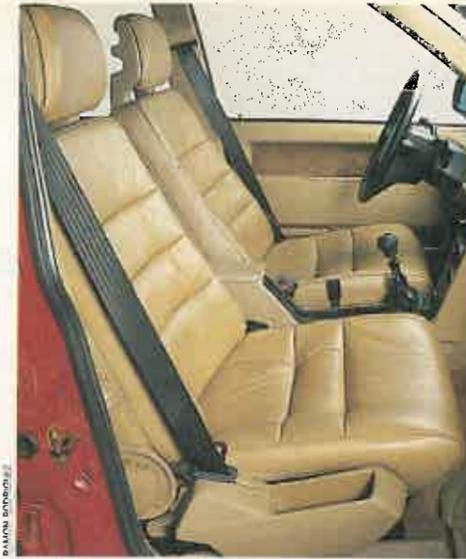
Los consumos no son escasos, pero tampoco desentonan ante el volumen y aparatosisidad del coche en cuestión. Un depósito de 60 litros le proporciona una autonomía de más de 550 kilómetros, que casi llega a los 900 en carretera, rondando con cierta tranquilidad.

Su velocidad máxima, ligeramente inferior a la de las berlinas, es más que suficiente para el comprador tipo, aunque alguno pueda decepcionarse porque otros diesel de menor empaque le superan sin dificultad. Más que nada por su escasa capacidad de recuperación, sobre todo si hemos dejado caer de vueltas el motor.

CARROCERIA



A ver si nos entendemos: quien en cinco metros (casi) de coche, sin problemas (casi) de precio y con enorme tradición de calidad no sea capaz de realizar un automóvil confortable, capaz y atractivo, será mejor que se dedique a otra cosa. Afortunadamente, y como cabía de esperar en Volvo, el 740 familiar no es una excepción: es capaz de transportar a medio Circo Price (elefantes al margen) con una plataforma de carga de más de dos metros de longitud, con los asientos traseros abatidos. Se comercializará en seguida un transportín para elevar a nueve el número de plazas..., y todo esto con ta-



Por lujo que no quede...

La tapicería de los asientos es de cuero y el confort, total

picería de cuero, aire acondicionado, programador de velocidad, llantas de aleación, techo corredizo eléctricamente... En definitiva, todo.

La verdad es que estas primeras unidades probadas (ya hemos mencionado que no están destinadas a nuestro mercado) no son las específicas que van a venderse en España, en las que faltará, con toda probabilidad, el aire acondi-

cionado y algún que otro elemento.

El precio aún no se conoce, pero se estima que supere en un 10 por 100 a la berlina, lo que significa, aproximadamente, 5.300.000 pesetas de coche; bastantes pesetas para cualquier ciudadano de Boyer, a quien, de todos modos, estamos seguros que se le pondrán los dientes largos ante un automóvil tan atractivo.

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

A FONDO

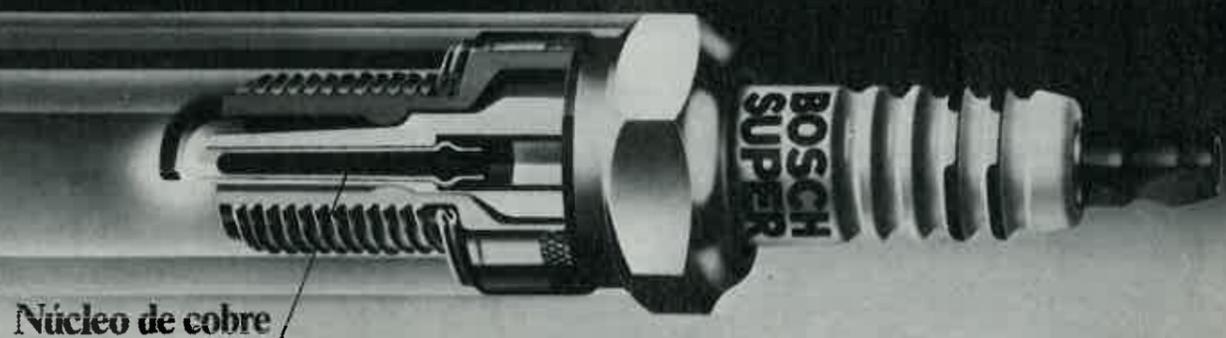


ALFONSO J. NIETO



El Volvo 740 GLE Turbodiesel es un coche con infinidad de detalles, como ruedas de aleación ligera, aire acondicionado, techo corredizo, elevallas y retrovisores exteriores de mando eléctrico, trampilla con llave bajo el maletero o caja de herramientas con alojamiento específico. El portón baja hasta el plano de carga.

SUPER BUJIA BOSCH Potencia.



Núcleo de cobre

Bosch ha desarrollado una bujía pensada para sacar todo el rendimiento del motor. Para conseguir la máxima potencia. Una bujía capaz de alcanzar en menos tiempo la temperatura óptima.

Una bujía con núcleo de cobre en el electrodo central, que contribuye a dar más fuerza y mayor poder de aceleración. Es la Super Bujía Bosch. Exíjala, es pura potencia.



BOSCH
Así de seguro.

CONCLUSION

Una vez más nos encontramos con el precio como factor determinante del enjuiciamiento de un modelo. Ya acabamos de mencionar que supera los cinco millones y cuarto de pesetas. Y la verdad es que por bastante menos de ese dinero disponemos en el mercado de coches con enorme atractivo. No tan capaces (creemos que sólo el Citroën CX Familiar puede compararse o, en todo caso, el Mercedes TDT), pero algo más baratos..., salvo el alemán de la estrella, que se mueve aproximadamente por los mismos límites.

Pero a su favor hay que aclarar que, como en todos los Volvo de las series 2 y 7 (en la 3 ya es más discutible), tienen una depreciación muy baja: una de las más bajas del mercado, con lo que la pérdida de valor cuando decidamos venderlo será muy pequeña..., y en todo caso, cuando nos aburramos, podemos hacer una excelente cubertería con los bajos, de acero sueco de primerísima calidad.

José M. Cernuda

Precio en la calle:
5.300.000 ptas. (*)

Fecha presentación: Abril-1985.
Importador: Volvo Concesionarios, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 65.
Plazo de entrega: Se estima inmediata a partir de octubre.

(*) Estimado



ALFONSO J. NIETO

FRENTE A SUS RIVALES
A GUSTO DE TODOS



Citroën GSA
Con muchos años ya en sus espaldas, la versión Break del GSA es el nacional más barato del mercado.



Citroën CX
La gigantesca mole del CX, con sus tres filas de asientos, ofrece nada menos que nueve plazas, lo que le convierte en un modelo exclusivo.



Mercedes TDT
De la ya vieja serie W-123, el TDT sigue siendo atractivo.



Ford Sierra
Un importado de precio muy razonable y con evidente buen gusto, que se ofrece con tres motorizaciones diferentes.

Volvo 240
Volvo es de los pocos que ofrece motores de gasolina y diesel.

La aparición en el mercado de una versión familiar, hecho por lo demás ya poco frecuente, nos hace meditar sobre la suerte que este tipo de automóviles viene conociendo en nuestro mercado en los últimos años.

Fue el 84 un año algo extraño, desde este punto de vista, con la desaparición de dos modelos que en su día gozaron de enorme popularidad: el Seat 131 y el Renault 12, a los que habría que añadir el Peugeot 504, todos ellos en sus definiciones break o familiares.

No sabemos muy bien si esta desaparición ha obedecido a la falta de demanda o, por el contrario, la disminución de la demanda está causada por una reducción en la oferta; lo cierto es que en el año 83 hubo un ligero incremento de ventas, para caer estrepitosamente en el 84.

Tras no poca meditación, no vemos más que ventajas de los break sobre las berlinas: mayor capacidad de carga sin incremento de las dimensiones externas; estética generalmente más atractiva o, al menos, más personal..., y sólo se nos ocurre añadir como ventajas el ligerísimo incremento de los consumos (incluso muy frecuentemente el mayor peso se compensa con una mejor aerodinámica) y el mantener la carga a la vista, lo que siempre es una tentación para los ladrones.

Hay un hecho también evidente: la proliferación de los automóviles con portón posterior, como un falso break,

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

	Citroën GSA Break*	Citroën CX Diesel Familiar	Ford Sierra 2.0 GL*	Mercedes 300 TDT	Peugeot 505 GRD	R-18 GTS	VW Passat Variant GLTD	Volvo 245 Turbo	Volvo 245 GLD	Wartburg Facelift
MOTOR										
Disposición	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Núm. de cilindros	4 boxer	4 en línea	4 en línea	5 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	3 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.299	2.500	1.993	2.998	2.498	1.647	1.588	2.127	2.383	992
Distribución	Correa dentada	Correa dentada	Correa dentada	Correa dentada	Cadena	Correa dentada	Correa dentada	Correa dentada	Correa dentada	—
Alimentación	Carburador	Bomba inyección	Carburador	Bomba inyección	Bomba inyección	Carburador	Bomba inyección	Bomba inyección	Bomba inyección	Carburador
Compresión/combustible	8,7:1/96 octanos	22,25:1/Gasóleo	9,2:1/96 octanos	21,5:1/Gasóleo	23:1/Gasóleo	9,3:1/96 octanos	23:1/Gasóleo	7,5:1/96 octanos	23:1/Gasóleo	7,5:1
Potencia máx./régimen	65/5.500	75/4.250	105/5.200	125/4.350	76/4.500	83/5.500	70/4.500	155/5.500	82/—	50/—
Par máx./régimen	9,8 a 3.500	15,6 a 2.000	16 a 4.000	25,5 a 2.400	15,3 a 2.000	13,3 a 3.000	13,6 a 2.600	24,5 a 3.750	14,3 a 2.800	10 a 3.000
TRANSMISION										
Tracción	Delantera	Delantera	Trasera	Trasera	Trasera	Delantera	Delantera	Trasera	Trasera	Delantera
Núm. de marchas	5 marchas	5 marchas	5 marchas	Automático	5 marchas	5 marchas	5 marchas	4+O.D.	4+O.D.	4 marchas
Vel. a 1.000 rpm. en 4. ^a /5. ^a	24,3/30,2	—/35,5	32,3/39,4	38/—	29,2/35,6	26,9/32,3	29,0/36,2	—/37,8	—/37,8	26,5/—
DIRECCION Y FRENSOS										
Tipo de dirección	Cremallera	Crem. con servo	Cremallera	Circ. bolas, servo	Crem. asistida	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,8	—	3,5	—	3	4,2	4,2	—	—	—
Diámetro de giro	9,7	—	10,6	—	10,7	10,3	10,7	9,8	9,8	—
Frenos del./tras.	4 discos con servo	4 discos ventilados	Dis./tamb., servo	4 disc. vent., servo	Dis./tamb., servo	Dis./tamb., servo	Dis./tamb., servo	Disco/Disco	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES Y RUEDAS										
Suspensión delantera	Independiente	Hidroneumática	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Hidroneumática	Hidroneumática	Independiente	Independiente	Independiente	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido	Independiente
Llantas	Chapa, 4,5 x 15	Chapa, 5,5	Chapa, 4,5 x 13	—	Chapa, 5,5 x 14	Chapa, 5,5 x 13	Chapa, 5 x 13	Chapa, 5,5 x 14	Chapa, 5,5 x 14	Chapa, 4,5
Neumáticos	145 SR 15	195/70 SR-HR 14	175 HR 13	195/70 SR 14	185/70 SR 14	175/70	165 SR 13	185 SR 14	185 SR 14	165 SR 13
PESOS Y CAPACIDADES										
Peso en orden de marcha	920	1.475	1.025	1.260	1.250	1.025	1.050	1.780	1.850	960
Volumen maletero	570/1.320	1.160/2.130	430/1.470	500/870	1.120/2.240	475/1.570	500/1.525	395/—	395/—	525/—
Capacidad combustible	50	68	60	77	70	53	60	60	60	44
CONSUMOS Y PRESTACIONES										
Consumo a 90/120	6,9/8,2	5,9/8	6,3/7,2	7,2/9	8,6	6,0/7,3	7,2	—	—	7,4/10,9
Consumo medio ponderado	8,7	8,2	10,8	11,5	8,2	9,1	6,9	11,0	8,8	7,4
Velocidad máxima (km/h)	159	151	177	165	146	162	157	190	150	130
Aceleración 1 km.	37,6	38,9	34,2	—	—	34,6	—	—	—	—
Rec. 1 km. desde 40, 4. ^a /5. ^a	40,2/44,5	—	38,1/44,0	—	—	35,8/39,3	—	—	—	—
Frenada a 100 km/h.	43,3	—	40,5	—	—	39,4	—	—	—	—
Ruido a 90 km/h.	74,5	—	68,2	—	—	71,2	—	—	—	—
PRECIO										
Pesetas	1.059.549	2.467.358	1.818.508	5.355.842	2.234.588	1.387.942	2.133.493	3.615.080	3.273.940	693.565

*Volvo 240: 500/870/77



Peugeot 505
Lamentablemente, las versiones familiares del 505 no se fabrican en Vigo, por lo que los precios se ven considerablemente gravados.



Renault 18
Siempre Renault ha ofertado bien los familiares. El R-18 queda como estandarte, tras la desaparición del popular R-12.



Passat Variant
Estéticamente, las versiones Variant de los Volkswagen españoles son más atractivas que la falsa berlina, gozando de buena acogida por el público.



Wartburg
Este automóvil de Alemania Oriental tiene el mérito de ser el familiar más barato del mercado, a cambio de una mecánica desfasada.



soluciona ya bastantes problemas de carga que no llegan a resolver las berlinas tradicionales de tres volúmenes, por lo que, al menos parcialmente, los coches con portón posterior cumplen con esa mayor capacidad de carga.

En la actualidad, el mercado español no ofrece más que diez vehículos familiares, con una notable dispersión en cuanto a precios (desde menos de cincuenta mil pesetas del Wartburg hasta los casi cinco millones cuatrocientos mil pesetas del Mercedes), potencias, tipos de motorización y capacidades de carga. Casi la mitad de las ventajas las consigue Renault con sus tres versiones de Renault 18, seguido ya a considerable distancia por el Passat Variant, ofrecido exclusivamente en su versión turbodiesel. El resto de las ventajas corresponde a media docena de modelos de importación, con ventas poco menos que anecdóticas, lo que supone un notable esfuerzo para los importadores, obligados a un stock de piezas de repuesto que pocas veces se amortiza.

Es curioso analizar también el desplazamiento de la demanda hacia las versiones diesel, que pasaron, en 1982, de un 40,3 por 100, a un 70 por 100 en el 83 y a más de un 75 por 100 en el pasado. Incluso los grandes familiares de importación, de considerable coste, se venden mejor con motor diesel que con el de gasolina, que se han quedado reducidos casi exclusivamente al Ford Sierra y el Volvo 245.

PROYECTO M-16

BREAK ES BELLO

El concepto de vehículo familiar es aceptado habitualmente como un mal menor por aquel usuario que, por necesidades de capacidad de carga, debe prescindir de comprarse un vehículo tres volúmenes. Quizá sea debido a que este tipo de vehículos son derivados de los modelos de tres cuerpos, lo cual hace que su línea no deje de ser un apaño a veces, más que un diseño conseguido.

El gran éxito que han tenido y tienen los pequeños vehículos de dos volúmenes, como el Renault 5, Ford Fiesta o Seat Ibiza, me hace pensar que este concepto es válido por sí mismo y que su extrapolación a vehículos de un segmento mayor es una evolución lógica.

Prueba de ello lo tenemos por ejemplo en la nueva filosofía de Ford, con los dos volúmenes y medio que intentan asemejarse a un tres cuerpos, pero con portón de carga posterior. Esto lo podemos considerar como un paso intermedio, ya que las preferencias de los usuarios del automóvil tienen una inercia que hace que las nuevas ideas sean difíciles de asimilar bruscamente.

Pienso que las razones de que no

sean vehículos de gran difusión son puramente estéticas, ya que para una longitud determinada, son los diseños más lógicos para conseguir el máximo aprovechamiento del espacio con una mínima penalización en prestaciones. Vehículos experimentales, como el alemán Uni-Car, con un Cx de 0,23, demuestran que un vehículo de tipo familiar puede superar en eficiencia aerodinámica a los de tres volúmenes.

Tampoco es necesario que estos vehículos deban tener siempre cinco puertas, cuando lo realmente necesario es capacidad de carga. Entonces el coche deja de ser un pequeño autobús para convertirse en un vehículo con personalidad propia.

La ranchera M-16 que proponemos esta semana es tratada como un vehículo deportivo y aerodinámico, con una capacidad de carga envidiable. Tiene cinco plazas y tres puertas. La parte trasera del techo, desmontable, hace que puedan ser transportados desde árboles de Navidad hasta motocicletas o frigoríficos sin necesidad de hacer ma-labrarismos. El portón trasero se abre

hacia un lado en vez de hacia arriba. Y para los que por su status social necesitan un coche representativo, el familiar de MOTOR16 puede aparcarse al lado de un Mercedes sin ningún complejo. Creo.

La parte trasera del techo es desmontable y permite llevar cualquier objeto. La funcionalidad se ha aliado con la estética.



Francisco Podadera

AUSTIN ROVER



EL OTRO PERFIL DE ROVER.

El nuevo Rover 216. La otra imagen del Rover. Un perfil diferente para un automóvil con todo el prestigio Rover.

Dinámico y adaptable. Pequeño y cómodo

para la ciudad. Más económico en precio y consumo.

En definitiva, el Rover para los nuevos tiempos.

Si prefiere los Rover, seguro que

el nuevo Rover 216 tiene el perfil que Vd. estaba esperando.

Venga a conocer el otro Rover en cualquiera de los concesionarios Austin Rover.

Desde 1.221.276 ptas. F. F.



NUEVO ROVER 216
DE AUSTIN ROVER

OPRESIS

ROVER 216 SE Motor: 1.598 c.c. 5 velocidades. Carburación electrónica. 83 CV. Velocidad máxima: 163 km/h. Aceleración: 0-100 en 10,9 seg. Consumo: 5,1 litros a 90 km/h - 6,7 litros a 120 km/h - 8,8 litros en circuito urbano. Equipamiento: Espejos exteriores con mando interior. Tapizado en terciopelo. Acabado de puertas en madera. Cierre centralizado en puertas y maletero. Apertura con mando interior maletero y tapa depósito combustible. Tapacubos embellecedores. Elevavinas eléctrico delantero y trasero. Cristales tintados. Pre-instalación de radio stereo con antena. Encendido eléctrico a 120 km/h - 8,5 litros en circuito urbano. Equipamiento adicional: Spoiler delantero y trasero. Llantas de aleación. Asientos deportivos.

AUSTIN ROVER ESPAÑA, S.A. Apdo. n.º 14.845. Tel.

1.676.8211. MADRID. Austin Rover garantiza todos sus vehículos durante un año, sin limitación de kilometraje. La red de concesionarios Austin Rover cubre toda España, garantizando sus necesidades de piezas y servicio.

PEUGEOT 205 CABRIO

¡AIRE!

NO es aire precisamente lo que necesita el Peugeot 205, número 1 absoluto del mercado francés y auténtico «best seller» de la marca francesa en los restantes países europeos. Pero Peugeot no descansa y tiene en perspectiva nuevas versiones con que potenciar la gama. Quizá la más atractiva sea la cabriolet o descapotable, que será presentada la próxima primavera en el Salón del Automóvil de Ginebra. Obra del carrocerero italiano Pininfarina, será la oferta de Peugeot como un descapotable aseguible para todos los bolsillos, que gozará además de una gran variedad de mecánicas, la más refinada de las cuales será la equivalente al Peugeot 205 GTI, con 105 caballos de potencia y una velocidad

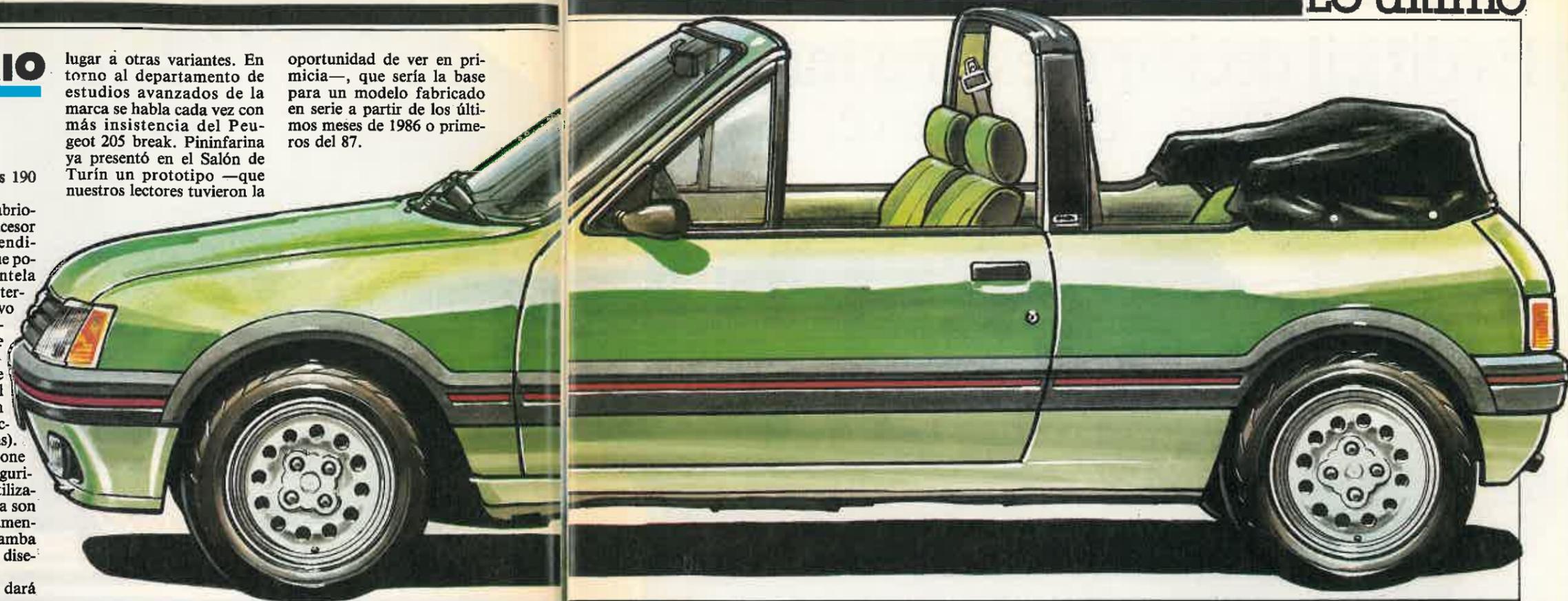
máxima en torno a los 190 kilómetros por hora.

El Talbot Samba Cabriolet va a tener así un sucesor que ofrecerá unos rendimientos superiores y que podrá optar a una clientela más amplia. En la interpretación que del nuevo modelo ha hecho nuestro dibujante puede apreciarse cómo la mayoría de los detalles de carrocería equivalen al 205 GTI (faldón con faros integrados, protecciones laterales y ruedas). El futuro modelo dispone de un sólido arco de seguridad y las soluciones utilizadas en la capota de lona son muy similares, prácticamente idénticas, a las del Samba Cabriolet, que también diseñó Pininfarina.

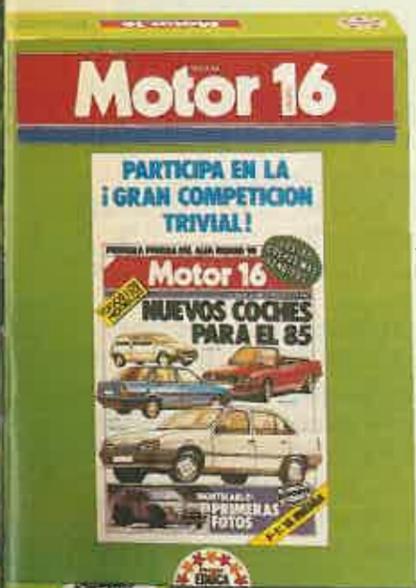
Pero el 205 también dará

lugar a otras variantes. En torno al departamento de estudios avanzados de la marca se habla cada vez con más insistencia del Peugeot 205 break. Pininfarina ya presentó en el Salón de Turín un prototipo —que nuestros lectores tuvieron la

oportunidad de ver en primera—, que sería la base para un modelo fabricado en serie a partir de los últimos meses de 1986 o primeros del 87.



EL MUNDO DEL MOTOR ES TRIVIAL PARA TODO EL MUNDO



Este juego escrito por MOTOR16 e ideado por Educa es apasionante.

Y lo es para todos.

Es un juego trivial. Una experiencia incluso para los que no tienen experiencia.

Respondiendo a preguntas como qué marca de cerveza patrocinaba la escudería de Paul Newman, o qué marca de automóviles conducía Roger Moore en la serie «El Santo», se gana a los más entendidos y puede pasarse una tarde divertidísima. Y lo que es más importante, entre amigos.



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



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

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

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

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

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

Su consumo, inferior a lo que

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

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

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

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

Contemple de nuevo el coche de la foto.

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

Con un motor de 5 cilindros de inyección.

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

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



Por delante del tiempo



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

SECRETO



MÁS FAMILIA PARA EL SUPERCINCO

COMO decíamos hace unas semanas, los Supercinco de cinco puertas ruedan ya por nuestras carreteras en la última fase de pruebas antes de iniciarse su producción. La presentación de la versión española está prevista para la primera quincena del mes de septiembre y su producción debe comenzar en breve, a fin de asegurar un pequeño stock, con el que los concesionarios puedan hacer frente a las primeras peticiones.

En principio, el nuevo Supercinco aparecerá con los mismos motores que el actual de tres puertas. Más adelante, antes de que termine el año, recibirá el mo-

tor diesel 1,7 litros, que emplean los R-9 y R-11, y que también equipará la versión furgoneta, que es otra de las novedades que tiene Renault en cartera dentro de la gama Supercinco.

Esta nueva versión del Supercinco, destinada a reemplazar la 4F, debería aparecer, al menos en el mercado francés, casi simultáneamente con el Supercinco Diesel. Como se puede apreciar en las fotos, la definición del vehículo es total. Se puede decir que está listo para entrar en producción. Aprovechando la gran anchura del Supercinco y la mayor distancia entre ejes de su versión cinco puertas,



El Supercinco comercial ya está a punto. Comparte la plataforma, más larga, de la versión cinco puertas.



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.
GTV 2.0	1.962 cc.	130 CV DIN a 5.400 r.p.m.	Más de 190 Km/h.	2.030.000 Pts.
GTV 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.

Lo último



El futuro modelo de Renault utilizará también el motor diesel 1700



Los R-5 cinco puertas españoles de preserie hacen sus últimas pruebas igual que la furgoneta francesa. Los cinco puertas serán presentados el próximo mes de septiembre.

se ha conseguido que la capacidad de carga sea importante, superior a la de algunos modelos de la competencia. La posibilidad de poderlo tener con motor diesel le permite aspirar a un buen trozo del mercado. En lo que se refiere a España, su lanzamiento debería producirse con un retraso respecto a Francia no superior a los tres meses.

Jovencitas quinceañeras y venerables ancianos participaron en la más original de las regatas que se celebran a lo largo de la temporada. Todos compitieron con sus veleros, y al final, unos y otros, se arrojaron mutuamente al agua en lo que ha sido una divertida fiesta de la vela.

LA FIESTA DE LA VELA

CUALQUIER edad es buena para navegar a vela, incluso en pequeños barcos de vela ligera, como es el caso del tradicional Snipe. Esta clase, la más antigua y la más extendida de las que tienen actividad en España, celebra cada año su Campeonato Pos Cincuenta, en el que se dan cita cantidad de regatistas, la mayor parte en activo. Las normas son sencillas: el patrón ha de tener un mínimo de 50 *hierbas* cumplidas, y en unión de su tripulante han de superar la respetable cifra de ochenta *tacos*. Los *fósiles* de la clase, como ellos suelen llamarse, disfrutan de importan-

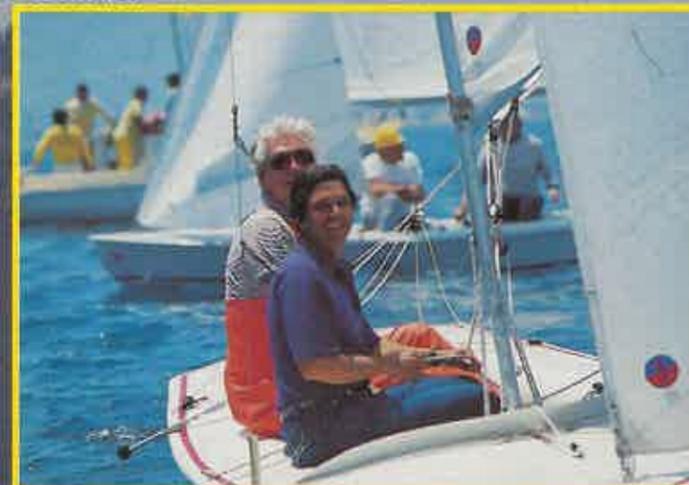
te estimación e influencia dentro de la flota, y como tampoco son nada tontos, en esta ocasión han hecho coincidir su regata con la Primera Copa Femenina, de la misma clase. Tan históricos eventos se han celebrado recientemente en aguas de Málaga, organizados por el Real Club Mediterráneo de esta ciudad, que es base de la flota de snipes más prestigiosa de España. Casi cuarenta barcos entre las dos categorías han disputado a lo largo de cuatro pruebas, distribuidas en dos días, los dos títulos. Frente al *geridríco*, la edad de las tripulaciones femeninas resultó brillantemente joven. Las

cuatro pruebas se corrieron con poco viento y con recorridos triangulares, más bien cortos por razones obvias y en medio de un divertido ambiente. Entre los *bosques*, fuerte representación de la Armada, que alcanzó hasta el grado de capitán de navío. Al final, y como es de recibo, la clasificación respetó escrupulosamente la escalilla, tanto en grado como en antigüedad. En la Copa Femenina triunfó la regularidad de las jóvenes santanderinas Sara Yllera y María Martínez, que no ganaron ninguna de las pruebas, pero que tampoco hicieron ningún mal resultado. Segundas quedaron Sonia Del-

gado y María Montenegro, de Madrid, por delante de Viviana Mainemare e Inés Marmolejo, regatistas locales. En los dominios de la respetable veteranía se registró un duelo cerrado, que ya comenzó mucho antes del campeonato, entre Enrique Saavedra y el marqués de Vega del Turia, quien había ganado la pasada edición. Ambos mantuvieron una agresiva política de fichajes, para asegurarse un barco y un tripulante ganadores. De esta manera, Enrique consiguió que el campeón del Mundo, Félix Gancedo, le dejara su «Gran Numa» y a Carlos Llamas, su tripulante en los años de gloria, mientras que el marqués lucía un magnífico barco nuevo y como tripulante de lujo a Angel Gutiérrez. Al final ganaron Saavedra y Llamas. Por cierto, que este último se empeñó en tirar al agua a su *señorito*, instantes después de que terminaran la última prueba. Detrás del marqués, y en tercer lugar, se clasificó la tripulación local formada por Titi Tallifer y Guillermo Serrano.



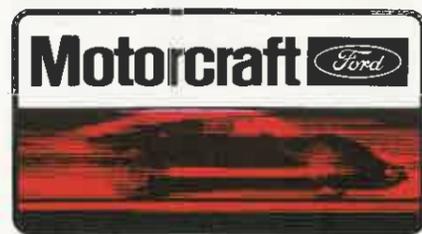
Remojón involuntario de una de las participantes. A la derecha, las ganadoras de la Copa Femenina, Sara Yllera y María Martínez.





Motorcraft, la bujía con núcleo de cobre que, además de ahorrar gasolina y mejorar el rendimiento del motor, dura más gracias al recubrimiento de níquel-cromo-hierro de sus electrodos.

Disponibles en concesionarios Ford y distribuidores Motorcraft.



CON LA GARANTIA DE FORD.

Bujías - Filtros - Componentes de encendido - Juegos de puesta a punto - Correas de ventilador - Escobillas y brazos de limpiaparabrisas - Lámparas - Componentes del sistema de refrigeración - Anticongelante/refrigerante - Rodamientos y Juegos de rodamientos de rueda - Amortiguadores - Batería Sin mantenimiento - Embragues.

Mercado

VENTAS TURISMOS DE IMPORTACION

Importante la reacción del Renault 25, que se ha vuelto a encaramar a la primera posición, tras un par de meses en los que las dificultades en la importación le había hecho retroceder. Tras la berlina francesa, los tres mosqueteros de General Motors, con el siempre brillante Sierra en tercera posición. Destacamos el buen mes para los Mercedes de la serie antigua, en el que la mayoría de las ventas han correspondido al 300 Diesel, que sigue siendo muy apetecido por el público; por cierto, que el nuevo W-124 sólo ha podido colocar once unidades en nuestro mercado. Y mencionar también las ventas de los Cherry, que tras la promoción en TV han agotado los stocks en quince días. Naturalmente, se seguirán importando en un futuro próximo.

	Abril	Enero-abril
1. Renault 25	659	1.581
2. Opel Kadett	640	1.880
3. Ford Sierra	516	1.553
4. Opel Ascona	489	2.209
5. Opel Rekord	268	991
6. BMW Serie 3	231	761
7. Fiat Uno	155	691
8. Citroën CX	138	597
9. Mercedes W-123	90	255
10. Rover	81	375
11. Nissan Cherry	80	120
12. VW Golf	79	330
13. Renault Fuego	71	207
14. Austin Metro	70	301
15. Volvo 340/360	69	342
16. Fiat Regata	67	281
17. Peugeot 505	63	154
18. Ford Granada	63	208
19. Ford Escort	52	159
20. Alfa 33	51	206



Ofertas de la semana:

ASISTENCIA CITROËN

Citroën Hispania inicia un nuevo servicio destinado a proporcionar una asistencia suplementaria a los compradores de un automóvil de la marca. Cuando un vehículo Citroën requiera asistencia, en periodo de garantía, se le ofrece a su propietario el regreso al punto de origen, el alojamiento mientras dure la reparación, o continuar el viaje en otro vehículo de su elección. Cualquiera de estas tres opciones la elige libremente el intere-

sado, sin cargo alguno para él y sus acompañantes.

NEUMATICOS MAS BARATOS

La firma Bernauto, con tres tiendas en Madrid, hace una interesante oferta de neumáticos para esta temporada primavera-verano. A todos los compradores de una cubierta se les ofrece gratuitamente el montaje. Esta operación más un equilibrado cuando la compra es de dos neumáticos, y también una alineación gratuita

si se compra el juego completo de cuatro cubiertas. Se puede pagar con la tarjeta Visa y es servicio oficial Mi-

chelin. Tiendas Bernauto en la calle Velázquez, 88 (parking); calle Ubeda, s/n. y en Boadilla del Monte.



Mercado

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

KTM

250-MKT	250	46	-	482.600
250-GS	250	44	-	482.600
250-ARC	250	46	-	485.300

LAMBRETTA

125	123	6	87	172.577
150	148	7,6	87	179.386
200	186	9,7	107	186.120

LAVERDA

MS-1000	981	85	215	1.165.000
---------	-----	----	-----	-----------

MONTESA

Cota 242	233,3	-	-	272.220
Cota 348 Trial	340,0	-	-	270.250

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

Cota 350	349,6	-	-	283.240
Enduro 80 H7	74,8	-	82	230.540
Enduro 250 H7	246,3	-	119	321.440
Enduro 380 H7	349,6	-	130	242.220
Impuls 125	124	10	100	208.780
Impuls 175	174,7	13	100	220.050

MORINI

250 Bullitónica	238,5	26,0	138	341.180
350 Turismo	344,1	38,6	180	464.000
500 Sport	478,6	43	170	601.000
500 Carrel	478,6	-	-	598.000

MOTO GUZZI

V 80 II	490	47	170	608.548
V 80 Monza	490	48	175	642.473
V 80 Custom	490	47	185	657.170
V 85	643,4	52	185	683.880
V 85-6P	643,4	52	180	770.305
V 85-Carimè*	643,4	52	184	747.874
890-T8*	844	67	188	1.001.728
La Mera II	844	81	220	1.003.334
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.885
1000-Convert	948,8	-	-	819.280
California II	948,8	-	-	1.078.845

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

OSSA

250 TE	244,2	-	130	271.990
250 Copa	34,2	100	180	343.580
302 Trial	302,7	-	-	332.130
350 Tt-Ya	350,6	-	-	297.990

PUCH

Cobra M 82-TT-AD	73,3	12	95	222.300
Cobra M 82-Cross	73,3	14	70	199.000
Cobra M 82-TD	73,3	10	90	240.000

RIEJU

Strada	74	8,5	-	183.000
Marathon MR 80	75	14	-	264.500
Marathon Enduro	80	20	-	307.000
Marathon Cross	80	20	-	307.000

SUZUKI

GSX 550 ES	572	55	106	791.254
GSX 750 ES*	747	87	210	950.733

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

Katana GSX 1100*	1.074	103	221	1.150.724
------------------	-------	-----	-----	-----------

VESPA

75 Junior	74,0	4,0	90	149.242
75 Elect.	75,0	4,4	90	164.126
125 Elect.	123,3	6,2	100	187.086
125 Standard	123,3	6,2	100	178.447
125 NC	123,3	6,2	100	185.692
150 Ibis	148,6	8,2	100	175.708
200 DM	198,0	10,2	110	188.082
200 DMH	198,0	10,2	110	188.880
200 Ibis	198,0	10,2	110	210.631

YAMAHA

DT 80	-	-	-	217.650
SR 250	239	17,0	115	368.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.060
XJ 400	399	45,5	175	588.200
XJ 600	589	72,0	200	839.500
XJ 650	653	73,0	200	778.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.176.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.316

NOTICIAS DE EMPRESA

CON CITROËN A JAPON

EL concurso «Juventud Citroën 85», en cuya fase final han competido 30 jóvenes pertenecientes a centros de formación profesional, rama automoción, representando a las Comunidades Autónomas, ha sido ganado por José Manuel Presa Castro y Guillermo Vázquez Salgado.

Estos dos jóvenes se desplazarán, invitados por Citroën, a Osaka —Japón— para participar en el Campeonato Mundial que se celebrará del próximo 22 al 24 de octubre. Se han otorgado también, de acuerdo con el reglamento, tres premios a los alumnos representantes de las Autonomías de Extremadura, Canarias y Valencia.

LA NISSAN VANETTE SE EUROPEIZA

NISSAN Motor Ibérica, S. A., líder en el sector español de vehículos industriales y segunda del ranking de los todo-terreno, enviará con destino al mercado europeo 2.296 Patrol, 600 Vanette y 1.655 Trade, por un valor cercano a los cuatro mil millones de pese-

tas. En lo que resta de año Nissan Motor Ibérica espera suministrar al mercado europeo entre las 2.500 y las 3.000 Vanette, ya que las 600 unidades de este modelo son las primeras que salen de nuestro país, y se espera tengan una buena acogida.

FERIAS EN EL FERROL

EN la ciudad de El Ferrol se celebrará del día 20 al 31 de julio la XXIII Feria Nacional de Muestras del Noroeste, que este año presenta la novedad del III Salón Expo-Auto, en el que las firmas concesionarias de las marcas de automóviles nacionales y extranjeras pre-

sentarán las últimas novedades del mercado. El II Salón Monográfico del Mueble y Decoración y el II Salón Monográfico de Artesanía completarán este certamen, en el que también estará presente la Marina de Guerra con una gran exposición de grabados, maquetas y armas.



RODAMIENTOS A LA VISTA

LA empresa de rodamientos Timken ha presentado un nuevo kit de rodamientos de rodillos cónicos que se comercializa con el nombre de «auto bearing kit».

Este nuevo producto, pensado para la reparación de la rueda de automóvil, contiene en un solo paquete

los elementos del juego de una rueda, es decir: rodamientos, retenes, tuercas y pasadores. La envoltura en la que vienen las piezas permite una perfecta conservación de los componentes y la posibilidad de tener a la vista cada uno de los recambios y sus respectivas referencias.

TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastín 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.

NECTO SE PREPARA

ANTONIO Martínez Garrigos, que hasta ahora venía ocupándose de la dirección del área financiera de Garnecto, S. A., y de la venta de recambio, ha sido nombrado director general de esta empresa. Este nombramiento forma parte de la reestructuración de la sociedad, fabricante de los materiales de fricción para freno y embrague de la marca Necto, con el fin de adecuarla a las próximas exigencias del mercado.

TRABAJE CON BUENA CORREA



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

CORREAS DE VENTILADOR



Fabricadas por

Firestone
HISPANIA S.A.



Cuéntenos su caso

VENDER CON TRUCOS

EN octubre de 1984 compré un Seat Ronda Systema-Porsche L-1.2 en los Talleres Márquez, en la avenida de Ramón y Cajal, 31, de la ciudad de Sevilla, concesionario de Seat. Les pedí que me matriculasen el coche en Madrid, pues es mi provincia natal, a lo cual no hubo ningún problema y lo hicieron bastante rápidamente. Cuando fui a recoger el coche vi que tenía cuatro velocidades en vez de cinco, como me dijo el vendedor que tenía, a lo cual ya no podía hacer nada, pues volvía a Madrid tres días después.

Anteriormente, cuando llegó la hora de firmar las letras, decidí poner tres letras extras en julio, octubre y enero, de 50.000 pesetas. Pues bien, el día 6 de diciembre de 1984 me llegó una de esas letras: ¡Me habían cambiado la fecha de las letras!

Y lo último que me ha ocurrido es que fui a comprar una llave de bujías en repuestos de Castellana, 263, y me dijeron que esa llave no existía, pero que de todas formas fuese a la avenida de Manóteras, 20, a ver si ellos sabían algo, ¡claro que sabían!, cuando una llave de bujías de la casa Ford, Renault, etcétera, vale de unas 500 a 600 pesetas, la vende a 1.935 pesetas.

Carlos Arrabal
Madrid

INTERCOOLER PARA UN DUCATO

TENGO una furgoneta de Fiat Ducato Panorama a la que le he acoplado un equipo turbocompresor de la marca Turmesa, que me ha proporcionado una satisfacción total. Pero he observado que últimamente en su publicación comentan mu-



cho la utilización de intercooler, conjuntamente con estos equipos de sobrealimentación. Quisiera conocer si en el kit que he montado ya se incorpora y, de no ser así, quisiera saber si se puede acoplar y dónde podría realizarlo.

Carlos Navarro
Madrid

Respuesta: Como creemos que no dispone de él, pasamos a contestar su pregunta. Se necesitan numero-

sos cálculos y muy complejos, para estudiar el acompañamiento de un intercambiador, que modifica notablemente todas las condiciones de carga de la alimentación. Puede ponerse en contacto con Turmesa, donde le informarán sobre la posibilidad de que hayan estudiado este sistema para sus próximos kits. De no ser así, desconocemos quién puede resolverle el problema, que se plantea bastante más difícil de lo que parece.

Agenda DEL 11 AL 17 DE JUNIO

Televisión

● El domingo 16 de junio, por la Primera Cadena y dentro del espacio «Estudio Estadio», se conectará con el circuito de Grobnik para ofrecer el **Gran Premio de Yugoslavia de Motociclismo**. También por la Primera Cadena se retransmitirá, a las 19 horas, la salida del **Gran Premio de Canadá de Fórmula 1**.

Automovilismo

● A las 16 horas del sábado 15 de junio comenzarán las míticas **24 Horas de Le Mans**, puntuables para el Mundial de Resistencia.

● El **Rallye Internacional El Corte Inglés**, puntuable para el Campeonato de España con máximo coeficiente y para el europeo con coeficiente 2, comenzará a las 9 de la mañana del sábado 15 de junio en la avenida Mesa y López de la ciudad canaria de Las Palmas.

Motociclismo

● Durante los días 15 y 16 de junio se celebrará el **III Enduro de Morcuera**, prueba puntuable para el Campeonato de España que organiza el Moto Club Canadá.

● En Castellón tendrá lugar el domingo día 16 el **I Trial de Els Ports**, puntuable para el Campeonato de España juvenil y junior.

● La **IV Regularidad Baix Camp**, que organiza el Motoautomóvil Club de Reus y es puntuable para el Campeonato de España tendrá lugar el domingo 16 de junio.

● Los días 14, 15 y 16 tendrá lugar en San Lorenzo de El Escorial la **X Excursión de Motocicletas Antiguas**, que tiene un apretado y completo programa.

PREGUNTAS A GRANEL

ME gustaría que me aclarasen varias dudas sobre automovilismo: ¿En qué consiste el par máximo? ¿Cómo es aconsejable que sea, numéricamente? ¿Qué función cumplen las válvulas en un motor? ¿Qué ventajas tienen los sistemas de cuatro válvulas sobre los de dos válvulas? Y una última pregunta: ¿Cómo calculan la autonomía media que hacen figurar en sus cuadros de consumo?

Antonio Sanguino
Madrid

Respuestas: El concepto de par, como el de potencia, trabajo, fuerza o masa, es un concepto teórico que se explica en los manuales de Física y que, muy elementalmente, podemos describir como la capacidad de giro de un motor. Si leemos que el par máximo se obtiene a 3.000 revoluciones por mi-

nuto, quiere decir que es a este régimen cuando el motor tiene una mayor facilidad para desarrollar su trabajo.

Evidentemente, cuanto mayor sea el valor numérico del par, el motor tendrá más potencia y, sobre todo, una mejor facilidad para acelerar.

Las válvulas (de dos tipos, de admisión y de escape) son las encargadas de regular la entrada del combustible a la cámara de explosión y la salida de la cámara de los gases de escape. Normalmente, cuatro válvulas permiten un flujo de gases mayor que dos, por lo que los motores de cuatro válvulas son más potentes que los de dos.

Calculamos la autonomía media, dividiendo la capacidad del depósito de gasolina entre el consumo medio, pero calculando una reserva de 50 kilómetros. En definitiva, un coche con ocho litros de consumo medio (cuatro litros para 50 kilómetros) y un depósito de 40 litros (36 litros descontando la reserva), nos da una autonomía de 450 kilómetros.

mantenga **VIVO!** el motor de su coche

métal 5

Tratamiento metalizante antidesgaste eficaz durante **15.000 Kilómetros**.

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

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

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

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

Brudisa

Brugarolas Distribución, s.a.
Polígono Cove Solera Rubí (Barcelona)
Tel. (93) 699 35 00 (10 líneas) Télex 51453 BRUG E

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

Apellidos Nombre
Dirección
Ciudad D.P. Provincia

ABRIENDO PASO AL SONIDO

Para que usted y su coche «vuelen» con la música.

Con la máxima nitidez. Para escuchar bien y claro.

Con mayor potencia.

Para disfrutar como usted siempre quiso de la compañía del sonido.

Altavoces Kindvox.

Y ábrase paso.

Kindvox

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

año del socio



1985

✂

Deseo hacerme socio de ADA

Sr. D.

Dirección

Teléfono

Ciudad

ADA, Ayuda del Automovilista, S. A.
C/ Anastasio Herrero, 9 - 28020 MADRID

Si aun no es socio
ahora es el momento

¡¡ BUENOS REGALOS
Y MEJORES SERVICIOS!!

- 1 CITROËN "VISA"
- 1 LADA "2121"
- 1 GUZZI-500
- 10 ORDENADORES PERSONALES "SPECTRUM"
- 100 CALCULADORAS "SANYO"
- 150 CHANDAL "ADA"
- 150 TOALLAS "ADA"
- ...Y 87 ASOCIACIONES ANUALES "ADA"



HAGASE SOCIO ANTES DEL 30-9-85 Tel.(91)4501000



LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS
1963

El "Seat-Appeal"



Fernando
Sánchez Dragó

NO alcanzo a recordar si me tocó la sorpresa —quizá un vehículo de plástico, un camello de loza o una piragua de corcho— en el roscón de Reyes de aquel año luciferino, pero sí sé que el 7 de enero, doblada ya la Epifanía, y al hilo de las diez en punto de la noche, empezó para mí lo que más tarde, infinitamente más tarde, bautizarían los guerrilleros y dinamiteras en desbandada del

glorioso mayo francés con el atinadísimo nombre o definición de *década prodigiosa*.

Y recuerdo también el escenario y las bambalinas del acontecimiento: un andén de la estación de Atocha, y en el andén un grupo de amigos frente al cochamboso pescante de un fuliginoso vagón de tercera encaminado a Barcelona, y en el pescante —rodeada por maletines, mochilas, bolsones, cuerdas de



presos, monos de feria, menegildas y militares sin graduación— mi humilde persona (y juvenil) persona despidiéndose por las buenas de todo lo español con una frágil sonrisa en los labios y un jodido nudo marinero en la garganta.

Comenzaba así, en olor de santidad castiza y de casi-muchedumbre ácrata, una aventura que hoy, veintialgún años después, todavía no ha terminado: la aventura del amor, la de la vida, la de la muerte... Último otoño, pelo castaño, boina gris y corazón en calma: una mozueta mágicamente salida de los veinte poemas de Neruda

rapto consentido y en la sorprendente decisión policiaca —para mí vital— de suprimir el visado de salida en los pasaportes. Entre las *desgracias*, algunas de ellas francamente relativas, cabe mencionar el fallecimiento del Anticristo Juan XXIII (que era un bribón simpático), la llegada al país de la diezmillonésima turista, la infame ejecución de Julián Grimau, la muerte de Ramón Gómez de la Serna con una greguería en la comisura del último suspiro, la creación del ominoso Juzgado y Tribunal de Orden Público (que unos meses después —ya de regreso—

EL seiscientos, de repente, nos dio calefacción, techo, puertas con pestillo, cristales que se empañaban a impulsos del amor. Fue la alcoba semoviente o casa de citas ambulante de una generación



Timidamente, los productos españoles fueron abriéndose paso en Europa. El seiscientos, en 1963, ya se exponía en Bruselas.

me esperaba en Barcelona con pasaporte falso, ojos trémulos y apetito de frontera. Sus padres, sensatos ellos, no aprobaban nuestra relación. ¿Y con eso? Portentoso y ancho nos parecía el mundo. Ninguno de los dos lo sabíamos aún, pero estábamos ya en la línea de arranque de lo que el *Popol Vuh* llama, precisamente, *un camino con corazón*. Y lo íbamos a seguir hasta el final, hasta la hez, hasta la cruz.

Año de *gracias* y de *desgracias*. Las *gracias* consistieron en aquella especie de matrimonio (sin boda) por

tendría la bondad de meterme en chirona), el magnicidio sofoclesiano del criptocestrista John Fitzgerald Kennedy, la inauguración de otro terminal para accidentes aéreos e invasiones de bárbaros en Barajas, la contratación de treinta y tres mil currantes españoles para respirar hollín en Alemania y la irreversible alternativa de El Cordobés, aquel payaso de peluche, en una cómplice y complaciente plaza de chotos de cuyo nombre no quiero acordarme.

Todas estas sucesivas catástrofes y bendiciones me

El año del 1500

LA Feria de Muestras de Barcelona de 1963 tuvo tres protagonistas fundamentales y los tres eran Seat. En aquella ocasión se presentaron oficialmente el 300 D, el 600 cuatro puertas, que luego sería llamado 800, y el 1500. Fueron una serie de novedades que ese año eclipsaron otros lanzamientos tan importantes como el del Renault 4.

El 600 D contaba con un incremento de cilindrada y cubicaba 767 centímetros cúbicos. En consecuencia, se ganaban algunos caballos suplementarios, siempre bienvenidos en un modelo de potencia escasa. Su éxito fue inmediato y, nada más presentarse, las entregas tenían unos plazos de demora de ocho meses. Aceptación algo menos favorable tendría con el tiempo el 800, cuya comercialización se inició a comienzos de 1964. En definitiva, se trataba de un 600 cuya distancia entre ejes se había alargado treinta centímetros y al que se habían añadido dos puertas laterales. La habitabilidad y el acceso a las plazas posteriores se vieron mejorados, pero en contrapartida el comportamiento del coche se veía alterado de forma desfavorable. Con el tiempo fue juzgado como el garbanzo negro de la familia de modelos Seat.

El 1500, sin embargo, gozó de un predicamento poco común y aún hoy se ven algunas unidades en circulación. Hubo toda una

En el stand de Seat de la Feria de Muestras de Barcelona, el 1500 se exponía también en versión ranchera o familiar. Junto a él, el Seat 300 ó 600 de cuatro puertas, quizá el Seat que peor fama cosechó.

El 1500 ocupó en las cadenas de fabricación el puesto del 1400 C, que se ve junto al 600 al término del proceso de producción. Lo sustituyó ventajosamente, y algunos de sus fieles usuarios aún lo utilizan a diario.



generación de acérrimos defensores del 1500, que una vez dejado de fabricar se lamentaban de que la Seat lo hubiera jubilado. En aquella época, el 1500 supuso una neta mejora respecto al 1400 C en todo lo referente a velocidad máxima, aceleración y capacidad ascensional. Incorporaba un motor de oito rendimiento, originariamente diseñado en Fiat por el mago Aurelio Lampredi, un ingeniero de motores que conoció sus mayores días de gloria trabajando en Ferrari. Para este motor diseñó una culata poliesférica, así llamada porque estaba constituida por tres superficies esféricas. El árbol de levas estaba localizado en el bloque motor, pero las válvulas iban dispuestas en V, lo que mejoraba el rendimiento. Con una cilindrada de 1.483 centímetros cúbicos, la potencia máxima anunciada era de 80 caballos, según la entonces comúnmente empleada norma SAE. El 1500 rozaba los 145 kilómetros por hora de velocidad máxima y en su primitiva versión montaba cuatro frenos de tambor, que vibraban exageradamente cuando se frenaba con energía y que con el tiempo serían sustituidos por un sistema mixto discos/tambores.

El 1500 empezó a venderse en septiembre y un mes antes el 1400 C bajó de precio 10.000 pesetas. Aunque ese año no fue el único coche que sufrió rebajas. En octubre, Renault hizo lo mismo con el Gordini y con el Ondine.

A. M.

sorprendieron en Italia (donde me había refugiado con mi novia de verso de Neruda hasta que despuntó el verano, traicionero siempre, y el amor se dislocó un tobillo), en España (costas las de Levante, tierras enjutas del sur, kilómetro cero en Madrid y Caterina, ¡ay!, a mi lado) y en la carabanchelera Prisión Provincial de Hombres de Madrid, honrosamente procesado por mesarle las barbas de eunuco al emperadorcillo gallego que a la sazón polarizaba nuestra cólera, excitaba el sentimiento tragicómico de la existencia y administraba los sórdidos haberes del país.

Y así hasta que el mismísimo 24 de diciembre, *gloria in excelsis Franco* y paz en la tierra a los adolescentes discolos y gruñones del barrio de Salamanca, dos caniches de la Inquisición Político-Social tuvieron la españolísima y muy cristiana gentileza de sacarme del trullo y llevarme vigilado por dos «grises» al domicilio de mis mayores para ahorrarme, supongo, la presunta humillación de roer figuritas de mazapán en el lóbrego agujero de una confortable mazmorra. Y en ese preciso momento, tachín tachín, comenzó el segundo año de mi *década prodigiosa*, pero no se asusten: liarme con tan desafortunado belén sería contar un cuento muy diferente al que aquí se me ha pedido.

Y aunque pensé que no hallara consonante, hete aquí que con peor o mejor fortuna he garabateado ya dos de los dibujos previstos en el rótulo: el de mi yo de entonces y el de las *gracias* y *desgracias* del 63. Queda sólo en el tintero lo tocante a mis relaciones con aquella alcoba de motor de explosión a la que los españolitos del primer milagro económico franquista decidieron llamar campechana o campanudamente, según los casos, un *Seiscientos*. Y hora es ya de que éste, brincando, rateando, esprintando o ronroneando, salga a escena y se evapore luego, con permiso de Arrabal, por el foro de chatarra de los cementerios de automóviles. *Sic transit* el esplendor en la hierba de la robótica.

El *Seiscientos* había entrado en mi vida (o, mejor dicho, en la vida de mis padres)

aproximadamente cinco años atrás, allá por las calendas del 58, pero nada puedo decir sobre aquella irrupción que no presencié. Andaba yo por aquel entonces en mi zona habitual de residencia: la ya mencionada (y nunca suficientemente elogiada) cascabelera cárcel de Carabanchel. Eso sí: me percaté al vuelo de las virtudes del intruso y abracé su causa. Mi madre, cuyo permiso de conducción era y es el primero que se extendió en España a un persona del segundo sexo, podía ir y venir del coro de la casa al caño de la trena sin tener que dejarse la suela de los zapatos y el forro de la paciencia en los vagones del Metro o en los bandazos del autobús. E inmediatamente mejoré no sólo la furrielería de mi celda, sino también el funcionamiento de la radio petate. Los pantalones llegaban mejor planchados, la lechuga parecía más fresca, la leche conservaba sutiles cristallitos de hielo, las tortillas no se ponían zapateras y los servicios de información, fe, esperanza y cotilleo se veían notablemente agilitados por la meteórica velocidad y la vitigudina versatilidad del bólido de marra.

Pero los paraísos no duran. Seis meses más tarde, aprovechando otra muerte de Papa, el sadomasoquismo del régimen me expulsó de la tierra libre de Carabanchel y el *Seiscientos* perdió a mis ojos, y a los ojos de mi estómago, casi todo su atractivo. Sobre aclarar que ni yo ni ninguno de mis compinches teníamos carnet de conducir. ¡Faltaría más! Ni que fuésemos actores de Hollywood o estudiantes de Princeton... Volví, pues, a las desbocadas delicias de los transportes públicos madrileños, y así, de autobús en trolebús o de tranvía en vagón metropolitano, con algunas ocasionales incursiones en el mundo mitológico de los taxis, pasó un día y otro día, un mes y otro mes pasó, hasta que el 18 de mayo de 1962, fecha del decimonono aniversario de mi primera comunión, conseguí turbiamente el escurridizo y dichoso carnet. Lo peor había pasado. Faltaba persuadir a mi familia de que, tal y como aseguraba el documento en cuestión, yo sabía manejar con

soltura, exactitud y elegancia el vehículo de sus entretelas y era capaz de devolverlo sano y salvo al garaje después de recorrer con la nariz arrugada y el corazón en vilo las populosas calles de una villa sin corte ni madroños, pero cuyos vecinos aún sobrellevaban alegremente la cordial presencia del oso de Favila, del boricón del trapero, de la cabra del gitano, de la rueda del afilador, de la pianola del organillero e inclusive, a veces, de la tontamente perdida joroba del gasógeno.

No fue fácil, pero al fin lo conseguí. Mi padrastra nunca lo supo. Toda la responsabilidad, la generosidad y la peligrosidad recayeron sobre mi madre, que siempre ha ignorado la existencia de los adverbios de negación. Y de este modo, el *Seiscientos* volvió a entrar en mi vida y a cambiármela en el aire, se sobrentiende que para mejor. Pero no de la misma forma: en esta segunda etapa casi todo fue asunto de sexo, con algún que otro cochinito segoviano, capea pueblerina, arroyo montaraz o monumento burgalés entre col y col.

¿Quién de mi quinta, de mi generación o de mi gente no lo sabe? Solía decirse entonces, y suele repetirse ahora, que hasta la muerte de Franco el mujerío español en edad de merecer y abastecer llevaba un permanente artilugio de castidad con tapón irrellenable entre las piernas. Y no es cierto, nunca fue cierto. Las chavalas de por aquí en nada diferían de las de allá (léase Estocolmo, París o Nueva York), sólo que —como diría Maruja Torres— Carecíamos Unánimemente De Lugares Adecuados Para Hacerlo. Así de sencillo, así de estúpido, así de doloroso.

Y el *Seiscientos*, de repente, ¡huy qué sustol, nos dio calefacción, techo, puertas con pestillo, cristales que se empañaban a impulsos del amor, luz eléctrica y almohadillados asientos —casi tumbonas— de



discreta tapicería. Fue, ya lo dije, ni más ni menos que la alcoba semoviente o casa de citas ambulante de toda una ilustre generación. Y eso, por difícil que hoy resulte explicarlo y entenderlo, es prodigio que no se olvida. ¿Cabe, acaso, desaprender la distancia que media entre el trivial amor platónico y el profundo, rotundo amor con sexo?

Además, dadas las estrecheces y agobios del habitáculo disponible, todos los de entonces descubrimos la gimnasia del *kamasutra* mucho antes de que el texto hindú se hiciera carne y habitara entre nosotros.

En verdad, en verdad, os digo

Y llegué a la carabanchelera Prisión de Hombres de Madrid, honrosamente procesado por mesarle las barbas de eunuco al emperadorcillo gallego

Lo que dio de sí... 1962

- El salario mínimo queda fijado, a primeros de año, en **60 pesetas**. Se calcula que para una familia media el mínimo necesario es de 125 pesetas.
- El futbolista **Alfredo di Stéfano** es secuestrado en Buenos Aires. Además, se implanta el nuevo sistema para los sorteos de la lotería: los **bombos múltiples**.
- El abad de Montserrat, **Aureli M. Escarré**, critica duramente el régimen franquista en unas declaraciones al diario «Le Monde». Sale el primer número de «**Cuadernos para el Diálogo**».
- En teatro triunfa «Calígula», interpretado por **José María Rodero**, y en cine, «**El verdugo**», de Berlanga. Muere la bailarina **Carmen Amaya**.
- La astronauta soviética **Valentina Tereshkova**, primera mujer en el espacio.
- Golpe de Estado en **Vietnam del Sur**. Comienzan a intervenir tropas norteamericanas a gran escala.
- España rubrica el **Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio** (GATT) y renueva por cinco años el tratado con **Estados Unidos**.
- Constitución de las primeras **Comisiones Obreras**. **Laureano López Rodó** presenta el I Plan de Desarrollo.
- Ciento dos intelectuales denuncian malos tratos policiales a minero huelguista. Polémica con el ministro **Fraga Iribarne**, que da lugar a otra carta de 180 intelectuales.

El desembarco de la empresa Chrysler en España supuso un cambio significativo para la industria del motor. El hombre que negoció entonces, Estanislao Chaves, lo cuenta ahora para MOTOR16.



Llegan los americanos

EN 1963 recibí la visita, en mi despacho profesional, como abogado, de los representantes de Chrysler Corporation, que me pidieron llevase adelante una negociación con los accionistas de Barreiros Diesel, Fábrica de Camiones, Tractores y Motores, S. A., negociación que habla comenzado con unos contactos

anteriores. La negociación, en el curso de 1963, llegó a un acuerdo entre Chrysler Corporation y los accionistas de Barreiros, principalmente Eduardo Barreiros y sus hermanos. El acuerdo se concretó en la adquisición por parte de Chrysler de un 40 por 100 de las acciones de Barreiros, efectuando un pago a la so-

ciudad española de 20 millones de dólares, con lo cual Chrysler pasaba a ser accionista minoritario de Barreiros, si bien tenía, por una modificación que se introdujo en los estatutos de la sociedad española, el derecho de veto en todas las materias de importancia para Barreiros.

1963 fue un año que se consumió en negociaciones, aunque éstas quedaron concluidas dentro de sus doce meses. Por aquel entonces, la industria de fabricación de automóviles estaba constituida por los productos que fabricaban Seat, Renault, Citroën y Authi (British Leyland). Hubo oposición de aquellos fabricantes a la entrada de Chrysler en España, porque tenían la lógica competencia del gigante norteamericano. En aquel momento la integración de la industria del automóvil era muy elevada, haciéndose la fabricación de la mayor parte de los conjuntos y componentes de los vehículos en las propias instalaciones de cada una de las sociedades fabricantes.

La producción en Villaverde, que hasta 1963 había estado constituida por vehículos industriales y tractores agrícolas, pasó a integrar el automóvil a través del modelo Dodge Dart, que fue lanzado al año siguiente al mercado español. Aunque ya no es de 1963, quizá sea bueno recordar que, tras una nueva negociación con la filial francesa de Chrysler Corporation, Simca se pasó a producir asimismo el Simca 1000, con lo cual la fábrica de Villaverde presentó rápidamente vehículos bajo las marcas Dodge, Chrysler.

La industria del automóvil en 1963 gozaba de un fuerte proteccionismo, ya que entonces era prácticamente imposible adquirir ningún material o componente en el extranjero. Las empresas trataban de integrar toda la producción en sus propias factorías, hasta la fundición, la forja y la mecanización, constituyendo, en definitiva, instalaciones integrales. Y sus resultados económicos, aunque variaban según las circunstancias de cada una, eran entonces más positivos que los que se alcanzan en la época actual.

Estanislao M. Chaves
Presidente de Peugeot-Talbot



«La entrada de Chrysler en España —recuerda Chaves— encontró la oposición de otros fabricantes.» En la instantánea de al lado, el Príncipe Don Juan Carlos, acompañado de Eduardo Barreiros

que el *sex-appeal* empezó en España siendo «*seat-appeal*».

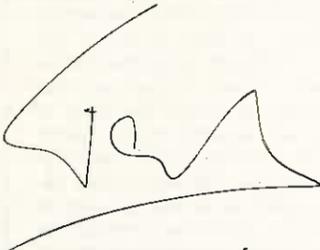
Y, gracias al *Seiscientos*, íbase en la demografía lo comido por lo servido. La historia y el amor equilibraban el juego de la vida y de la muerte. Juan XXIII, Kennedy, Grimau, Ramón...

Todos, y otros muchos, cayeron desordenadamente al arribo de aquel año de bronca general. Pero el olmo seguía dando flores en la acrobática intimidad de un vehículo que contra pronóstico nació libre y que por eso, sólo por eso, es hoy símbolo, estampa, tatuaje e insignia del *vivir* y el *convivir* de una época.

E incluso, encunándose en la hipérbole y amparándose en la metáfora, me atrevería a añadir que fue en el regreso del *Seiscientos*, y no en las superferrolíticas barricadas de la Universidad, donde el franquismo arteriosclerótico empezó a morir víctima del extraterrestre con sangre de gasolina que él mismo había fabricado y desencadenado.

Así, por casualidad, se escribe la historia.

Y también así, por casualidad, se desvanece.



Fernando Sánchez-Drágó nació en Madrid en 1936. Escritor y viajero como él mismo se define, es autor de «Eldorado», entre otras obras. En 1979 se le concedió el Premio Nacional de Literatura por los cuatro volúmenes de «Gárgoris y Habidis (Una historia mágica de España)».

LA PROXIMA SEMANA «La carrera del desarrollo»

- El año «bisagra» de 1964, analizado a fondo por José Luis Sampedro.
- Bernard Tramont, la profesionalización del deporte.
- Coches importados, el sueño de unos pocos.



Obras son amores

BAJO una pertinaz —dichosa palabra— aguanieve, el general Franco inauguraba el 4 de diciembre de 1963 el túnel de Guadarrama, obra profusamente alabada por el régimen a través de su aparato propagandístico, pero de indudable bondad para los motorizados del momento.

Al frente de su Gobierno y con toda la parafernalia adicional a estos actos, el general cortaba la cinta y daba paso a los miles de vehículos —tres mil al día, de ellos la mitad camiones— que cruzaban la zona serrana por la nacional VI, uniendo el sur y levante con el noroeste.

La construcción, en verdad, supuso un gran esfuerzo, ya que el túnel se concluyó en treinta y tres meses. Su longitud era de 2.800 metros, más seis kilómetros de accesos, con calzadas de nueve metros y una altura libre de 4,50 metros. La empresa concesionaria, Canales y Túneles, S. A., empleó un total superior a 500 millones de pesetas de entonces, con la condición de explotar la concesión durante se-

tenta y cinco años. Para ello estableció un peaje inicial de 30 pesetas para los turismos, 125 para camiones de dos ejes y 200 pesetas para autobuses y camiones de más ejes.

Las técnicas de construcción fueron muy avanzadas para la época. Esto, junto a la rapidez de la construcción, sirvió para que la empresa recibiera la primera medalla conmemorativa concedida a una obra pública española.



Una vez despejado de comitivas oficiales, dos vehículos de lo más dispares cruzaron el túnel en plan ya privado: un moderno Citroën Tiburón M-320 088 y un viejísimo Ford T de matrícula J-69. Y en los accesos, la manifestación «ad hoc» para estos casos, con las pancartas triunfales «Caudillo, contigo en la victoria, contigo en el trabajo», «Con Franco, hacia la grandeza de la Patria» y la más lacónica, «Obras son amores». Pues eso.

Raúl R. Sáez

LA construcción del túnel duró treinta y tres meses y costó más de quinientos millones de pesetas. Las técnicas empleadas fueron muy avanzadas para la época



Coordinador: Raúl R. Sáez. Redacción: Alberto Mallo, M. Jesús Benítez y José Luis Aznar. Diseño: Olegario Torralba y Juan G. Aso. Documentación: Isabel Valcárcel, Mariana Ohliger y Lourdes Bravo. Fotografía: Equipo MOTOR 16, Alex Puyol, Iberpistas, Peugeot-Talbot, Seat e Instituto de la Juventud del Ministerio de Cultura.



NUNCA es cierto, nunca es auténtico, siempre le falta algo, un toque, el punto y, de todas todas, lo hacen mejor en otro lugar, en otra casa, en otra tasca y en otro restaurante. Este es el drama de la búsqueda del plato típico y autonómico por excelencia.

Además, los productos básicos ya no son como los de antes, os dirá sin fallar alguno de los comensales lugareños con los que compartís mesa y vaso, y que por ser de allí y vivir allí conocen el terreno mejor que nadie.

Si sois reflexivos, llegaréis rápidamente a la conclusión de que la excelsa cocina típica y autonómica es un mito, una fantasmagoría o un ideal inalcanzable, una idea platónica, incluso. Un Graal de imposible hallazgo.

Todo son desilusiones en este viaje de plato autonómico en plato autonómico. Arriesgado periplo, además. Imaginad el estado final del audaz que consagre un verano en Asturias a la persecución y caza de La Fabada, o sea, así con mayúsculas. De La Fabada de las fabadas.

No, yo preferiría lo contrario. Evitar en Galicia el pulpo a la gallega; en Asturias, la fabada; en Cantabria, el cocido; en Euzkadi, la tinta de los chipirones; en Navarra, el ajo arriero; en Aragón, el chirlindrón; en Cataluña, el pan con tomate; en Valencia la paella, en Castilla-La Mancha, el cordero, y en la otra, el tostón; en la Rioja, las patatas a la riojana; en Murcia, el pastel; en Extremadura, las judías con perdiz; en Andalucía, el gazpacho; en las Baleares, el guiso de langosta, y en Canarias, el gofio, y creo que no olvido nada.

El plato típico es el azote del verano y el asesino de toda cocina. Si, olvidaba algo. Madrid y su inevitable cocido. Afortunadamente, nadie va a Madrid de vacaciones y nadie sabe que Madrid es una autonomía.

Por lo demás, si se trata de zampar típico en verano no vale la pena moverse de Madrid o Barcelona, en donde cada autonomía está culinariamente representada y con creces.

Con los vinos pasa igual: ni en Galicia encontraréis jamás el albariño o el ribeiro de verdad, ni la sidra que os servirán en Asturias será jamás la mejor, ni el

Huyendo de lo típico

trakoli será auténtico en Euzkadi, ni el rioja será de verdad, ni en Navarra, ni en Aragón, ni en Cataluña ese pequeño cava que acaban de descubrir, ni en ningún otro sitio lo que os darán de beber diciendos que es lo mejor de lo mejor pasará de ser un sucedáneo de lo regular. En cuanto a los licores y aguardientes, mistelas y rata-



fias «hechos en casa», guardaos de ellos como católico preconiliar huyendo de Sathan.

Desgraciadamente, los compromisos, las amistades o vuestro propio conformismo, disfrazado a menudo de cortesía y buena educación, os harán caer demasiado a menudo en la trampa y padeceréis cada verano las tristes consecuencias de aquel arroz a banda, de aquella mariscada, de aquel graso cordero asado o de aquella panzada de butifarra con judías secas.

El gran peligro es el lugareño que entiende y se empeña en llevaros a ese lugar que él conoce y que ni suele ser barato ni limpio. Y jura, el maldito, por «lo auténtico» mientras os obliga a repetir platos de callos con garbanzos.

Huyamos pues, viajando este verano por las autonomías, del plato regional y típico, del plato-carnet de identidad local, del plato que es la ikurriña o la señora de los platos y huyamos del lugareño que sabe en donde lo hacen mejor y aún más del otro lugareño que sabe otro sitio aún mejor. Que se lo coman ellos y que con su pan se lo coman.

Hay otra manera mejor, mucho más seria y al mismo tiempo harto más divertida, de conocer las cocinas locales, en el caso de que esta actividad os interese más que pasear por el monte, tomar el sol en la playa o la sombra en las discotecas.

Generalmente, vais a una autonomía de vacaciones y en ella os quedáis el mes. Bien. Adquirid desde el primer día un buen libro de cocina local, y hoy en día los hay en todas las autonomías.

Os sorprenderá de entrada la increíble cantidad de platos originales, deliciosos y tan suculentos como perfectamente típicos, totalmente ignorados por los restaurantes locales y desconocidos de los lugareños tan entendidos.

Os agrada también descubrir platos que convienen a cualquier régimen y a cualquier dieta.

Y será, sin duda, un juego de verano tan delicioso y gratificante como instructivo, ir a comprar lo necesario y realizar vosotros mismos en casa, adaptándolo a vuestro gusto y a vuestra necesidad, ese tipismo sano que sólo se vuelve insano cuando se hace masivo y comercial.

¡Buen viaje!

FRENTE A FRENTE

**R-11 TXE CONTRA
FORD ESCORT 1.6 GHIA**

**EL COMBATE
DE LOS JEFES**

ESTA semana, la prueba comparativa de MOTOR16 enfrenta a dos líderes del mercado de los turismos de 4 metros, el segmento más importante del mercado europeo. Uno es el Ford Escort, líder de ventas en Europa. El otro, el R-11, líder de ventas en nuestro mercado, que también ocupa un buen puesto en el ranking de ventas continental.

Para la prueba hemos escogido dos de sus versiones más altas: la Ghia 1.6 del Ford Escort, y la TXE 1.7 del R-11. Por encima de ellas sólo quedan las versiones deportivas, la XR-3i del Escort y la Turbo del R-11, similares también por cuanto tienen las dos 105 caballos.

Ambos coches tienen cuatro puertas laterales y portón trasero; con tracciones delantera, con caja de cambio de cinco marchas; y tienen motores de potencia similar, de 79 caballos en el Ford y de 80 caballos en el Renault.

El Ford Escort, que responde a los

condicionantes del diseño de los países del norte de Europa, es más antiguo que su rival. Fue presentado en 1980 y está a punto de sufrir un «restyling» que afectará ligeramente a su estética y un poco más a sus suspensiones.

El R-11 tiene dos años menos de vida y parece que tiene cuerda para bastante tiempo, en función de sus ventas, no sólo en España, sino en toda Europa, que han superado las de su hermano mayor, el R-9, del que deriva. Ambos coches se fabrican en España, aunque sus motores son de importación, lo que aumenta un poco más su similitud.

En lo que se refiere a su calificación, ambos responden a un alto nivel de calidad, siempre dentro de los límites que es normal esperar en un coche de 1.300.000 pesetas. Los más ahorradores encontrarán su elección en el Ford Escort un coche tranquilo y que consume un poco menos que el R-11. Pero quienes deseen un poco más de con-

fort, un coche algo más vivo, más acorde con el estilo de vida y la filosofía de los habitantes de un país mediterráneo como es España, lo más probable es que se inclinen por el coche de origen francés.

**INTERIORES:
RENAULT OFRECE MAS**

Ni Ford ni Renault se han atrevido a jugar abiertamente la carta de la solución «dos volúmenes» con estos coches. Ford optó por la solución intermedia, que se ha dado en llamar «dos volúmenes y medio», mientras que Renault, a partir del R-9, elaboró una carrocería también mixta, en la que el portón trasero consiste en una gran superficie acristalada, en forma de burbuja, y sus connotaciones son, todas, muy deportivas.



FRENTE A FRENTE

El Ford Escort se ofrece en cinco motorizaciones y dos tipos de carrocería. La de dos puertas, exclusiva del XR3i de importación. Para la versión 1.1 hay sólo dos niveles de acabado, L y GL.



FRENTE A FRENTE

FICHA TECNICA

	R-11 GTC	R-11 GTL	R-11 GTS/TSE	R-11 GTX/TXE	R-11 TURBO	R-11 GTD
MOTOR						
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada	1.237 (71,5 x 77)	1.397 (76 x 77)	1.397 (76 x 77)	1.721 (81 x 83,5)	1.397 (76 x 77)	1.595 (78 x 83,5)
Distribución	Arbol de levas lateral	Arbol de levas lateral	Arbol de levas lateral	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas lateral	Arbol de levas en cabeza
Alimentación	Carburador	Carburador	Carburador	Carburador	Carburador con turbo	Bomba inyectora
Compresión/carburante	9,25:1/96 octanos	9,25:1/96 octanos	9,25:1/96 octanos	10:1/96 octanos	8:1/96 octanos	22,5:1/Gasóleo
Potencia máxima/régimen (CV/rpm)	56/5.250	60/5.250	72/5.750	80/5.000	105/5.500	55/4.800
Par máximo/régimen (Mkg/r)	9,4/2.750	10,4/3.000	10,8/3.500	13,8/3.250	16,5/2.500	10,4/2.250
TRANSMISION						
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 4 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	7,66	6,90	7,83/6,90	7,95/7,90	8,40	6,90
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	13,17	11,87	12,08/11,87	14,44/14,36	14,09	11,87
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	20,57	18,55	18,88/18,55	22,45/22,33	19,67	18,55
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	30,08	27,12	27,63/27,12	30,66/30,49	26,86	27,12
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	—	32,36	33,01/32,36	37,33/37,11	34,28	33,59
Mando del embrague	Mecánico	Mecánico	Mecánico	Mecánico	Mecánico	Mecánico
DIRECCION Y FRENO						
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4	4	4	4	4	4
Diámetro de giro	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8
Frenos delanteros/traseros	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco autov./tambor
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas	Chapa, 5,5 x 13	Alación, 5,5 x 14	Chapa, 5,5 x 13			
Neumáticos	175/70 SR 13	165/70 330	175/70-165/70 330	175/70 SR 13	175/65 HR 14	165/70 330
PESO						
En orden de marcha	830	870	890/900	900/910	915	950
PRECIO (pesetas)	1.000.886	1.080.359	1.129.569/1.179.297	1.177.614/1.258.163	1.371.326	1.230.450

Precio en la calle:
1.267.208 ptas.

Fecha de presentación: Septiembre de 1981.
Fabricante: Ford España, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 400.
Plazo de entrega: inmediato.

VIRTUDES

- Buena presentación y equipo
- Consumo reducido
- Elevada calidad de acabado

DEFECTOS

- Desarrollos de cambio largos
- Suspensión dura
- Velocidad punta escasa



FICHA TECNICA



	ESCORT 1.1	ESCORT 1.3	ESCORT 1.6	XR3i	ESCORT 1.6D
MOTOR					
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.117 (73,96 x 64,9)	1.296 (79,96 x 64,52)	1.597 (79,96 x 79,52)	1.597 (79,96 x 79,52)	1.608 (80,0 x 80,0)
Distribución	Arbol de levas lateral	Arbol de levas en cabeza			
Alimentación	Carburador	Carburador	Carburador	Inyección electrónica	Bomba inyectora
Compresión/Carburante	9,5:1/96 octanos	9,5:1/96 octanos	9,5:1/96 octanos	9,5:1/96 octanos	22,5:1/gasóleo
Potencia máxima/régimen (CV/rpm)	58/5.000	69/6.000	79/5.800	105/6.000	54/4.800
Par máximo/régimen (Mkg/rpm)	8,5/2.700	10,2/3.500	12,7/3.000	14,1/4.800	9,7/3.000
TRANSMISION					
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm en 1.ª	7,7	7,7	9,4	7,8	8,3
Vel. ciudad a 1.000 rpm en 2.ª	13,5	13,5	15,5	12,9	15,5
Vel. ciudad a 1.000 rpm en 3.ª	20,4	20,4	23,3	19,2	23,3
Velocidad a 1.000 rpm en 4.ª	29,0	29,0	31,1	25,9	31,1
Velocidad a 1.000 rpm en 5.ª	36,2	36,2	38,9	32,4	38,9
Mando del embrague	Mecánico	Mecánico	Mecánico	Mecánico	Mecánico
DIRECCION Y FRENO					
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4	4	4	4	4
Diámetro de giro	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5
Frenos delanteros/traseros	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco autov./tambor	Disco autov./tambor	Disco/tambor
SUSPENSION Y RUEDAS					
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas	Chapa, 5 x 13	Chapa, 5 x 13	Chapa, 5 x 13	Alación, 5,5 x 14	Chapa, 5 x 13
Neumáticos	155 SR 13	155 SR 13	155 SR 13	185/60 HR 14	155 SR 13
Peso	870	900	905	925	950
PRECIO (pesetas)	993.335	1.078.158	1.186.918	1.550.222	1.210.895

Precio en la calle:
1.258.163 ptas.

Fecha de presentación: Enero de 1985.
Fabricante: FASA-Renault.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 1.400.
Plazo de entrega: inmediato.

VIRTUDES

- Confort de suspensión
- Buen comportamiento
- Motor elástico

DEFECTOS

- Alumbrado medio
- Respaldo de asiento delantero estrecho
- Velocidad punta escasa



El R-11 tiene seis versiones. Todas son de fabricación nacional, lo que le permite tener precios más competitivos. Los niveles de acabado son únicos para cada versión. Hay dos tipos de carrocería, de cinco y tres puertas. El Turbo se ofrece en sólo tres puertas.

FRENTE A FRENTE

FRENOS

Diferencia mínima



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

	Escort	R-11
A 60 km/h.	14,5	12,8
A 100 km/h.	43,2	41,0
A 120 km/h.	61,1	60,7

PRESTACIONES

Lo que vale un caballo



	Escort	R-11
VELOC. MAXIMA (km/h.)	(*) 164,8	169,0
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,8	18,1
1.000 m. salida parada	34,9	33,5
De 0 a 100 km/h.	12,7	10,7
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	19,8	19,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	23,5	22,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	38,6	36,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	41,3	39,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..	12,8	12,2
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..	18,3	16,6

(*) En cuarta velocidad.

CONSUMO

Ford gasta menos



	Escort	R-11
CIUDAD		
A 27,1 km/h. de media	9,8	9,2
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,0	6,3
En conducción rápida ..	11,1	11,7
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	7,8	8,4
A fondo	9,3	10,6
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio pond. .	7,9	8,2
Recorrido (kilómetros) ..	540	520

Las dimensiones generales favorecen siempre al coche de Renault. Así, a partir de una carrocería 10 centímetros más larga y sólo un centímetro más ancha, el R-11 obtiene mejores resultados de conjunto. El coche de Ford presenta cierta ventaja si consideramos la longitud útil del habitáculo y, en especial, en lo tocante a las plazas traseras; sin embargo, la práctica demuestra que las plazas traseras del Escort disponen de mayor espacio para las piernas, sólo a

costa de que el asiento trasero queda empotrado excesivamente entre las ruedas traseras, lo que condiciona su anchura efectiva y su accesibilidad, que es bastante peor que en el Renault 11. El Renault tiene, además, unas puertas más generosas y de gran apertura, detalle decisivo para facilitar la entrada y salida de los pasajeros. En la parte delantera ninguno de los dos coches presenta especiales problemas de espacio o accesibilidad.

Otro detalle en el que se impone el Renault es la anchura efectiva del habitáculo y cada uno de sus asientos, así como la distancia disponible hasta el techo, con ventajas que, en ocasiones, establecen diferencias muy marcadas a favor del coche de Renault.

No ocurre lo mismo en lo concerniente al maletero, en el que el Escort tiene clara ventaja, no sólo porque tiene 15 litros más de capacidad efectiva, sino también porque la altura de la aris-

FRENTE A FRENTE



Asientos muy confortables en el Ford Escort. El cuadro es menos completo que el del R-11.

A los asientos del R-11 les falta un poco de apoyo lumbar. El salpicadero está bien resuelto.

ta de la carga es más baja, lo que facilita la entrada y salida de equipajes. Por contra, el Renault 11 presenta la ventaja de que su asiento trasero es abatible por sectores, por lo que pueden hacerse distintas combinaciones para aumentar la capacidad de carga.

Los asientos son buenos en ambos coches y el acabado de elevada calidad. No en vano ambos vehículos se encuentran a la cabeza de cualquier comparación entre sus rivales del mercado. De todas formas a los asientos delanteros

del R-11 le falta un poco de apoyo lumbar y algunos conductores —sin duda, los más fuertes— se quejan de que en la parte alta del asiento el respaldo resulta algo estrecho.

A nivel de equipamiento, el R-11 tiene una ligera ventaja a favor por causa de sus llantas de aleación y de algunos pequeños detalles, como el llevar el respaldo trasero partido, lo que aumenta su funcionalidad. El nivel de acabado es impecable en Ford y muy bueno también en Renault.

AL VOLANTE: EL R-11, POR PRESTACIONES Y CONFORT

Los dos coches disponen de motores muy modernos. El Escort 1.6 lleva el motor CVH con un sistema de empujadores con autograduación hidráulica que hace innecesaria la operación de ajuste de balancines. El motor Renault es también de la última generación de la marca, aunque no haya recurrido a

LA NUEVA GENERACION EN SONIDO

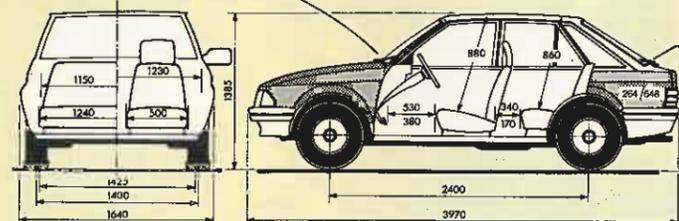


SR-326 G RADIOCASSETTE ESTEREOFONICO AUTO-REVERSE, ESTEREO
Iluminación nocturna - Sintonía manual - AM/FM - Traffic Decoder con señal de aviso - Mute y Loudnes - Balance - Supresión de parásitos por IAC en FM y sintonía fina AFC automática en FM - Conmutación manual y (FMO) automática en FM, deslizante Estéreo/Mono - Cassette autoreverse con fijación de rebobinado y avance - Cabezal Hard Permalloy - Conmutador cinta normal/metal - Potencia de salida 2 x 6 W.

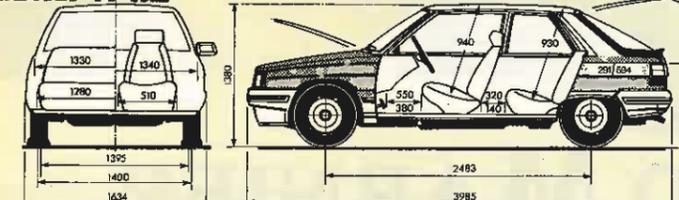
SPARKOMATIC

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

FORD ESCORT 1.6 GHIA



RENAULT 11 TXE



SONORIDAD



Habitualmente silenciosos

	Escort	R-11
Al ralentí	55,2	49,7
A 60 km/h.	66,7	64,8
A 90 km/h.	70,9	71,0
A 120 km/h.	74,0	76,1
A 140 km/h.	78,1	78,2
A tope	82,5	79,4

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

FRENTE A FRENTE

ese sistema de los empujadores hidráulicos, quizá porque en ciertas condiciones, cuando se trata de hacer girar el motor a regímenes elevados, este sistema manifiesta ciertas limitaciones. De todas formas, en utilización normal debe concederse todo el valor que tiene esta característica del motor Ford, que ayuda a ampliar más los periodos de tiempo entre revisión y revisión del vehículo.

Los dos motores son bastante elásticos, es decir, que tienen buena capacidad de recuperación de regímenes bajos sin tirones ni temblores. Sus prestaciones deberían ser semejantes, pero el Ford se ve perjudicado por unas relaciones de cambio algo más largas.

Hablando de las cajas de cambio, ambos coches son ejemplares en este órgano en cuanto a precisión de manejo. Pero también hay diferencias, mientras que en el Ford es muy suave, en el Renault el tacto es algo más firme, más en un estilo deportivo.

Volviendo al tema de las prestaciones queremos añadir que, de todas formas, ninguno de los dos coches se distingue por su velocidad máxima ni por sus aceleraciones y reprises, que son incluso pobres para lo que se puede esperar de un 1.600 centímetros cúbicos. En el capítulo del consumo, en donde Ford se toma la revancha, los dos están a buen nivel, con cifras que hasta hace muy poco tiempo eran normales

en coches de un litro de desplazamiento. Pese a que el Escort consume menos, en autonomía gana el R-11.

EQUIPAMIENTO

Renault da más

	Escort	R-11
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	SI
Piloto antiniebla trasero	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI
Elevallas elect. (del./tras.)	S/N	S/N
Cerraduras centralizadas	SI	SI
Luz lectura mapas	NO	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI
Llantas aleación	NO	SI
Preequipo de radio	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	SI

En frenos, el Escort los tiene suficientes, sin más. El R-11 tampoco es un coche ejemplar en lo que a frenos se refiere, pero su eficacia es algo mejor. Lo que tienen ambos coches es que, dentro de sus limitaciones, sus frenos aguantan bien el esfuerzo continuado.

El comportamiento es correcto en ambos, pero mejor el del R-11. El coche es mucho más franco a la hora de abordar las curvas que el Escort, que rebota ostensiblemente cuando el pavimento es irregular. La carrocería del R-11 balancea un poco más, pero lo hace de una forma progresiva, sin bamboleos, que sí afectan en cambio al Escort, a causa de la suspensión trasera, que, según parece, va a ser modificada en el «restyling».

La suspensión del Renault tiene una mayor capacidad de absorción de las irregularidades del pavimento que la del Escort, que tira a dura.

La visibilidad en ambos coches es buena. De noche, el alumbrado es mejor en el Escort que en el R-11, que ha perdido con respecto al R-9, al cambiarse los grandes faros rectangulares por los de pequeño tamaño de los Aliance americanos.

Como conclusión de este capítulo se puede decir que aunque el R-11 destaca en algunos aspectos sobre el Escort, éste le concede muy poco terreno en aquellos aspectos en que se ve superado.

FRENTE A FRENTE



La línea del R-11, sin ser un prodigio de original es más actual. El Ford Escort va a ser retocado en breve, aunque sólo ligeramente.

CONCLUSION: EL ATRACTIVO DE LO MAS MODERNO

Renault y Ford son los dos fabricantes nacionales que, hoy por hoy, ofrecen el producto de mayor calidad y mejor acabado de cuantos se producen en nuestro país.

Por tanto, no hay una diferencia de calidad que nos pueda inclinar hacia uno de los modelos comparados a la hora de la elección. Hay, entonces, que ceñirse a las cualidades y defectos de cada coche para decidir.

Por comportamiento, amplitud, confort de suspensión, prestaciones y un equipamiento ligeramente más completo, la elección más lógica es para el

R-11 que ofrece además una línea más llamativa y actual. El Ford es un coche que no da problemas, magníficamente presentado, al que le pesa demasiado su clasicismo, un clasicismo que no debería perder en el «restyling», que, como decíamos al principio, va a afectar sólo ligeramente en la estética.

Sergio Piccione
Fotos: R. Rodríguez

UN LARGO DE UN GRAND EXITO



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

GRAND MARNIER

Su sabor una nota de grand diferencia.

BALANCE FINAL

España elige bien

	Escort	R-11
Velocidad máxima	2.º ***	1.º ***
Aceleraciones	2.º ***	1.º ***
Recuperaciones	2.º ***	1.º ***
Consumo	1.º ***	2.º ***
Transmisión	2.º ***	1.º ***
Caja de cambio	1.º ****	1.º ****
Frenos	2.º ***	1.º ***
Dirección	1.º ****	2.º ****
Comportamiento	2.º ***	1.º ****
Aptitudes urbanas	1.º ****	2.º ****
Autonomía	2.º ***	1.º ***
Habitabilidad	2.º ****	1.º ****
Maletero	1.º ****	2.º ****
Confort	2.º ***	1.º ****
Posición conductor	1.º ***	1.º ***
Sonoridad	2.º ***	1.º ***
Equipamiento	2.º ***	1.º ***
Calidad-precio	1.º ****	1.º ****

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

A la cabeza del mercado

El R-11 reemplazó el año pasado a su hermano el R-5, hoy reemplazado por el Supercinco, en la cabeza del «ranking» de ventas en España. Su ascensión en el mercado ha sido fulgurante desde su salida, desplazando a su rival, el líder europeo, el Ford Escort.

Las ventas de ambos modelos en nuestro país son acordes con el carácter de ambos, que hemos tratado de explicar en la prueba. Mientras que el

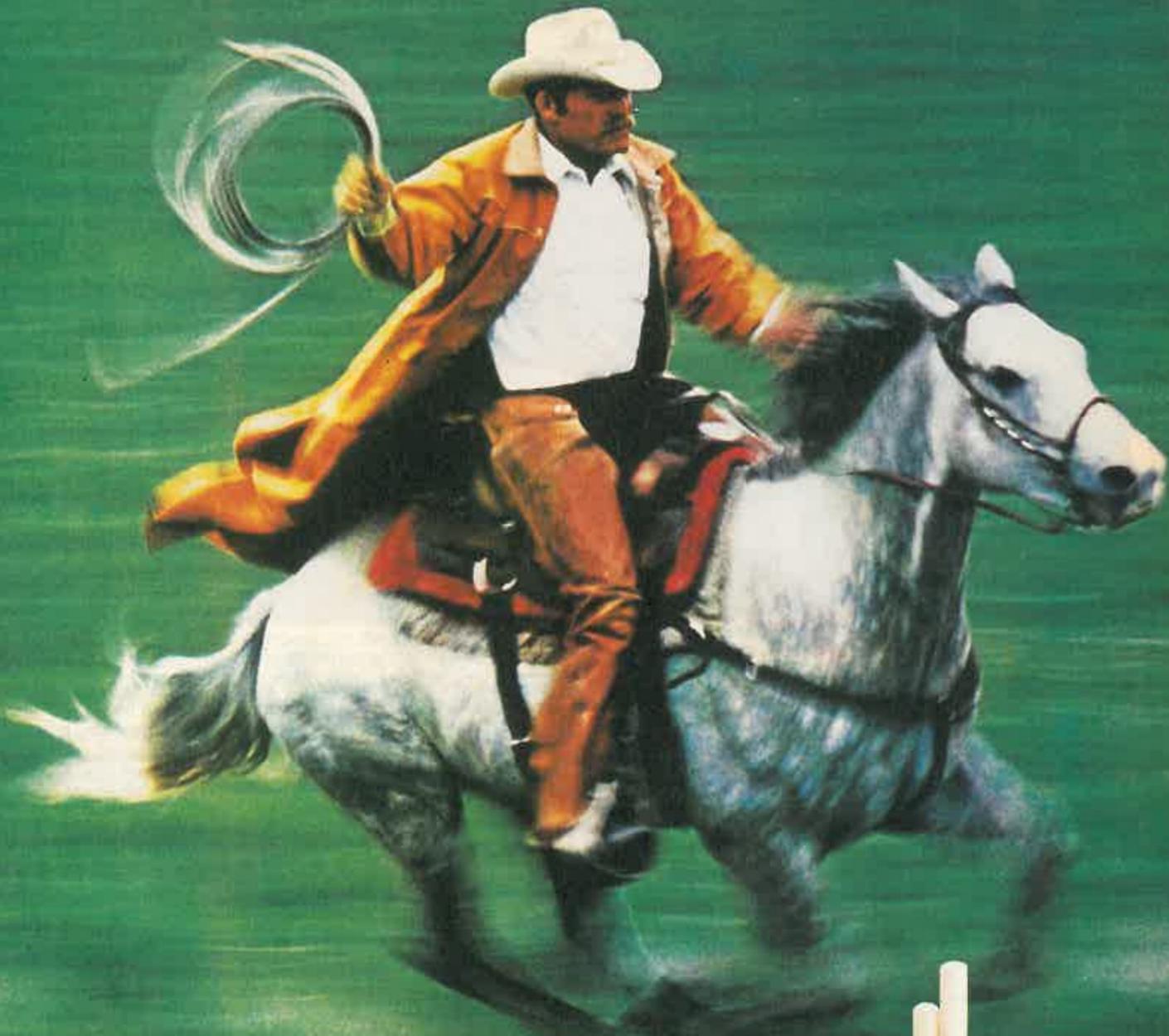
comprador del Ford es el usuario que desea un coche sin problemas, el del R-11 busca algo más: confort, equipamiento, línea llamativa, mejores prestaciones, etcétera. De ahí que las ventas del primero se dirijan a las versiones básicas, mientras que las del R-11 son las más caras. Hay que reseñar la superioridad de la versión diesel del Escort sobre la del R-11, ya reseñada en la prueba publicada en el número 48 de MOTOR16.

VENTAS

	1985	1984	1983	1982
Renault 11	15.679	40.043	18.161	—
Ford Escort	5.785	20.891	30.031	34.914
Renault 11 (%)	13,6	8,9	3,8	—
Ford Escort (%)	5,0	4,6	6,3	6,9

EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 1985

	R-11 (%)	Escort (%)
Gasolina	71,1	67,9
Diesel	28,9	32,1
Equipamiento básico	3,3	47,9
Equipamiento medio	25,4	2,0
Equipamiento máximo	37,5	18,0



Venga
al sabor de
Marlboro



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

EL CIRCUITO DE CATALUÑA... EN MARCHA

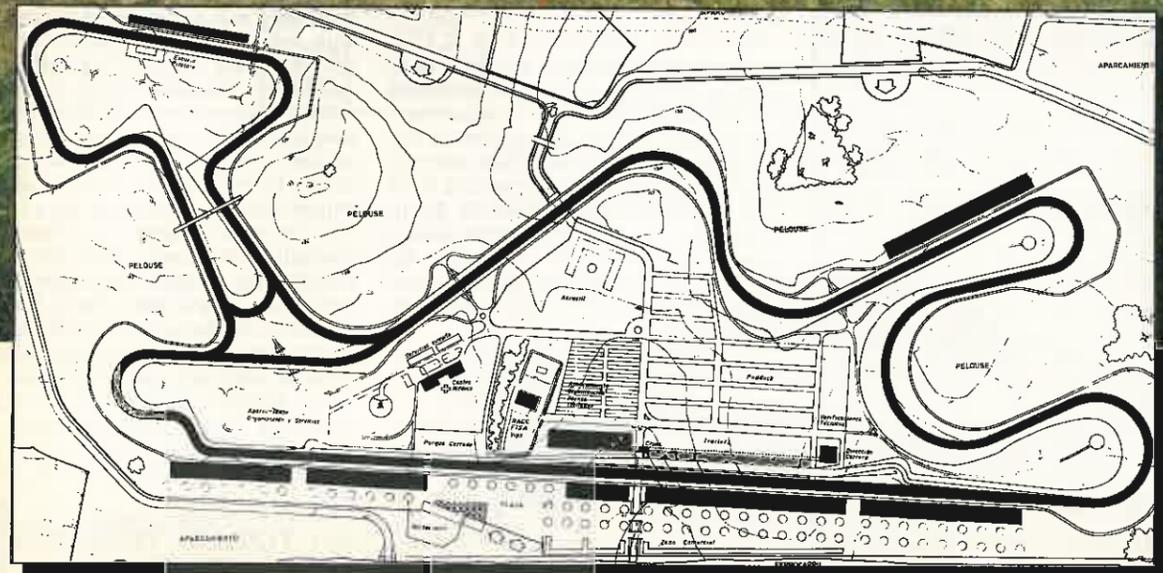


POR fin parece que se ha desbloqueado el tema del Circuito de Cataluña. La pasada semana, el Real Automóvil Club de Cataluña daba a conocer unos terrenos cercanos a Barcelona que, por su ubicación y topografía, parecen ideales. Con ello, el proyecto de Caldas de Malavella, con el handicap de los 90 kilómetros de distancia a Barcelona, una topografía menos adecuada y, sobre todo, el sinnúmero de trabas que en su día pusieron en la zona, ha hecho que el RACC tome una decisión histórica: el circuito se construirá en el término municipal de Montmeló, a 17 kilómetros de la Ciudad Condal.

Junto con el presidente del RACC, Sebastián Salvadó y dos responsables técnicos del proyecto, MOTOR16 visitó la finca, que si no ocurre nada insoslayable, en 1987, a lo sumo en 1988, podría ser escenario del Gran Premio de España de Fórmula 1. En breve sinopsis recordemos que el Real Automóvil Club de Cataluña había adquirido hace unos diez años unos terrenos en Caldas de Malavella con el fin de construir ahí el circuito. Tras sufrir todo tipo de inconvenientes, la construcción se había ido retrasando. A finales del pasado año, un diputado socialista, Daniel Tarradellas, logró que el Parlamento catalán aprobase un

mandato para impulsar la construcción del circuito. El RACC, tras un estudio económico, dejó de ver viable un circuito ubicado a 90 kilómetros de Barcelona, y tras encontrar una alternativa válida presentó a la Generalitat este nuevo proyecto. La Generalitat apoya al RACC en su decisión, pese a que los estamentos gerundenses están bastante molestos por esta decisión, que ellos juzgan como desacertada. En ello, los hombres del RACC son tajantes: «Nuestra decisión está sólo motivada por razones técnicas y de viabilidad, en ningún caso por favoritismos.» Los terrenos en los que el RACC piensa construir el Circuito de Catalu-

Sobre estas líneas, el presidente del RACC, señor Salvadó, con los técnicos Nogué y Tato, autores del proyecto. Las obras comenzarán dentro de diez meses, aproximadamente.



SeaSofa

Deporte

**SIENTESE
COMODAMENTE
EN EL AGUA**



Un sofá hinchable que usted puede utilizar dentro y fuera del agua, tanto en el mar como en la piscina, o como tumbona para tomar el sol.

Es totalmente involucable y fabricado con materiales de gran calidad, dándole total seguridad, sea cual sea su utilización.

Recorte y envíe este cupón, y lo recibirá cómodamente en su casa.

Deseo me remitan contra reembolso el «SeaSofa», al precio total de 5.000 ptas., sin gastos de envío.

COMERCIAL TREBIM
Apartado 356
08080 Barcelona

Nombre
Calle
Ciudad N.º D.P.

Firma



Las obras del nuevo circuito las dirigirán Guillermo Tato y Jaime Nogué. Salvadó espera poder organizar una carrera en 1987.

La finca son propiedad del Consorcio de la Zona Franca de Barcelona, que se los ofreció a través de la Federación Catalana de Automovilismo. Su precio es de 500 millones de pesetas, y el RACC, tras comprobar su idoneidad, ya ha hecho el pago de la señal para formalizar la compra. Las obras de construcción de todas las instalaciones subirán a mil millones de pesetas, montante que el RACC asumirá en un 60 por 100, aproximadamente, y el resto se cubrirá con las ayudas de la Generalitat, la Diputación de Barcelona y el Consejo Superior de Deportes. Pese a que todo marcha por buen camino, faltan por cumplir unos requisitos. Por un lado, los socios del RACC, en junta, deberán aprobar esta obra; por otro, los Ayuntamientos de Montmeló y Granollers —la finca pertenece en un 70 por 100 al primero de ellos— deberán aprobar las modificaciones de calificación de terrenos.

El terreno escogido por el RACC ofrece enormes ventajas. La primera es la de su situación cercana a Barcelona y rodeada de numerosas poblaciones. La segunda es la de sus excelentes comunicaciones, al estar situado entre la carretera nacional II, la autopista A-17 y la vía del ferrocarril, además de un sinnúmero de carreteras provinciales y comarcales que pasan a su lado. En días de gran afluencia se pueden prever numerosas soluciones alternativas de acceso y salida.

El proyecto, aún en fase de definición, es llevado adelante por TN, un gabinete de arquitectos y gestión, cuyos principales responsables son los señores Jaime Nogué, su director, y Guillermo Tato, arquitecto.

Por el momento, sobre la finca, de 150 hectáreas, se ha dibujado un traza-

do de 4.750 metros —el mínimo para pruebas de resistencia—, cuya exacta definición será ultimada con estudios por ordenador, ya que las reglamentaciones internacionales son muy estrictas y precisas. Todas las dependencias, tanto para público como para participantes, se han estudiado siguiendo la pauta de los mejores realizaciones en esta especialidad. Dado que el terreno es en suave pendiente y formado por tres colinas, el público dispondrá de enormes «pelouses» naturales, desde las cuales podrá dominar en la mayoría de los casos hasta el 80 por 100 del trazado, pudiendo además circular por toda la parte externa de la pista. La interna es la reservada a participantes y profesionales. En cuanto al trazado, se ha estudiado que en él los Fórmula 1 alcancen promedios de 170 kilómetros por hora, es decir, no excesivamente rápidos, dado que esa es la tendencia actual, y no es cuestión de tener que construir dentro de pocos años chicanes como en ciertos circuitos europeos. Vías de servicio rodearán la pista por ambos lados, y las protecciones se están estudiando para que sean compatibles para coches y motos. Además de las instalaciones propias de un circuito, se construirán locales deportivos para los socios, circuitos e instalaciones para otras disciplinas del motor, todo ello con el objetivo de obtener una ocupación de trescientos días al año. En la zona colindante, con sus accesos a las distintas carreteras, estarán ubicados distintos «macro-parkings» para el público.

Los hombres del RACC, con su presidente al frente, están eufóricos. Por fin, a un anhelo de largo tiempo se le vislumbra una salida. ¡Y vaya salida!

Texto y fotos: J. L. Aznar

Hay quien paga millones por disfrutar de un confort excepcional.



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

* Precio F.F. de un Peugeot 505 GL 4 velocidades. Apdo. D.G.P.F. 17/5/85

Sólo el Peugeot 505 reúne la amplitud, el espacio, el silencio y la precisión del más alto nivel de confort, por poco más de 1.000.000 Pts. F.F.

Una prueba contundente de que disfrutar de un confort excepcional no cuesta millones.

Aunque algunos los paguen.

PEUGEOT 505
La Razón y la Pasión de los inteligentes.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

CEPSA Lubricantes recomendados ESSO

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES GRUPO "N" VEHICULOS DE TURISMO DE GRAN PRODUCCION EN SERIE

JOSEP BASSAS Y PILI MASS EQUIPO VENCEDOR CON:

Renault 11 Turbo

RALLYE COSTA BLANCA RACE 24/3/85

RALLYE GERONA-GUILLERIAS 14/4/85

RALLYE VASCO-NAVARRO 12/5/85

RALLYE VILLA DE LLANES 2/6/85



UNA CARRERA DE EXITOS CON RENAULT 11 TURBO

El equipo

Josep Bassas y Pili Mass, con Renault 11 Turbo, está teniendo una gran carrera de éxitos en el Campeonato de España de Rallyes, Grupo «N».

Otros equipos también con Renault 11 Turbo han ganado importantes Rallyes europeos, en el Grupo «N» como el Rallye de Montecarlo en febrero de este año.

Este es el reto de Renault, que con modelos estrictamente de serie, como el Renault 11 Turbo, gana carreras con coches que sólo presentan extras en los elementos de seguridad necesarios para competición.

Así se demuestra la tecnología y mecánica Renault.



III PREMIO CIUDAD DE TOLEDO

CARRERAS IMPERIALES



Paco Romero impuso su Golf GTI en el Campeonato de Producción

EN el III Premio Ciudad de Toledo, que se celebró el domingo en el circuito urbano del Tajo, se dieron cita las Copas Renault, el Campeonato de España de Velocidad, el Trofeo Fura y la variopinta carrera del Trofeo Castellano-Manchego. Una vez más, Toledo no ha defraudado, con una organización que mejora año tras año y un trazado muy rápido, rodeado de bordillos, en el que los pilotos deben emplearse a fondo, ya que no perdona el menor descuido. Además, por tratarse de un circuito urbano en donde se corre una carrera al año y las posibilidades de entrenar están limitadas, se da una mayor igualdad entre los pilotos.

El plato fuerte del día fueron las Co-

pas Renault. Ya los entrenamientos del sábado fueron una muestra palpable de lo que iba a ser la carrera, y tres hombres, Pérez Sala, Peiro y Domingo García, pagaron las consecuencias de la lucha contra el crono para lograr un buen puesto en la parrilla de salida. El mejor tiempo lo marcó Javier Moreno, seguido de Miranda, Jiménez, Rodríguez y Castro, todos ellos en el mismo segundo. Al final la victoria fue para Ramón Rodríguez, que mediada la carrera y merced a dos errores de Moreno, el piloto de Esabe, tomó la cabeza y se fue distanciando de sus seguidores. Moreno fue segundo, por delante de Jiménez y Bernal, quien reclamó al final por una supuesta irregularidad de Esabe, que fue desestimada por los comi-

sarios. Por su parte, Miranda fue perdiendo posiciones vuelta tras vuelta, y al final quedó en undécimo lugar. En la carrera, como ya había sucedido en los entrenamientos, se sucedieron las salidas de pista, y los coches padecieron la dureza del circuito; tan sólo 24 de los 30 que salieron llegaron a la meta.

La Copa Renault Iniciación también fue movida, sobre todo en la lucha por el segundo, tercero y cuarto puestos, ya que la cabeza la mantuvo desde el primer momento Maguregui, que a partir de la tercera vuelta empezó a despegarse de sus seguidores. Burgos, que defendió con agresividad su segunda posición en todo momento, tuvo sus más y sus menos con De Aysa, hasta que es-



En el Trofeo Eura, Escavias se mantuvo en cabeza, seguido muy de cerca por López de la Cámara (foto de la izquierda), hasta que Carlos Jodar (sobre estas líneas), que hizo una carrera muy cerebral, logró rebasarlos casi al final, adjudicándose el triunfo.

Sasiambarrena (arriba a la derecha), con el Escort XR3, no pudo con el rapidísimo Golf GTi de Paco Romero, quien, pese a su perenne en entrenamientos, salió y venció en el Campeonato de Producción.



Brevemente

- La buena voluntad de los organizadores del III Premio Ciudad de Toledo se vio compensada con una excelente inscripción y gran afluencia de público en esta carrera, que ha costado más de tres millones de pesetas.
- Entre prueba y prueba, en la zona de la parabólica, el público tuvo su espectáculo particular. Dos conejos fueron los protagonistas de una improvisada cacería, de la que al final sólo uno pudo librarse, a pesar de las certeras pedradas de los mozos. La intervención de la Policía Nacional fue necesaria para acabar con la algarabía que la improvisada caza ocasionó.
- El ambiente «cargado» de la Copa Turbo empujó a Bernard Tramont a solicitar de la organización un simulacro de accidente durante la jornada de entrenamientos. El resultado fue positivo, ya que organización, comisarios y ser-

- vicios médicos funcionaron a la perfección.
- La noticia de Toledo giró en torno al «copero» Ramón Rodríguez, que entrenaba en esta carrera su coche recién preparado en Francia, al que sus competidores miraban con recelo. Más de medio millón de pesetas se rumorea que ha costado al piloto catalán sacar algunos caballos más a su montura.
- Inexplicable la actuación de la Red de Concesionarios de Madrid y Provincia, que no hizo nada por reparar el coche de Pérez Sala, tocado en los entrenamientos, para que saliera en carrera. El nuevo equipo de mecánicos no parece funcionar como debiera y todos los pilotos se quejan de que los coches no andan. Si las cosas siguen así, este año no habrá resultados, lo que hará peligrar la continuidad del equipo.
- El equipo de cronometradores del

- Cosac se llevó un buen susto cuando el Renault 5 GTS de Adelina Vizcaíno volcó en la recta. Muchos de ellos pensaron que se les venía encima irremediablemente.
- Renault ha precintado el coche de Iñigo Maguregui para que los técnicos verifiquen si se atiene al reglamento. Al parecer, se ha detectado una posible irregularidad en la carburación que podría ser la causa de la gran diferencia que existe entre la rapidez de este coche y el resto de los iniciación.
- Antena 3 de Salamanca retransmitió en directo las carreras de Toledo de 12 a 14 horas. La presencia ante el micrófono de personajes como Carlos Gracia, presidente de la FEA; Bernard Tramont, y los tres primeros clasificados de la Copa dieron un aliciente más a esta retransmisión, motivada por la presencia de cuatro «coperos» salmantinos.

te se salió en la cuarta vuelta. A partir de ese momento, las posiciones de cabeza se mantuvieron hasta el final, con Domecq a casi dos segundos de Burgos; seguidos por Puras y César González ya descolgados. Terminada la prueba De Aysa presentó una reclamación contra Burgos por tocarle en una frenada, reclamación que supuso una multa para el piloto vasco.

Las dos participantes femeninas, que andaban muy rápido, no tuvieron suerte en Toledo. Adelina Vizcaíno protagonizó un aparatoso vuelco en la recta de boxes por causas no muy claras cuando marchaba en un refido pelotón. Por su parte, la joven María José Revaldería tuvo una salida en la segunda vuelta que le dañó un conducto de gasolina, y tuvo que retirarse. Al final, seis de los 23 coches que salieron se quedaron en el camino, y al

pódium se subieron los mimos hombres que en la anterior carrera del Jarama. El Campeonato de España de Producción sigue teniendo color alemán; siete Volkswagen Golf GTi en los ocho primeros puestos de la parrilla confir-

man que éstos son los coches a batir. El más rápido y efectivo de todos es, sin duda, el de Paco Romero, quien en los entrenamientos estuvo a punto de echar por tierra su carrera al salirse y dañar el coche después de haber marcado ya el mejor crono, con el Volkswagen de Arias a dos segundos. Entre ellos se intercaló el Escort XR3 de Sasiambarrena. Romero, arreglado el coche, tomó la salida y emprendió una cabalgada en solitario, distanciándose paulatinamente de Sasiambarrena, que mantuvo su segundo puesto hasta el final, mientras que Arias se vio obligado a parar en boxes, en la primera vuelta, para cambiar una rueda. Mediada la carrera, y ya con el primer puesto asegurado, Romero apretó el ritmo, llegando incluso a jugarse su seguro primer puesto por tan sólo darse el gusto de adelan-



En la Iniciación la lucha fue constante. Al igual que en el Jarama, Maguregui se distanció nada...



Bonita lucha en medio del pelotón. Javier Miranda (sobre estas líneas) fue perdiendo posiciones por problemas con su motor, hasta quedar en undécimo lugar

tar a Arias, que con su entrada en boxes había perdido casi una vuelta. Excelente la actuación de Ricardo Galliano, que no quiso defraudar a sus paisanos y realizó una magnífica carrera a los mandos de un vetusto Golf GTi al que llevó al tercer puesto, por delante de Sales, que también tuvo que recomponer su coche por una salida en entrenamientos, y de Albacete. El resto de los doce pilotos que acabaron la carrera fueron doblados, e incluso algunos hasta dos veces. La División I fue para Ugalde, con Renault 5 TS, tras la retirada de Jonama, que acabó contra una farola al final de recta al forzar un adelantamiento por fuera cuando tenía la división asegurada.

De los 20 Furas que tomaron la salida 19 llegaron a la meta, en una carrera sin incidentes que se adjudicó mercedamente Carlos Jodar, por delante de

CLASIFICACIONES

Copa Renault

1.º, Rodríguez, a 121,056 km/h de media; 2.º, «Esabe», a 5 segundos; 3.º, Jiménez, a 10 seg.; 4.º, Bernal, a 12 seg.; 5.º, Miro, a 14 seg. (...) Hasta 24 clasificados

Copa Renault Iniciación

1.º, Mauregui, a 108,976 km/h de media; 2.º, Burgos, a 3 segundos; 3.º, Domecq, a 5 seg.; 4.º, Puras, a 12 seg.; 5.º, González, a 13 seg. (...) Hasta 17 clasificados

Producción

1.º, Romero (VW Golf GTi), a 122 km/h de media; 2.º, Sasiambarrera (Ford Escort XR3i), a 31 segundos; 3.º, Galliano (VW Golf C11), a 45 seg.; 4.º, Sales (VW Golf GTi), a 50 seg.; 5.º, Albacete (Toyota Celica GT), a 2 minutos 12 segundos. (...) Hasta 12 clasificados

Campeonato Fura

1.º, Jodar, a 112 km/h de media; 2.º, Escavias, a 2 décimas; 3.º, De la Cámara, a 5 segundos; 4.º, Villacieros, a 22 seg.; 5.º, Marzenido, a 26 seg. (...) Hasta 19 clasificados

Trofeo Manchego

1.º, Martín (Lancia Rally 037), a 121 km/h de media; 2.º, Arias (VW Scirocco), a 13 segundos; 3.º, «Correcaminos» (R-11 Turbo), a 11 seg.; 4.º, Huete (R-5 Alpine), a 12 seg.; 5.º, García (Seat 600), a 20 seg. (...) Hasta 14 clasificados

Javier Moreno (a la derecha) no pudo con Rodríguez, que estrenó en Toledo su motor preparado en Francia. El piloto de Esabe tuvo que conformarse con un segundo puesto

Juan Escavias, que hasta más de la mitad de carrera mantuvo la primera posición. Tercero fue López de la Cámara, y cuarto, Villacieros.

La nota exótica del día la puso la prueba del Campeonato Castellano-Manchego, que abrió la jornada. Un 600 preparado con motor central que sólo corre en el circuito toledano, el Lancia Rallye 037 de Teo Martín, el Porsche 911 de León de Cos, y el llamativo Sirotto de Miguel Arias eran los coches que más llamaron la atención en esta carrera, donde los participantes disfrutaron y el público se lo pasó bien. Teo Martín, con un coche sin competencia, ganó la prueba seguido de Arias y de «Correcaminos», que con Renault 11 Turbo logró un merecido tercer puesto.

Texto: **María Jesús Benoit**
Fotos: **Alex Puyol**

A TODO GAS

● Gordon Johncock, dos veces vencedor de las 500 Millas de Indianápolis, ha decidido retirarse de la competición. Tiene cuarenta y ocho años y llevaba tres décadas en activo.

● En la FISA se han vuelto locos. Se estudia la posibilidad de eliminar el mínimo de 200 unidades para homologar un coche en grupo B, para considerar como serie mínima las 20 unidades que hasta ahora se pedían para la evolución de tipo.

● Bernie Ecclestone ha anunciado que se querellará con los pilotos de Fórmula 1 por haberse negado éstos a correr en Spa, circuito en el que el asfalto se degradaba a las pocas vueltas.

● Senna ha realizado el mejor tiempo en los entrenamientos privados que han tenido lugar en el circuito de Silverstone. Su tiempo, de 1-07-84, es claramente inferior al 1-08-16 de Prost hace unas semanas.

● Ken Tyrrel ha presentado oficialmente su nuevo coche 014, que llevará el motor Renault. El coche debutará, conducido por Martín Brundle, en el Gran Premio de Francia. Este lo llevará también en el de Gran Bretaña, para cedérselo a Stephan Bellof en los de Alemania y Austria. A partir de Holanda, habrá un coche con motor Renault Turbo para cada uno.

● Mario Andretti se ha tomado la revancha de Indianápolis en las 200 Millas de Milwaukee, imponiendo su Lola al Eagle de Sneva y al March de Mears. El vencedor de Indianápolis, Sullivan, fue cuarto.

● A partir del Rallye de Escocia habrá un Peugeot 205 Turbo 16 en Gran Bretaña. Su piloto será Mikael Sundstrom.

● Marc Etchebers, con su Porsche, ganó el Rallye de Orense, puntuable para la Copa de España, imponiéndose por 35 segundos al R-5 Turbo de Mora. Tercero fue Gallardo, con Porsche. Piñeiro, con otro Porsche, mandó en los primeros tramos, hasta que abandonó.



José María Casanovas

El alcalde, en Volkswagen

PASCUAL Maragall, alias el olímpico, mató dos pájaros de un tiro en Alemania. Con su perfecto inglés y un amplio dossier bajo el brazo sumó votos para la candidatura de Barcelona 92 y de regreso en Berlín se detuvo veinticuatro horas en la factoría de Volkswagen, donde todo lo que huele a catalán interesa y a la vez preocupa. La entrevista del alcalde de la Ciudad Condal con los máximos dirigentes germanos había sido preparada por el presidente de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez, a fin y efecto de limar asperezas y acercar posturas. Cuando unas relaciones prematrimoniales pasan por una etapa de tempestad y zozobra, siempre vienen bien palabras de confianza y gratitud.

El alcalde de Barcelona quedó vivamente impresionado por las cadenas de montaje, donde los robots han barrido al hombre, y se percató sobre el terreno de lo mucho que tiene que evolucionar la factoría de la Zona Franca para alcanzar la rentabilidad que exigen las multinacionales que no quieren perder el tren del progreso.

Estamos a un mes de la celebración de las 24 Horas de Montjuich y se prepara de nuevo un equipo de gala. Sito Pons y Carlos Cardús volverán a formar equipo, con un tercer piloto por designar, a los mandos de la BMW 1000 preparada por Antonio Cobas. El año pasado sufrió los males de la bisoñez, pero se confía en que a la segunda esté en condiciones de plantar cara a las marcas japonesas que dominan el Mundial de Resistencia.

Por cierto, hablando de Cardús hay que destacar que tiene el pie izquierdo realmente machacado por las caídas y que los médicos no ven otra salida que el reposo continuado para recuperar un hueso roto por varios sitios y unos ligamentos duramente castigados. Sucede que Carlos se deja llevar por el corazón y aunque casi no pueda andar por culpa de la cojera se quiere sentar en una moto para dar la cara en un Mundial de 250 c.c. que Freddie Spencer ha elevado a la categoría estelar.

Siguiendo en el Continental Circus, capítulo aparte merece Sito Pons, que aprende a toda velocidad. Por primera vez puede presumir de saberse caer. En Mugello fue por los suelos y se levantó sin un rasguño. Esto, para un hombre

que antes siempre salía malparado, es casi un éxito. Por lo demás, en Italia se destaca con cálidos elogios su condición de líder en la escudería Suzuki, por delante del ex campeón Franco Uncini. El crono no engaña y Sito está sacando el máximo partido a una máquina poco competitiva. Parece que en Yugoslavia dispondrá de un nuevo chasis que le debe permitir seguir la rueda de los mejores, pero entre tanto, ha entablado una muy buena amistad con Giacomo Agostini que podría llevarle al equipo Yamaha.

En su primer año en el Campeonato de España, el flamante campeón catalán de rallies, Pep Bassas, está demostrando que en el futuro habrá que contar con él como número uno. De momento, a los mandos de un R-11 Turbo, el piloto de Seva está cuajando una temporada excepcional que le permite ser la vedette en el Grupo N. Sus tiempos constituyen una grata sorpresa y su seriedad y eficacia le avalan. Renault tiene en Bassas una carta de futuro y el Real Automóvil Club de Cataluña, a un digno representante.

La moda de los Jeeps 4x4 ha llegado con fuerza a Catalunya. Es una especialidad que gana adeptos con rapidez y de cara al verano hay un amplio programa de competiciones. En Manresa, y de la mano del Bages Club, ha nacido la primera concentración internacional 4x4, que se celebrará a finales de mes. Son muchos los franceses que han anunciado su llegada y la inscripción se vislumbra numerosa. El «boom» de los 4x4 llega tan lejos que el espíritu creativo del que fuera internacional del hockey Ramón Nogué, se ha especializado en la reconstrucción y puesta al día de los jeeps americanos Willys que consiguen en subastas militares. Por poco más de un millón de pesetas se consiguen piezas de arte que parecen revivir campañas bélicas.

Y para terminar hablando de los todo-terreno, hacer referencia al trabajo exhaustivo y meticuloso que está llevando el equipo de competición de Nissan, dirigido por Paco Crous, de cara a la inminente Baja Mostesblancos. Tras el éxito africano en el Rallye de Túnez, se confía en superar la reválida en los Monegros, en una carrera que va a ser una mini Paris-Dakar. Ganar con un diesel parece un imposible, pero «los japoneses» no se dan por vencidos de antemano.



Rafa Cid

¡Carallo!

MAYO nos deparó un deporte gallego algo más animado. El rallye Do Lacón, de Carballino, en su XIX edición se celebraba en toda su pompa con cuarenta y dos participantes. Piñeiro se llevó el lacón, «la pasta» y los trofeos, mientras sus perseguidores luchaban por «los grelos». Y aunque dicho sea de broma, la cosa por detrás fue seria entre Gallardo, Peitos, Pavón y Mora, que cambiaba momentáneamente su habitual R-5 Turbo por un GT Turbo grupo N.

El deporte también estuvo presente en Vigo-Auto 85, simpósium del que ya habíamos pregonado su celebración, y del que pomposamente aseguramos que rivalizaría con el Salón de Barna. Evidentemente, rivalizar con el Salón de Barna era una coña; no obstante, oí decir a los «culpables organizadores» que se habían alcanzado largamente los objetivos previstos. Creo yo, sin embargo, que hubo un fallo, ya que los «chicos» de la Xunta de Galicia asistieron, pero no tan masivamente como requería la ocasión, así que estoy pensando que me van a copiar quinientas veces: «¡Hay que asistir sin desmayo, hay que asistir, carallo!», y por favor, me hacen buena letra ¿eh?

Y ustedes no se escandalicen, porque «carallo» es ya una acepción multivalente en nuestra Galicia querida, y cuando digo multivalente digo que lo mismo se puede emplear como verbo: «Me compré un coche caralludo...» Aunque hay formas más usadas que delatan indignación: «¡Manda carallo...!» O tal vez incredulidad: «Bueno carallo...» Realmente como se suele utilizar mucho es como lugar a donde ir: «Vete al carallo...». O quizá algo para beber: «Toma po lo carallo...» Pero donde tiene una gran dimensión es como admiración: «¡Ah, carallo...!»

Me van a permitir, sin embargo, ustedes que silencie la verdadera dimensión y significado de nuestro vocablo, porque... me da una vergüenza ¡de carallo!

Enlazando con lo que íbamos, e impuesto el castigo de inasistencia a los

«consejeros» de la Xunta, me abstengo de hacer algo similar con «el compañero Soto», por no tener que declararlo escriba a perpetuidad.

¡Ah!, que no saben quién es Soto; ustedes osan no saber quién es Manuel Soto, pues oigan, en confianza, yo hace poco que lo sé, pero creo que amarró un chollo de carallo en el Ayuntamiento de Vigo, y ahora todos le dicen: «Totus tuus, totus tuus señor alcalde», pero en gallego.

No veas la de grúas que hay por aquí, y no les cuento los guardias, porque me harían falta los niños de San Ildefonso. Por si fuese poco ya funciona un cuerpo que tiene nombre de pub y montan en Visadiesel. ¡Y pensar que este chico trabajaba en la confección y dejaba el coche todos los días mal aparcado...! ¡Vivir para ver!

Pues ya lo ven, en los líos que me meto para que ustedes vayan conociendo las cosas de esta tierra. Ahora tendré que cuidarme de la grúa hasta que se les pase el cabreo... por alusiones. Lo mismo me pasó cuando un colega de «Cambio 16» escribió un artículo sobre el contrabando local. Como para mayor casualidad se llama igual que yo, aquí me tienes aguantando mecha, vilipendiado, amenazado y repudiado por los míos, y todo por un apellido, por el segundo que casi no se usa y era lo único que nos diferenciaba. Ahora no fumo, pero entonces gastaba «patita negra», ¡cómo iba yo a osar, hombre...!

El Winston «para negra» tiene aquí copadas las ventas, y ni los de Marlboro con su varonil jinete ni los nuevos de West se le acercan. Bueno, con decirles que ni cuando el Beny andaba con Rothmans se vendían...

Eso sí, los de la fiscal les meten cada palo que los doblan por temporadas, pero ya se sabe, acabar acabar, lo que se dice acabarlos...

Los menos populares quizá sean los del Servicio de Información del PGC, y no porque su trabajo sea irracional, sino porque obedece a unas leyes de república bananera que deberán actualizarse antes de que entremos en el Supermercado Común ese...



mo el Manta se destacaban del resto de los concursantes por sus superiores prestaciones.

Para el campeonato, este es el primer aviso de una escalada que sería interesante intentar frenar, con cambios en el reglamento.

En el caso del Renault, se le observó una mayor eficacia tanto en su capacidad de tracción como en estabilidad en las curvas. En el Opel, una gran manejabilidad y suficiente motor, además de la posibilidad de utilizar neumáticos de compuestos muy blandos, teniendo que cambiarlas con gran asiduidad. El problema es que ante la aparición de estos coches, el resto de la competencia, para mantener o acortar las distancias, se verán obligados a rearmarse, con lo que los costos se incrementarán, y si no se toman medidas llegaríamos a niveles, en cifras, como los del campeonato de asfalto.

Hay que evitar que el sueño de la mayoría sea comprarse un viejo Audi Quattro oficial para disputar el campeonato, con lo que el espectáculo de pilotaje, que actualmente ofrecen los participantes, se perdería.

En cuanto a los motores con turbo



que pueden conseguir potencias extraordinarias habrá que limitarlos a ciertos cubicajes y categorías. Los cuatro ruedas motrices también habrá que limitarlos igualmente a categorías cercanas a vehículos de series.

Los pesos mínimos en función de potencia y reparto de masas, o sea, eficacia en avanzada (motricidad) tendrá que ser corregido para que el extraordinario espectáculo del que pudimos disfrutar el pasado fin de semana se mantenga y los pequeños Ford Fiesta y Talbot Samba sigan siendo protagonistas junto con los viejos Porsche o los estrafalarios Seat 124 con conducción desde el asiento de atrás.

ESCRIBE ZANINI

¡Adiós, Graciliano!

VOLVIA de ver el estado de las pistas de los Monegros, para concretar la definición de alturas, suspensiones, etcétera, con vistas a nuestra participación en la próxima edición de la Baja Montes Blancos, cuando al llegar a Lérida me detuve a telefonar a Gloria para decirle que llegaría un poco tarde; recibía la tremenda noticia de que Graciliano, compañero, seguidor, forofo, «sponsor» y sobre todo amigo, se había matado en el rallye de Llanes.

Durante los dos largos centenares de kilómetros que me quedaban hasta Viladrau, pasaba por mi mente una larga película con las situaciones que hemos pasado juntos; cómo le conocí, a comienzos de los años setenta, en una visita a Madrid, a Villaverde, la primera que efectuaba y la segunda a la capital, con el fin de hacerme algunas fotos junto a los Dodge. Comimos en la propia factoría, con la dirección y recuerdo que me regaló un reloj, con el «pentastar» de Chrysler, que todavía conservo.

Más adelante, en la etapa Seat, cuando nuestras relaciones eran escasas, Graciliano seguía en contacto, animándome en cualquier ocasión. Ya en el 80, cuando tomé la decisión de correr el europeo, le faltó tiempo para ofrecermelo un 150 con el que entrenamos y dimos asistencia toda la temporada.

Un año más tarde, de nuevo me encontré con él en el mismo bando, entonces bautizado como Talbot, y el único 180 diesel de Barcelona pasaba a mi disposición, ante el carifoso enfado de los medios de prensa a los que en principio estaba destinado este automóvil.

Aquellas Navidades las pasamos juntos en Viladrau, entrenando conjuntamente con su hijo Jaime, intentando hacer realidad uno de los sueños del amigo Graci: hacer un Hernández campeón.

En la tensa campaña del 85, nunca me ha faltado su apoyo, y en la rueda de prensa en que comunicamos la separación de Antonio Zanini con Peugeot, su bondad y aprecio quedó una vez más patente. ofreciéndome su apoyo para seguir mi camino. ¡Adiós, Graciliano!

REFLEXIONES SOBRE LA TIERRA

El dominio ejercido por Guillermo Barreras el pasado Rallye de Tierra de Málaga se repitió en el rallye gallego.

La presencia de Oñoro con su Manta 400 en principio daba nuevo interés a la competición. Posteriormente se comprobaría que tanto el Renault co-

MARTINI RACING

CAMPEONATO DEL MUNDO DE RESISTENCIA

MARTINI RACING

EN LAS 24 HORAS DE LE MANS



Los próximos días 15 y 16 de junio, en el circuito de La Sarthe, se disputarán las 24 Horas de Le Mans, tradicional prueba del calendario del Mundial de Resistencia y de las de mayor prestigio en el mundo del automovilismo deportivo, junto con el rallye de Montecarlo y las 500 Millas de Indianapolis.

El Martini Racing, fiel a su palmarés en esta prueba, ya que cuenta con tres victorias en la misma, estará presente en esta edición con dos equipos de primera línea, formados por el gran especialista Henry Pescarolo (Padrese, por sus compromisos en F-1, no participa), junto con Alessandro Nannini y también Bob Wolleck, con Mauro Baldi. Todos al volante de los Martini-Lancia grupo C, biplazas, con bastidor monocasco y motor posterior-central Ferrari (ocho cilindros en V) con 3.014 c.c., sobrealimentado por dos turbocompresores KKK y con una potencia de 720 CV.

Los Martini-Lancia han adaptado los últimos avances de la investigación en el campo automovilístico, tales como el microcomputador, que regula el encendido según las condiciones de temperatura, estado de la mezcla de gasolina y fuerza de entrada de

aire en la tobera de admisión. Todo ello nos da idea del grado de sofisticación de estos vehículos que alcanzan velocidades superiores a los Fórmula 1 y deben resistir toda una carrera de veinticuatro horas de duración.

En las tres competiciones del mundial, disputadas este año, Mugello, Monza y Silverstone, los Martini-Lancia han venido consiguiendo, con neta superioridad, todas las «pole-position», lo que da idea de su rapidez, y lo más importante es su reducido consumo en relación a sus más directos rivales, lo cual los sitúa entre el grupo de favoritos en estas 24 Horas de Le Mans 1985.

En recuerdo de todos los aficionados están las marcas conseguidas el año pasado, con velocidades punta del orden de los 330 Km/h. Así como también, y esto es muy significativo, que los Martini-Lancia estuvieron al frente de la clasificación durante diecisiete horas. Todo ello junto a la mayor rapidez y resistencia alcanzados este año, apuntan a un deportivo optimismo de cara a añadir unos nuevos laureles al importante palmarés del Martini Racing en las 24 Horas de Le Mans.

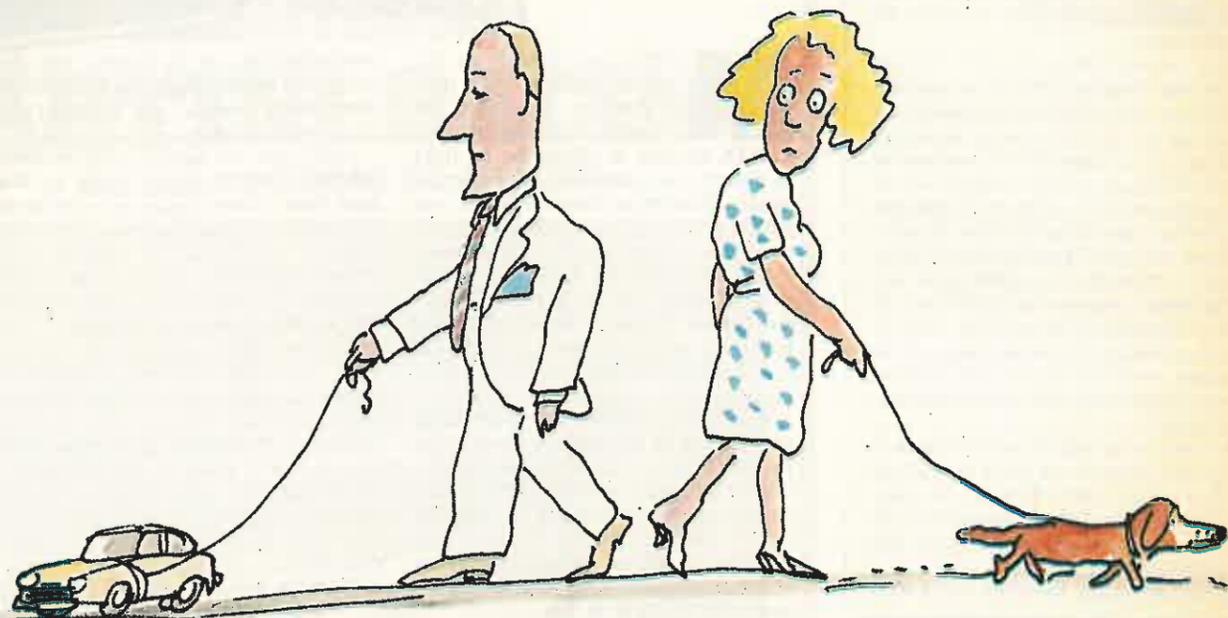
Publirreportaje



MARTINI RACING



BALLESTA



MAN BALLESTA

Realiza: Eugenia Ruiz
Fotos: Alex Puyol

Caprichos

1. Casco con cierre automático X-1000 cuesta 11.650 pesetas. Las botas y guantes ligeros, para moto, 19.000 y 3.200 pesetas. En La Boutique de la Moto, Mejía Lequerica, 18. Madrid.
2. Maillot y pantalón de ciclista, 3.500 y 3.750 pesetas, respectivamente, en El Corte Inglés.
3. Cazadora de verano de Bikers. La venden en La Boutique de la Moto y cuesta 5.250 pesetas.



Todos tienen certificado de origen. Consérvelo.

SEAT, AUDI, VW ofrecen productos de Tecnología avanzada. Al sustituir cualquier pieza exija siempre un Recambio Original. Conserve la Tecnología del primer día.

Recambios Originales



Antoni Clavé. Barcelona 1913

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

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



Crear hoy para siempre.
LASSALE



CZY 080 J

CZY 076 J

**NUEVO
TOP SECRET
RENAULT**

R-11 TXE FRENTE A ESCORT 1.6 GHIA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

15 de junio 1985 • Num. 86 • 175 ptas.

**FAMILIARES
PARA TODOS
LOS BOLSILLOS**



Wartburg



Renault 18



Ford Sierra

PRUEBA

VOIVO 740 GLE TURBODIESEL



Motor 16



**CELA BAILO EN
LA ALCARRIA**

LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS
1963
Escribe: **FERNANDO
SANCHEZ DRAGO**

DELVICO/BATES