

CIEN IDEAS PARA VERANEAR

PRIMERA PRUEBA DEL FORD SCORPIO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

22 de junio 1985 • Núm. 87 • 200 ptas.

PRUEBA

DESCAPOTABLES PARA GOZAR

EXTRA
VACACIONES
148
PAGINAS

SORTEO



REGALAMOS
100 JUEGOS



USTED, QUE NO UTILIZA TARJETA DE CREDITO, PRONTO TENDRA UNA VISA ELECTRON DEL ATLANTICO.



* Visa Electrón del Atlántico.

Porque esta tarjeta le permitirá disponer del dinero de todos los días.

Visa Electrón, de Banco Atlántico, no es una tarjeta de crédito, es sencillamente la llave de su banco, que le permite acceder en cualquier momento a su cuenta corriente. Con ella podrá disponer de su dinero las 24 horas del día, todos los días del año, en cualquiera de los 300 Cajeros Electrónicos ServiRed repartidos

por toda España.

Disponer de su Cuenta Corriente ya no será un problema de horario.

Desde ahora le ofrecemos la llave del Atlántico, para cuando usted necesite dinero.

La Tarjeta Visa Electrón es un servicio sin coste alguno para usted. ¡Pídanos la suya!



Banco Atlántico
A toda vela.

Su tarjeta del Atlántico le da mucho más.

Esta semana

De vacaciones

Al fin hemos llegado al cuarenta de mayo y la mayoría de los españoles han iniciado la cuenta atrás, de cara a las vacaciones. MOTOR 16 no quiere ser ajeno a este acontecimiento y, por segunda vez en su todavía corta historia, publica esta semana su número extraordinario de verano. En esta ocasión nos hemos permitido el atrevimiento de aconsejar a nuestros lectores cien ideas prácticas, que pueden resultar extraordinariamente útiles, para que el deseado descanso anual tenga un inicio, un desarrollo y un final feliz.

Gastronomía, fiestas populares, libros, consejos prácticos para los automovilistas y un largo etcétera de apartados son los cimientos de esta guía para veraneantes. Sin embargo, queremos hacer especial hincapié en el tema siempre preocupante y dramático de la seguridad. Les deseamos a todos un veraneo repletísimo, pero somos conscientes de que las carreteras españolas, porque así lo indican las estadísticas, volverán a teñirse de sangre. Ojalá nos equivoquemos y, precisamente con este propósito, queremos pedirles precau-

ción a la hora de salir al asfalto. Y precaución es poner los cinco sentidos en esta aventura de la carretera. Por favor, respete como nunca las señales, revise su automóvil, no le importe descansar si es necesario, sea prudente en los adelantamientos. Si, no eche en olvido esas cosas tan sencillas que ha oído decir una y mil veces y que nosotros, intencionadamente, queremos refrescarle. Lo importante, lo único que vale la pena, es llegar.

Y hablando de llegar, nosotros también vamos a hacer un esfuerzo para no estar lejos de nuestros lectores durante el mes de descanso. Con la noble intención de que los que nos leen habitualmente no pierdan el contacto semanal, MOTOR 16 reforzará su distribución en los puntos de vista próximos a la costa y otros lugares de veraneo. Desde el punto de vista informativo también les reservamos

una sorpresa, porque además de las novedades del mercado y de las pruebas que les ofrecemos habitualmente, nos vamos a ir a la playa con la intención de hacer un periodismo ágil y ameno que le ayude a entretenerse en las horas de descanso.

Félix Lázaro



SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA M-16	74	CUENTENOS SU CASO
6	ACTUALIDAD Ceta, en olor de multitud	76	COMPRAR Y VENDER
10	LO ULTIMO Citroën BX Break	84	EXTRA VERANO
12	El Santana se hace español	106	OCIO Fun Board; sol y pimienta
13	A FONDO Ford Scorpio 2.8 EFI Ghia	110	Qué barco comprar
20	DISEÑO Scorpio M-16	116	Caracoles con ruedas
24	A FONDO Descapotables a pleno sol	121	LA ESPAÑA DEL 600 Año 1964. La carrera del desarrollo
33	Trabant Tramp	129	XAVIER DOMINGO Tarragona, pan y vino
37	Ford Escort Cabrio 1.6i	130	FUERA DE SERIE El bombardero negro
41	Alfa Romeo Spider 2.0	134	DEPORTE Adrián Campos. Objetivo: F-1
45	Ferrari Mondial Cabriolet	136	ALVARO YBARRA El coche como patrimonio
51	EXTRA VERANO Cien ideas	137	DEPORTE Rallye El Corte Inglés
67	MERCADO Oferta de la semana	138	ANTONIO ZANINI Caballo de batalla
68	Precios de coches nuevos	140	DEPORTE 24 horas de Le Mans
70	Precios de coches usados	145	Gran Premio de Canadá de F-1
71	Precios motos	146	JUAN BALLESTA Y JOSE MARIA CASANOVAS





El Estado paga autopistas

El Estado pagó durante el pasado año 53.000 millones de pesetas a las sociedades concesionarias de autopistas para cubrir el seguro de cambio del endeudamiento exterior en que incurrieron a lo largo de su construcción. Para la delegación del Gobierno, en estas sociedades este desembolso constituye «una auténtica subvención encubierta, ya que no aparece en los balances de las sociedades, lo que permite a éstas presentar resultados positivos e incluso repartir beneficios».

205 MATCH BALL

LOS ecos aún no acallados de la victoria de Wilander en el Roland Garros, el torneo de tenis más importante de Francia, han tenido su réplica en el Peugeot 205 Lacoste, una versión especial del coche con carrocería de tres puertas que va decorada por completo en blanco y lleva los inconfundibles cocodrilos de la marca de ropa deportiva. El 205 Lacoste es un modelo exclusivo, que lleva el motor de 1360 c.c., del que se venderán ocho mil unidades en doce países europeos, exceptuado el nuestro, a un precio próximo al millón ciento cincuenta mil pesetas. La mayor curiosidad de este modelo radica en su techo solar, un techo que utiliza vidrio templado de cinco milímetros de espesor; el cristal va tintado en masa y su cara interior es reflectante.

LAS AUTOESCUELAS, TRAS PALACIN

LA Federación Nacional de Autoescuelas sigue empeñada en su lucha contra el titular de la Dirección General de Tráfico, José Luis Martín Palacín. En una reciente asamblea se ha elaborado una resolución general, que ha sido remitida al presidente del Gobierno y al ministro del Interior, en la que se sintetizan los problemas del sector y sus aspiraciones inmediatas, entre las que se encuentra el cese de Palacín.

Como apoyo a estas peticiones celebrarán una jornada de protesta en toda España el día 22 de junio, con manifestaciones incluidas.



Porsche, universitario

Ferry Porsche, presidente del consejo de administración de la firma de coches deportivos que lleva su nombre, ha recibido el nombramiento de senador honorífico por el claustro de la Universidad de Stuttgart a sus setenta y cinco años de edad. El rector de la Universidad, el profesor J. H. Zwicklen, hizo entrega del galardón al tiempo que puso de relieve la enorme contribución del doctor Ferry Porsche al desarrollo de la ingeniería automovilística moderna, y su apoyo incondicional a la creación de un centro de investigaciones y desarrollo de alta tecnología, que ahora es orgullo de la firma alemana. El coche de miniatura que regalaron al maestro con motivo de una concentración Porsche debió de saltar de alegría en su garaje al conocer la suerte de su propietario.

Cambios en Mercedes-Benz España

La presencia de Mercedes-Benz España en los mercados exteriores y el incremento previsto de los volúmenes de exportación ha empujado a esta empresa a crear una Dirección General de Exportación, al frente de la cual ha sido designado Fernando Gamazo, hasta ahora director comercial, cargo



que pasa a ocupar Ángel Menéndez. Dentro de la misma reestructuración, José Anda se ocupará de la Dirección General de Relaciones Industriales, y Juan R. Tasselkraut es el nuevo jefe de la fábrica de Barcelona.

TURBOESQUIADOR

LOS hermanos ingleses Graham y Stuart Wilkie acaban de conseguir la marca mundial de velocidad sobre esquí a la nada despreciable cifra de 202,6 kilómetros por hora. ¡Por hora! Para lograr su récord no han recurrido a una pista nevada, sino al techo de un Ford Sierra XR 4i turboalimentado; el coche, preparado para esta ocasión por los especialistas británicos de Turbo Technics, llevaba un motor de seis cilindros y 2,8 litros de cubricaje que gracias al apoyo de un turbo americano Garrett T3 daba doscientos treinta caballos de potencia. Graham Wilkie fue el valiente que se subió a la baca equipado con un traje y un casco casi extraterrestre cuyo desarrollo se llevó a cabo en un túnel de viento.

CIENTOS OCTANOS

● José del Castaño ha decidido abandonar su cargo de director de relaciones públicas e información que hasta ahora ocupaba en Seat, siendo reemplazado por Evelyne Cieslak, que ya trabajaba en la empresa en el lanzamiento del mercado exterior.

● Motor Ibérica ha cerrado 1984 con un saldo negativo de 9.575 millones de pesetas, que sumados a los resultados acumulados en pasados años arrojan unas pérdidas de 15.349 millones. Juan Echevarría, presidente de la compañía, confía en remontar esta situación en el plazo de tres años.

● A partir de ahora, los clientes de Citroën no tendrán que hacer números y más números para saber cuánto les costará un coche. Las tarifas denominadas «llave en mano» facilitan el precio real de venta al públi-

FASA NO REPORTE DIVIDENDO

BUENA prueba de la crisis por la que pasa la industria nacional del automóvil es la decisión adoptada por FASA-Renault de no repartir dividendo a sus accionistas, a pesar de haber obtenido 762 millones de pesetas de beneficio en el pasado año, cifra por otra parte sensiblemente inferior a la del ejercicio precedente, que fue de 11.219 millones.

El presidente de FASA-Renault, Manuel Guasch, ha justificado esta medida por el descenso sufrido en el capítulo de ventas en 1984, estimado en un 14 por 100, aunque subrayó que la situación de la empresa «no es tan mala si se compara con el resto del sector».

co de los modelos de esta marca con impuesto de lujo y todos los gastos incluidos, excepto el seguro.

● Seat ha firmado tres nuevos contratos de exportación con Irlanda, Senegal y Nueva Zelanda, que ampliarán su ya extendida red en todo el mundo.

● El ministro de Transportes, Enrique Barón, ha entregado los premios Diario de Viajes a diversos escolares de toda España, convocados dentro de la campaña de turismo juvenil «Escuelas viajeras».

● Fernando Rodríguez del Alisal, director comercial de Porsche España, ha asumido las responsabilidades de prensa y relaciones públicas, una vez que Cristina Russo decidió abandonar el cargo que acertadamente ha desempeñado en los últimos dos años.

La ORA, más dura

Los responsables de circulación del Ayuntamiento de Madrid han decidido no suspender este año la aplicación de la ORA durante el mes de agosto ante «el nefasto resultado del pasado verano», en palabras del concejal Valentín Medel. Por otra parte, y rizando el rizo de la persecución, los vigilantes de la Ordenanza van a disponer de una especie de ordenador personal que permitirá realizar el procedimiento administrativo de la recaudación de multas de tráfico de forma directa. Para ello, el Ayuntamiento va a invertir 350 millones de pesetas, procedentes de sus arcas, o sea, de los de siempre.



Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Director: Félix Lázaro.

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, 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); Lía Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor 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 Ruf. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Martín 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.

Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprentas: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Difusión controlada por OJD.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director general: Alfonso de Salas.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

COPYRIGHT 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1985.

Difusión controlada por OJD.





NUEVO VIAJE A LA ALCARRIA CELA, EN OLOR DE MULTITUD

PASTRANA ha sido la última etapa del viaje histórico de Camilo José Cela en la Alcarria, periplo en el que el ilustre académico ha puesto toda su experiencia. En este nuevo viaje a la Alcarria, promovido por MOTOR16, Cela ha recorrido cuarenta y ocho pueblos, y en todos ha dejado la huella optimista del viajero. En su cuaderno escolar ha anotado cientos de nombres, desde los alcaldes, concejales, vecinos, niños y todos aquellos que se han acercado a saludarle.

Para quienes hemos acompañado a Camilo José Cela, la experiencia ha resultado apasionante y será inolvidable. Algunos amigos me han preguntado

qué he sentido, la respuesta ha sido siempre difícil. Para buscar una comparación, a veces he contestado: «Te imaginas acompañar a Quijote y Sancho por la Mancha, o a Julio Verne por el centro de la Tierra; pues, mira, algo parecido, pero por la Alcarria.»

En muchas ocasiones Cela ha dicho, quizá a modo de justificación, que le sobran cuarenta años y cuarenta kilos para volver a realizar este viaje a pie, como lo hizo en 1946. No es cierto, no le sobra nada. Los años no sobran cuando han sido tan bien aprovechados y tan fecundos. Los kilos no le han estorbado en ningún momento, incluso cuando se perdió, tras el aterrizaje forzoso del globo en el monte junto



al Tajo; la verdad es que todos estábamos mucho más preocupados que él por su salida a un camino rodado. Si algo le sobra a Cela es ingenio, que ha derrochado en cuantas reuniones ha mantenido en los once días de viaje. Le sobra popularidad, y en este punto hay que matizar algo que también hemos descubierto en este viaje. Cela es popular, no únicamente porque sale en televisión y en los periódicos. Es popular porque la gente le quiere y le conoce a través de sus libros y personajes. «Yo no estoy de acuerdo con que en España se lea poco», le hemos oído comentar a Cela en algunas ocasiones, y cierto debe ser tras la experiencia vivida. Otelina ha cumplido su papel de cho-

feresa como si para ello se hubiera preparado toda la vida. La conducción ha sido impecable en todo momento. Sin dudar al pasar por las calles más estrechas, sólo preocupada por el confort de su «señor», casi excediéndose en el celo de su trabajo. El traje-uniforme que Elio Berhanyer diseñó para la choferesa ha sido el complemento perfecto de Otelina con el Rolls Silver Spur. Elegante y funcional.

Los juglares fueron el complemento popular, que a través de sus coplas de ciegos nos han llevado al pasado. Carmen y Servando y su perra «Laika» han seguido por todo el camino al viajero Cela. Animando las plazas, calles y picotas. Coplas para mayores y para ni-

ños, y todas con su lección moralizante.

Pastrana, como indicaba al principio, fue la etapa final de este viaje maravilloso. Una cena ofrecida por el presidente de la Diputación de Guadalajara, Francisco Tomey, en un antiguo convento de clausura, puso el broche a esta vuelta a la Alcarria que, por obra y gracia de Camilo José Cela, vuelve a ser actualidad. Dentro de unos meses, concretamente en octubre, será el propio Cela el encargado de «inmortalizar», una vez más, esta tierra tan próxima y tan lejana al mismo tiempo.

Francisco del Brío
Fotos: Gigi

DECIDE DONDE QUIERES LLEGAR ELIGE CUAL TE VA A LLEVAR



XS400: PFE 462.000 Ptas.



XJ600: PFE 665.000 Ptas.



XJ900: PFE 945.000 Ptas.



FJ1100: PFE 1.225.000 Ptas.

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

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

YAMAHA. Tú pones los límites.



MOTUL
MOTOR OIL

Un pasota vital

DON Camilo ha vuelto a la Alcarria. Esta vez no como un vagabundo, sino como un señor. Porque como él dice: «No vivir bien es una ordinareiz.» Y es que «la vida es buena, pero cara. La hay más barata, pero es peor». Los alcarreños lo saben. Y el Rolls-Royce y la choferesa negra han marcado la nota lúdica en este nuevo viaje a la Alcarria.

Desde aquel primitivo viaje, don Camilo ha aprendido mucho de la vida. Su perímetro ha crecido casi tan vertiginosamente como su pasotismo. Porque don Camilo es un pasota.

Pasa de todo lo que no es importante. Y para él son más importantes las pequeñas y cotidianas circunstancias de la Alcarria que los grandes acontecimientos que no tienen sentido para el pastor de ovejas que está en el monte o para la anciana de ciento tres años de Gárgoles de Abajo que vive ajena a la central nuclear, a la espera de que Dios se la lleve.

Don Camilo es un pasota vital. Lo ha demostrado en este viaje, en el que ha conseguido agotarnos a todos. Parándose en más de cuarenta y ocho pueblos, subiendo en globo por las Tetras de Viana y firmando ejemplares de su libro, incluso, a un regimiento entero de guardias civiles en Sacedón. Incansable conversador en las tertulias enriquecidas con su amplio anecdótico. Pequeñas historias de un hombre que es capaz de reírse de todo. Y, lo más importante, es capaz de reírse hasta de sí mismo. Se considera un frustrado porque hubiera preferido ser boxeador y la vida le convirtió en escritor. Don Camilo es «flor de lujuria y carne de cabaret». Le encantan los tangos, que «es lo mío». Tan fuerte es su mal humor, que saca cuando lo cree necesario, como su buen humor, con el que nos deleita habitualmente.

Don Camilo ha vuelto a la Alcarria y ésta le ha dado una vez más su hospitalidad, su cariño y reconocimiento. Esta tierra olvidada, medio despoblada por la emigración, rica pero desatendida, agradece a don Camilo que se haya acordado de ella. Y que vuelva a hablarse de la Alcarria, inmortalizada por Cela, para que no muera nunca. En nombre de los alcarreños, ¡gracias, don Camilo!

Marta Puértolas
Enviada especial de
«Protagonistas», COPE



A Cela le regalaban el peso de Viviana en miel. Don Camilo lo repartió entre los seguidores del nuevo viaje a la Alcarria.



Lo último

CITROËN BX BREAK

MAS LARGO, MAS ALTO, MAS FAMILIAR

LOS BX Break llegarán al mercado francés a partir del primero de julio próximo y estarán disponibles en nuestro país a partir del mes de enero, aunque vendrán por la vía de impor-

tación. La nueva versión Break del BX es 17 centímetros más larga que la berlina; mide 4,399 metros de longitud, y es tres centímetros más alto (el Break mide 1,431 metros de altura), pero a excepción de estos detalles, el coche conserva los restantes distintivos del modelo ya conocido.

El nuevo Break se va a comercializar en tres versiones diferentes de motor y en dos grados de acabado que dan lugar a tres coches distintos: el BX 16 RS, con motor de gasolina, 1.580 centímetros cúbicos y 94 caballos de potencia; el BX 19 TRS, con

motor de gasolina, 1.905 centímetros cúbicos y 105 caballos de potencia y la versión diesel; BX 19 RD, con el motor de gasóleo, de 1.905 centímetros cúbicos y 65 caballos de potencia.

El BX Break se caracteriza por su enorme capacidad de carga, que le permite transportar elementos de 1,7 metros de longitud, 1,1 metros de ancho y 0,85 metros de altura. Con el asiento trasero abatido el volumen de carga llega casi a los dos metros cúbicos, 1.803 metros cúbicos exactamente, mientras que con el respaldo en posición normal hay 0,512

metros cúbicos diáfanos. El coche admite una carga útil del orden de los quinientos cuarenta kilos.

La nueva versión del BX no ha perdido las características dinámicas de la berlina y los tres modelos tienen un nivel de prestaciones muy similar al de sus homólogos, como demuestra la velocidad máxima de la versión 19 TRS, que es de 182 kilómetros por hora. Uno de los detalles más característicos del BX, el empleo de los materiales sintéticos en el capó delantero y en el portón posterior, se reproduce en el Break para rebajar el peso final y suprimir la corrosión.

La producción de este nuevo modelo se llevará a cabo en la factoría Heuliez, ahora especializada en los vehículos marginales de Citroën y Renault; se ha previsto una cadencia de cien unidades al día. El 55 por 100 de los BX Break irá destinado al mercado francés, que es el tercer país europeo, detrás de Alemania e Inglaterra, en consumo de modelos familiares.



EL SANTANA SE HACE ESPAÑOL



contraídos con la Administración y una pequeña demanda.

Este retraso ha permitido que el Santana salga en España con los retoques de carrocería recientemente presentados y que afectan, ligeramente, al morro del coche —faros y paragolpes delantero—. Unos retoques que son mínimos. En el interior, la única novedad en la presentación son la nueva gama de volantes, de entre los cuales destaca el de cuatro radios tomado de la gama Golf, que equipan las versiones más altas.

La gama Santana —hay que destacar que en España se mantiene este nombre mientras que en el resto del mundo el coche ha pasado a llamarse Passat— ofrecerá cuatro versiones, con tres niveles diferentes de acabado. El acabado básico, denominado CX, se ofrecerá con el motor diesel de 1,6 litros, que tiene una potencia de 54 caballos. El segundo nivel de acabado, el LX, equipa el motor de gasolina, con carburador de 1,8 litros que tiene 90 caballos de potencia. Finalmente, el acabado superior, denominado GX, se puede obtener bien con el motor 1,6 turbodiesel, que desarrolla 70 caballos, bien con el cinco cilindros de gasolina, con inyección, de 115 caballos. Las cajas de cambio son de cinco marchas en todos los coches; en los dos diesel y el motor 1,8 de gasolina son del tipo 4 + E, con una quinta superdesmultiplicada en busca de obtener los consumos más bajos posibles.

Según los responsables comerciales de Seat, el único competidor del Santana es el Peugeot 505, aunque también entra en ese segmento y en precio el Opel Rekord, los R-25, los Ford Sierra, etcétera.

La comercialización está prevista para los modelos GX y LX, en el mes de septiembre, mientras que el CX se hará esperar hasta el mes de octubre. De todas formas, los concesionarios irán recibiendo coches a partir del mes de julio, pudiendo efectuar entregas en caso de que haya compradores interesados.

Ahora, más baratos

Los nuevos precios de la gama Volkswagen Santana son unas cien mil pesetas más baratos que los vigentes hasta ahora. Esto se ha conseguido gracias al mayor índice de nacionalización. Las perspectivas de venta son de 4.000 unidades desde ahora hasta fin de año, mientras que para el 86 se espera alcanzar la cifra de los 9.000 coches vendidos. Sumando la gama Santana con la Passat, Seat espera vender el próximo año 20.000 unidades de coches de este segmento.

Los precios finales de los nuevos Santana son:

CX D 1,6	1.714.560.
LX 1,8	1.644.222.
GX Turbodiesel	1.958.814.
GX Turbodiesel A.A.	2.177.477.
GX 5 2.0i	1.944.707.
GX 5 2.0i A.A.	2.163.370.

SEAT ha presentado finalmente el Volkswagen Santana. Una presentación que en el calendario de la marca estaba prevista para el mes de abril del año pasado, y que se ha ido retrasando durante trece meses por motivos industriales y por no afectar las ventas del Passat, cuya acogida no ha sido mala. Durante este periodo se produjeron en España dos mil Santana, que unidos a unos trescientos de importación, que había en stock, han permitido atender ciertos compromisos

A FONDO



FORD SCORPIO 2.8 EFI GHIA DULCE PICADURA

VIRTUDES DEFECTOS

Confort de marcha

Comportamiento

Frenos con ABS

Equipamiento

Recuperaciones perezosas

Dirección lenta

Embrague poco progresivo

Altura de maletero limitada

El Ford Scorpio ya está aquí. En las próximas semanas, los concesionarios Ford, que están siendo suministrados ahora de las primeras unidades para la venta, comenzarán con las entregas de este coche que viene a reemplazar al ya desaparecido Granada, cuya producción quedó suspendida el pasado mes de febrero.

El nuevo modelo de Ford no es un coche original en sí mismo. Su línea, de formas marcadas por la aerodinámica, sigue el estilo de diseño iniciado por el Sierra. Su arquitectura mecánica tampoco es precisamente innovadora, con el motor delantero y la transmisión en las ruedas traseras. Y en cuanto a los motores, son básicamente los mismos

que ya se habían empleado en el Granada o se utilizan en el Sierra. El auténtico interés de este modelo reside en la masiva incorporación de la electrónica, y que supone de paso una cierta vulgarización de la misma. Sistemas como el ABS (antibloqueo de frenos) existían ya, pero se ofrecían como carísimas opciones en modelos de élite, carísimos de por sí. Ford, en el Scorpio, lo ofrece de serie en toda la gama, sea cual sea la versión y el motor que utilice. Y esto no es más que un botón de muestra.

Por otra parte, Ford ha hecho un espectacular esfuerzo en ofrecer un coche equipado hasta en los últimos detalles. Un esfuerzo que tiene su máxima expresión en esta versión Ghia 2.8 EFI

que probamos esta semana y que hace que el equipamiento que ofrecen de serie marcas como Mercedes o BMW, en coches de características similares, sea ridículamente bajo.

El nuevo coche representa un nuevo intento por parte de Ford para construir un «coche mundial». Tomando como base el mismo diseño de carrocería, en Estados Unidos han aparecido o van a aparecer el Ford Taunus y el Mercury Sable, cuya principal diferencia, además de la mecánica, es que serán tracción delantera. De todas formas, para Europa se dan ya los últimos retoques a la versión de cuatro ruedas motrices, de la que los responsables del área comercial esperan un buen éxito de ventas.



La instrumentación del Scorpio resulta muy completa y visible. Dispone de «check panel» y de ordenador de viaje, éste situado a la izquierda del cuadro de mandos

MECANICA



Centrándonos en el Scorpio 2.8 EFI Ghia de nuestra prueba, bajo su capot delantero alberga el ya conocido motor V-6 de 2.8 litros que han empleado antes que ahora muchos coches de la marca, como el Granada, el Capri, el Sierra XR-4i, etcétera. Este motor, sin embargo, ha sido cuidadosamente revisado y sometido al control de la electrónica siguiendo las enseñanzas obtenidas en las pruebas de un viejo proyecto de la marca, el 3x6.

Este proyecto fue iniciado a principio de los ochenta y consiste en dividir los sistemas de funcionamiento de un motor V-6 en dos, de forma que cuando el motor funciona a baja potencia, una línea de tres cilindros quedaba desconectada, mejorando así el rendimiento global del motor.

Ese proyecto 3x6 está todavía por concluir, pero de momento sí ha permitido conocer a los ingenieros de Ford que el disponer de un doble sistema de admisión, uno para cada línea de tres cilindros del motor, mejora el rendimiento, particularmente desde el pun-

to de vista de la economía, aunque el motor mantenga siempre en funcionamiento los seis cilindros. Así pues, en esta nueva versión para el Scorpio el motor V-6 2.8 tiene dos sistemas de admisión de combustible, con dos mariposas de acelerador y dos estranguladores de aire, lo que permite dosificar mejor la mezcla de gasolina y aire en cada momento y a cada cilindro.

Se mantiene el sistema de inyección Bosch, pero mandado ahora por un ordenador, que también controla el encendido, el cual regula a ambos no sólo en función de la carga del motor, sino también en función del funcionamiento de otros servicios, como el aire acondicionado o el sistema de asistencia de la dirección. Este ordenador se encarga también de la detección de fallos, tratando de corregirlos o, cuando menos, ofreciendo una diagnosis del mal.

Por otro lado, el motor ha sido ligeramente retocado, en busca de obtener de él una mayor capacidad de recuperación a bajo régimen, mejorando en este aspecto el rendimiento de los del tipo Granada. En cambio, pierde cinco caballos en potencia máxima con res-

pecto a aquél. El funcionamiento del motor es impecable, bajo de nivel sonoro y vibraciones. Efectivamente, se ha conseguido que se recupere sin la más mínima protesta de velocidades muy bajas en las marchas más largas, pero en general resulta un poco perezoso. Le cuesta lanzarse. Una vez lo ha hecho, la cosa cambia totalmente, pues el Scorpio puede presumir de pertenecer a ese restringido club de las berlinas que superan los 200 kilómetros por hora. Concretamente obtuvimos una velocidad máxima de 207 kilómetros por hora, que habla elocuentemente de la buena penetración aerodinámica lograda y la honestidad y realismo del CX anunciado. Las cifras de aceleración son buenas también; sin embargo, las de recuperación son regulares tan sólo para un coche con un motor de esa cilindrada.

Los consumos son bastante contenidos, siempre teniendo en cuenta la dimensión del motor. Representan además un progreso con respecto a los de los últimos Granada, a los que ya no se podía tachar de malgastadores.

Queda hablar del cambio de marchas, óptimo por la precisión y la sua-



Asientos de reglaje eléctrico. Los traseros también los tienen

vidad de su mando. Las marchas están situadas bastante cercanas entre sí, con la única excepción de la quinta, que hay que buscarla bastante a la derecha. En cuanto a desarrollos y escalonamiento de las marchas, los primeros son más bien largos —y, por tanto, responsables en parte de la pereza en las recuperaciones del coche—, pero sin llegar a excesos criticables, y el segundo es correcto.

En este apartado de la transmisión desentona un poco el embrague, que necesitaría un poco más de progresividad.

COMPORTAMIENTO



Como en el Sierra, Ford ha conseguido un coche asombrosamente estable. Su comportamiento natural es neutro. A velocidades que podríamos llamar normales, va de curva en curva como sobre raíles, haciendo gala de ser un coche magníficamente equilibrado. Este equilibrio se pone todavía más de

PRESTACIONES



Rápido en punta

VELOCIDAD MAXIMA

(km/h.)207,1

ACELERACION (seg.)

400 m. salida parada17,1

1.000 m. salida parada31,2

De 0 a 100 km/h.9,8

RECUPERACION (seg.)

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª17,8

400 m. desde 40 km/h. en 5.ª20,8

1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª36,8

1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª39,6

De 80 a 120 km/h. en 4.ª10,6

De 80 a 120 km/h. en 5.ª15,4

CONSUMO



Un poco alto

CIUDAD	l/100 km
A 26,8 km/h. de media	13,8

CARRETERA	l/100 km
A 90 km/h. de cruceo	7,8
En conducción rápida	14,7

AUTOPISTA	l/100 km
A 120 km/h. de cruceo	9,6
A fondo	13,6

AUTONOMIA MEDIA	l/100 km
Consumo medio ponderado	11,6
Recorrido (kilómetros)	550

manifiesto cuando se rueda rápido, cerca de los límites de adherencia. Entonces las reacciones del coche siguen siendo absolutamente dóciles y controlables. A lo sumo aparece una muy ligera y progresiva tendencia a derrapar del eje trasero, que se corrige con facilidad. Admite con facilidad que los más hábiles al volante puedan jugar con él. El simple hecho de levantar el pie del acelerador en curva da lugar también al deslizamiento, siempre progresivo, del eje trasero, gracias al cual se corrige sin problemas cualquier error que hubiera en la trayectoria escogida por el conductor para negociar el viraje. En definitiva, un coche muy dócil, que se presta a casi todas las formas de conducción sin mayores problemas.

El único problema aparece cuando hay un fuerte viento lateral, en ese caso el Scorpio se muestra bastante sensible y el conductor debe corregir la trayectoria levemente, ya que el coche se mueve por completo. Es una sensación molesta, pero sin peligro alguno.

La dirección es asistida. Suave y precisa, pero un poco lenta. Es un mecanismo más adaptado a una conducción tranquila —la normal en el usuario típico de este coche— que para la rápida. En curvas enlazadas tomadas a velocidades elevadas es la lentitud de esta dirección la que marca los límites del coche más que la estabilidad en sí.

Por contra, los frenos son perfectos gracias al ABS. El tacto del pedal resulta un poco duro y corto, pero en es-

FICHA TÉCNICA

SCORPIO 2.8 V6
EFI

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.792 c.c. (93x68,5 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: Arbol de levas central, accionado por engranajes. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 98 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 150 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 22,3 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,3 km/h.; 2.ª, 17,3 km/h.; 3.ª, 24,9 km/h.; 4.ª, 31,4 km/h.; 5.ª, 37,8 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De relación variable. Vueltas de volante entre topes: 2,6. Diámetro de giro: 11 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y discos detrás. ABS y servo.

SUSENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6x14 pulgadas. Neumáticos: 185/70 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.340 kg.

EQUIPAMIENTO



De todo

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

te caso no existen riesgos de bloqueo de ruedas en caso de un frenado intempestivo por parte de un conductor que no estuviera acostumbrado al coche. Como se puede apreciar en el cuadro adjunto, las cifras de frenado son sensiblemente menores que las de cualquier otro coche.

El coche es realmente confortable. Al bajo nivel sonoro y de vibraciones del motor se añade una suspensión muy eficaz, que consigue no sólo mantener las ruedas en constante contacto con el suelo, cualquiera que fuera su rugosidad, sino también absorber cualquier tipo de ondulaciones y baches casi totalmente. Da la sensación de ser un coche blando de suspensiones, sin embargo su balanceo no es excesivo, por muy cerrada que sea la curva.

CARROCERÍA



El Scorpio es un estudio realizado por uno de los principales diseñadores de Ford, el francés Patrick Le Queument. Ha roto con el clasicismo de líneas que caracterizaba el Granada y ha realizado una carrocería muy aerodinámica, en la línea iniciada con el Sierra. Ha conservado la solución «dos volúmenes y medio» (quinta puerta, pero acabada en una pequeña cola) que tan buena acogida ha tenido por parte del público, primero en el Escort y posteriormente en el Sierra.

Aunque es bastante largo, lo es menos que su antecesor el Granada, pese a lo cual ofrece una habitabilidad superior. El coche tiene un buen coeficiente de penetración en el aire (CX), pero no compite ni con Audi ni con Renault por el primer puesto de la clasificación. Mientras que aquellos anuncian coeficientes de 0,30, el del Scorpio es de 0,33. De todas formas formas, debe ser resultado de un cálculo bastante real, en vista de la velocidad punta que tiene el coche y de la potencia relativamente limitada del motor.

La accesibilidad al interior es buena, puesto que las puertas son amplias y abren mucho. Aunque el coche está pensado principalmente para acoger a cuatro personas adultas, en el asiento trasero se acomodan bien tres. Hay mucho espacio para las piernas. La distancia mínima entre los asientos delanteros y el borde del trasero es de casi 25 centímetros. Y eso teniendo en cuenta que las guías de los asientos delanteros son muy largas y éstos retroceden mucho. En condiciones normales hay alrededor de 35 centímetros, un espacio que se encuentra en pocos coches. Delante, los asientos tienen un excelente diseño, en el que se ha incluido un cojín inflable para regular el apoyo a la altura de los riñones.

Al conductor, como ocurre prácticamente en todos los modelos Ford, le es fácil encontrar una cómoda postura para conducir gracias a las posibilidades

Puertas y cristales enrasan de forma óptima para mejorar el flujo del aire en torno a la carrocería. Los dos montantes posteriores van por debajo del cristal. El reloj horario va sobre el retrovisor. Las plazas posteriores tienen su sistema independiente de sonido. Elevalunas y mando de retrovisor son eléctricos, no así el reglaje lumbar de los asientos delanteros, encomendado a dos peras que inflan cada una un cojín de aire.



ALFONSO J. NIETO

de regulación del asiento, mandado eléctricamente. En el Scorpio, esta posibilidad de regulación del asiento no es exclusiva de los delanteros. Los traseros también pueden reclinarsse, en menor medida evidentemente, por medio de un mando eléctrico situado a ambos lados. Una mitad del asiento en forma independiente de la otra.

La instrumentación es bastante completa, con cuentarrevoluciones y termómetro de agua. Se completa con un «check panel» y un ordenador de viaje. Esta versión lleva de serie aire acondicionado, que completa una ventilación bastante eficaz.

Por cierto, que el coche va dotado de todo un sistema de accesorios. Por ejemplo, el limpiaparabrisas trasero se

SONORIDAD



Silencio

Al ralentí	44,9
A 60 km/h.	61,2
A 90 km/h.	64,6
A 120 km/h.	70,4
A 140 km/h.	73,0
A tope	80,1

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

FRENOS



Perfectos

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	8,30
A 100 km/h.	28,9
A 120 km/h.	36,7



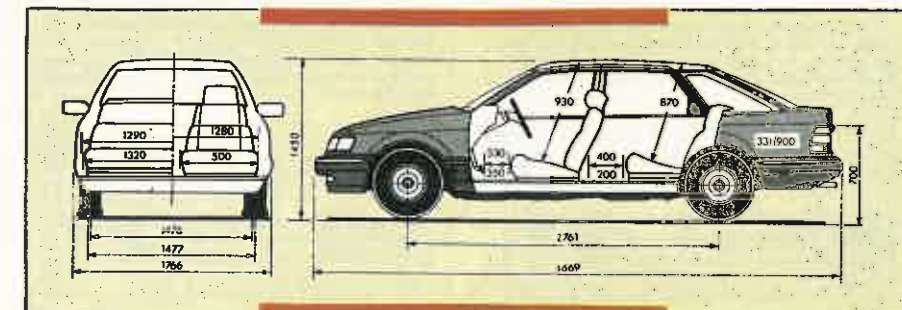
ALFONSO J. NIETO

conecta sólo en función de la utilización de los delanteros y los parabrisas están realizados a base de un nuevo compuesto de vidrio que admite unas resistencias casi invisibles y que permite un mejor desempañado que las tra-

dicionales lunetas térmicas. Estas resistencias son muy delgadas, pero por las noches molestan un poco al conductor cuando el Scorpio se cruza con otro vehículo; los faros del vehículo que viene de frente producen pequeños reflejos en estas resistencias.

En cuanto al alumbrado, en el Scorpio es sensacional y permite rodar a muy buen ritmo incluso en noches muy oscuras. Evidentemente, no faltan ni elevalunas eléctricos, ni cerraduras centralizadas.

En lo que se refiere al maletero, con el asiento en posición normal es amplio, aunque resulta un poco bajo. Afortunadamente, la bandeja se levanta para facilitar la carga. Abatiendo parcial o totalmente el asiento trasero se consigue una impresionante capacidad de carga.





RAMÓN RODRÍGUEZ

El comportamiento es una de sus mejores virtudes. Se trata de un automóvil muy estable y en el que no se ha sacrificado para nada el confort.

FRENTE A SUS RIVALES

Teniendo en cuenta el precio y características, el Scorpio tiene como rivales al BMW 525i, al Opel Senator 3.0 E, al Rover Van Den Plas, al Saab 900 Turbo y al Volvo 740 GLE. Sobre todos ellos tienen la ventaja de ser el más moderno. Sobre todo frente a coches

como el Rover, el Opel y el Saab. Desde el punto de vista del confort y la amplitud, sólo el Volvo ofrece unas características comparables al Scorpio. Saab estaría en un tercer puesto, junto con el Rover, siendo el BMW y el Opel los más pequeños.

En prestaciones, el Scorpio tiene, cuando menos en velocidad máxima, una ligera ventaja sobre el BMW, el

Saab y el Rover, teniendo que inclinarse ante el BMW en consumo.

Pero donde supera de largo a todos sus competidores es en equipamiento, de lejos muy superior. Y esto dentro de una calidad de fabricación y acabado cuando menos igual a la del mejor de estos cinco rivales.

Sergio Piccione

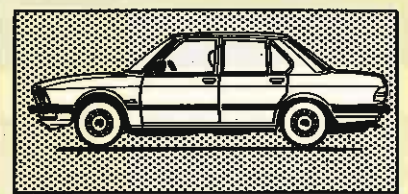
FORD SCORPIO 2.0 V6 EFI 3.540.110 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.792 c.c. Potencia: 150 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.340 kg. Velocidad máxima: 287 km/h. Consumo medio ponderado: 11,6 l./100 km. Capacidad del maletero: 330 litros, 900 litros con el asiento trasero abatido.



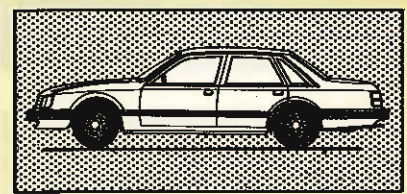
BMW 525 i 3.857.483 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.494 c.c. Potencia: 150 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.290 kg. Velocidad máxima: 281 km/h. Consumo medio ponderado: 10,5 l./100 km. Capacidad del maletero: 410 litros.



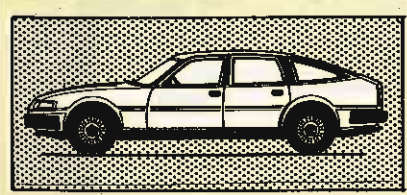
OPEL SENATOR C 3.0 E 3.429.154 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.969 c.c. Potencia: 180 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.360 kilos. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo medio ponderado: 13,4 l./100 km. Capacidad del maletero: 440 litros.



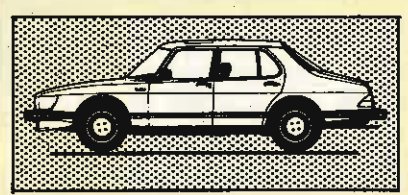
ROVER VANDEN PLAS 3.476.049 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 3.532 c.c. Potencia: 157 CV a 5.250 rpm. Peso: 1.355 kg. Velocidad máxima: 203 km/h. Consumo medio ponderado: 14,1 l./100 km. Capacidad del maletero: 550 litros.



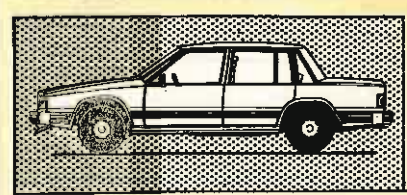
SAAB 900 TURBO 3.607.583 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.985 c.c. Potencia: 145 CV a 5.000 rpm. Peso: 1.210 kg. Velocidad máxima: 204 km/h. Consumo medio ponderado: 12,4 l./100 km. Capacidad del maletero: 540 litros.



VOLVO 740 GLE 3.581.344 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.136 c.c. Potencia: 131 CV a 4.500 rpm. Peso: 1.300 kg. Velocidad máxima: 179 km/h. Consumo medio ponderado: 13,1 l./100 km. Capacidad del maletero: 550 litros.



SERVICIOS DEL BANCO POPULAR. CUENTE VD. CON ELLOS.

Autocheques 4B:

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

Tarjeta 4B y Telebancos:

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

Cheques 4B:

Para realizar sus compras en miles de establecimientos.

Cheques de viaje y Eurocheques:

Para viajar cómodamente.

Tarjeta Visa:

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

American Express:

Para pagar sin límite de gastos preestablecidos.*

Master Card:

Para sus compras y servicios sin dinero.*

Mondial Assistance:

Para viajar protegido por todo el mundo.

Cuentas a la vista y a plazo:

Para custodiar y rentabilizar sus ahorros.

Cajas de alquiler:

Para sus pertenencias de valor.

Credito popular:

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

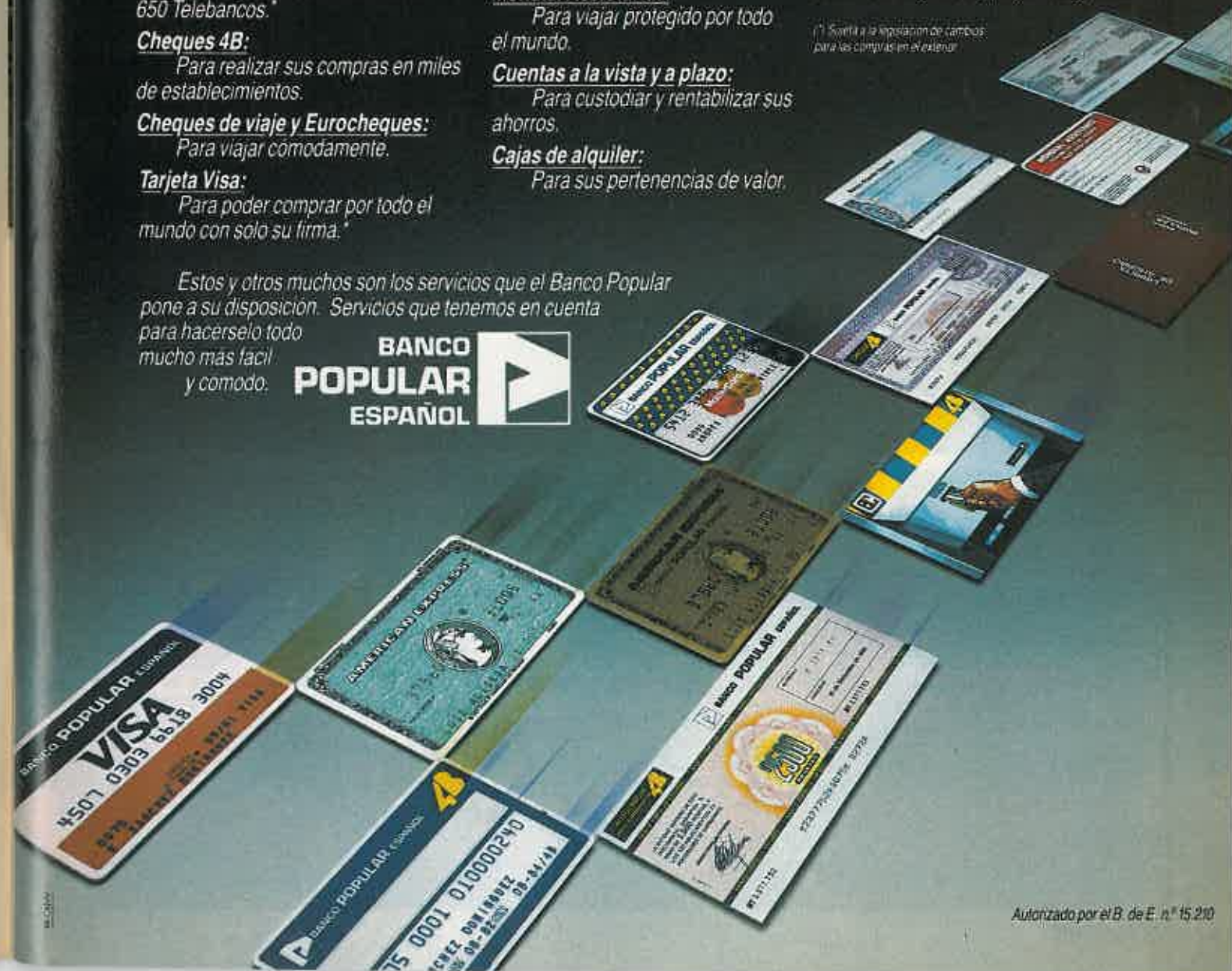
Domiciliación:

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

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

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

BANCO POPULAR ESPAÑOL





Francisco Podadera

W

Motor 16



PODADERA 6/85

SCORPIO M-16 LA GRAN BERLINA DE LOS 90

El análisis del espacio interior del Scorpio me hace pensar que en Ford han trabajado

duro para conseguir que conductor y pasajeros se encuentren en perfectas condiciones para realizar viajes por largos que éstos sean.

En cambio, al analizar la línea exterior, hay algo que me decepciona y que hace que la línea «fastback» seguida por Uwe Bahnsen con el Escort y el Sierra, no tenga aquí su culminación, a pesar de ser el coche más elitista de

Ford Europa. El frontal me recuerda el de un Ford Fiesta algo sofisticado. Del resto del coche, lo que menos me convence es la solución dada a la parte posterior, concretamente el diseño del portón trasero y sus montantes, que al integrarse con el resto de la carrocería dan la impresión de una ventana continua y envolvente pero sin serlo, con lo que las líneas se pierden al quedar

un tanto confusa esta parte. Si tuviese que modificar el diseño del Scorpio, acentuaría algo más la línea en cuña y rediseñaría los montantes posteriores con una apertura más amplia del portón posterior, como puede apreciarse en el perfil del Scorpio M-16. También simplificaría las defensas laterales del Ghia, quedando un coche de aspecto más sobrio y deportivo. Este sería mi Scorpio personal, aunque en este caso lo seguiría llamando Granada: Granada M-16.



POR LAS MAÑANAS VD. ARRANCA SU COCHE SIN ACEITE EN EL MOTOR.

Por las mañanas cuando Vd. se dispone a arrancar su coche, le preocupa, principalmente, el estado de la batería. ¿Verdad? Pero lo que posiblemente no sabe, es que el aceite del motor de su coche, en ese momento, está concentrado en el cárter y este problema se agudiza cuando, además, se usa un lubricante corriente.

Pero esto no ocurre con un aceite lubricante como ERTOIL, porque con ERTOIL, estos casos extremos quedan definitivamente resueltos. ERTOIL para evitarlo, ha introducido su exclusivo proceso de refinado FULL FINISHING*, consiguiendo un aceite de la máxima calidad para trabajar en las condiciones más duras, dando siempre las máximas satisfacciones.

* Proceso exclusivo FULL FINISHING.

El proceso FULL FINISHING, confiere a los lubricantes ERTOIL una BASE más REFINADA y una gran estabilidad a la oxidación y degradación. Y sólo ERTOIL puede llevar a cabo, en ESPAÑA, el proceso FULL FINISHING.



ERTOIL
Lubricantes



La clara diferencia.

A FONDO

DESCAPOTABLES A PLENO SOL



EXTRA VACACIONES



Ahora que al fin llega el verano, los automóviles convertibles, descapotables o cabriolets (que todas estas denominaciones admiten), parece que se ponen de moda. La sensación de libertad que proporciona el aire en la cara y la imagen de juventud y diversión que proporciona son sinónimo de un periodo de vacaciones. Luego, a la hora de la verdad, los descapotables tienen más inconvenientes que ventajas, sobre todo si los analizamos desde el frío punto de vista de la racionalidad.

En nuestro país, y pese a una climatología más favorable que en cualquier otro país europeo, nunca han proliferado los verdaderos descapotables. Si no recordamos mal, sólo el Seat 850 Spider, desaparecido hace ya bastantes años (y hoy objeto de coleccionistas), lo podemos catalogar como tal, si bien el Citroën 2 CV o el Mehari podrían, en alguna manera, parecerse a un verdadero convertible.

Nos quedamos, pues, bastante cortos en cuanto a la oferta de automóviles nacionales y no nos queda más remedio que recurrir a los importados. Entre éstos, la variedad es bastante notable: desde el modesto y rústico Trabant Tramp, con un precio apenas superior al medio millón, hasta el inasequible Ferrari Mondial Quattrovalvole y sus casi 13 millones. A lo largo de estas páginas les ofrecemos un amplio panorama de lo que se ofrece en el mercado, a la vez que una prueba a fondo de cuatro modelos representativos, cada uno de los cuales, inscrito en un sector de precio determinado.

Ventajas e inconvenientes

Las ventajas fundamentales de un cabrio son, más o menos, conocidas por todo el público y ya medio mencionadas: la sensación de libertad, el placer de conducir al aire libre e incluso lo que tienen de sano snobismo el pasear, preferiblemente acompañado, por un lugar de moda de nuestro litoral.

Inconvenientes: las limitaciones para rodar a alta velocidad, por las turbulencias y el ruido, tanto con la capota echada como totalmente descubierto; el sol abrasador sobre las cabezas; los problemas de aparcamiento con los accesorios y el equipaje, e incluso los peligros que pueden plantear pequeños objetos sobre los conductores: piedras arrojadas por otro vehículo, colillas o simplemente el agua de un riego.

Normalmente, ya todos los coches convertibles ofrecen un manejo de la capota plegable exento de complicaciones; incluso en algunos modelos de alto precio, el cierre de la capota se efectúa por procedimiento eléctrico. Los materiales de estas capotas son también hoy día de mucho mejor calidad que los de hace simplemente una docena de años. Así, normalmente se mantienen en buen estado, pese a los rigores del sol, sin decolorarse ni agrietarse; al menos en un periodo largo de tiempo superior a los cinco años. También suelen ser incombustibles, al menos en los de precio elevado. No en balde la mayoría de las capotas han muerto por una colilla arrojada descuidadamente desde una ventana, produciendo, en el menor de los casos, un pequeño boquete en el techo; en el más grave de los casos, un incendio de la tapicería.

De los modelos que ofrecemos en las fotografías se observa la presencia de dos que estamos seguros llamarán la



De izquierda a derecha: Ford Escort 1.6i cabrio, Ferrari Mondial, Alfa Spider 2000, Morgan Plus 8, Trabant Tramp, Corsa Emelba y Peugeot 205 Emelba.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

	Alfa Spider 2000	Autoreplica AR 50	Ferrari 308 GTS	Ferrari Mondial Cabrio	Ford Escort Cabrio 1.6	Ford Escort Cabrio 1.6i	Morgan Plus 8	Corsa 1.3 Emelba	Peugeot 205 XR Emelba	Porsche 911 Carrera Targa	Seat Panda Terra	Trabant Tramp	Volkswagen Golf GT Cabrio
MOTOR													
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Cen. transversal	Cen. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. longitudinal	Del. transversal	Del. transversal	Tra. longitudinal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea	8 en V	8 en V	4 en línea	4 en línea	8 en V	4 en línea	4 en línea	6 boxer	4 en línea	2 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.962	1.438	2.927	2.927	1.597	1.597	3.532	1.196	1.294	3.164	903	594/2 tiempos	1.595
Arbol de levas	Doble, en cabeza	Lateral	Doble, en cabeza	Doble, en cabeza	En cabeza	En cabeza	Central	En cabeza	Lateral	2 en cabeza	Lateral	No	En cabeza
Alimentación	2 carb. dobles	1 carb. doble	Doble, en cabeza	Doble, en cabeza	1 carburador	1 carburador	2 carburadores	1 carburador	1 carburador	1 carburador	1 carburador	1 carburador	1 carburador
Compresión/combustible	9,1/96 octanos	9,1/96 octanos	9,2/1/96 octanos	9,2/1/96 octanos	9,5/1/96 octanos	9,5/1/96 octanos	9,4/1/96 octanos	9,2/1/96 octanos	9,5/1/96 octanos	10,3/1/98 octanos	7,8/1/90 octanos	7,5/1/90 octanos	9,0/1/96 octanos
Pot. máx. (CV/régimen rpm.)	128/5.400	77/5.600	240/7.000	240/7.000	105/5.800	105/5.800	157/5.250	54/5.600	65/5.500	231/5.900	42/5.800	26/4.200	75/5.000
Par máx. (mKg./rég. rpm.)	18,1/4.000	11,5/3.000	26,5/5.000	26,5/5.000	12,7/3.000	13,8/4.800	27,4/2.500	9,2/2.200	11,0/2.800	28,6/4.800	6,5/3.000	5,5/3.000	13,7/1.500
TRANSMISION													
Tracción	Tra., autobloc.	Trasera	Tra., autobloc.	Tra., autobloc.	Delantera	Delantera	Trasera	Delantera	Delantera	Tra. autoblocante	Delantera	Delantera	Delantera
N.º de marchas	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª	26,5/33,6	23,8/28,7	22,9/31,6	23,6/32,0	19,9/38,9	25,9/32,5	36,3/43,7	29,6/37,1	26,3/33,7	30,8/39,1	25,4/—	23,5/—	26,2/31,8
DIRECCION Y FRENO													
Tipo de dirección	Circ. de bolas	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Tornillo	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,7	—	3,5	3,5	3,7	3,7	11,5	9,4	9,9	10,9	9,2	—	10,5
Diámetro de giro (m.)	10,7	—	12,0	12,5	10,1	10,5	11,5	9,4	9,9	10,9	9,2	—	10,5
Frenos del./tras.	Dis./Dis., servo	Disco/tambor	Dis. ven./Dis. ven.	4 discos vent.	Dis. vent./tambor	Dis. vent./tambor	Dis./tamb., servo	Dis./tamb., servo	Disco/tambor	4 discos vent.	Disco/tambor	Tambor/Tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES Y RUEDAS													
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Eje rígido	Eje rígido	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Eje rígido	Eje semirígido	Independiente	Independiente	Eje rígido	Independiente	Eje semirígido
Llantas	Alcación, 5,5 x 14	De radios, 5 x 15	Alc., 165 TR 390	Alc., 180 TR 390	Chapa, 4,5 x 13	Alcación, 5,5 x 14	6,5 x 15	Chapa, 4,5 x 13	Chapa, 5,5 x 13	Alcación, 7 x 16	Chapa, 4,5 x 13	Independiente	Chapa, 5 x 13
Neumáticos	185/70 HR 14	175-15	220/55 VR 390	240/55 VR 390	155 SR 13	185/60 HR 14	205/60 VR 15	145 SR 13	165/70 SR 13	225/70 VR 16	145/70 SR 13	145 SR 13	175/70 SR 13
PESOS Y CAPACIDADES													
Peso en orden de marcha (Kg.)	1.040	—	1.340	1.490	905	970	830	—	—	1.210	680	645	870
Volumen maletero (dm³)	300	—	220	300	320	320	140	—	—	280	270	350	345
Depósito combustible (l.)	46	50	74	87	40	40	62	42	50	80	35	26	55
CONSUMOS Y PRESTACIONES													
Consumo a 90/120 km/h.	—	—	—	—	5,8/7,7	7,1/8,4	—	5,1/6,6	5,2/6,2	6,8/9,0	5,2/—	7,8/—	5,8/7,8
(l./100 km.)	9,0/11,0	—	15/18	9,4/10,8	7,3	9,7	—	7,1	7,9	12,0	9,0	9,0	7,8
Con. ponderado (l./100 km.)	12,4	—	18,5	16,9	159	180	197	145	154	245	135	190	165
Velocidad máxima (km/h.)	190	140	250	240	149	31,9	—	37,6	36,2	26,1	—	51,2	—
Aceleración 1.000 m. (sg.)	30,8	—	27,8	—	39,6/41,3	33,7/36,9	—	40,0	37,4/41,6	—	—	48,6/—	—
Recuperación 1.000 m. desde	—	—	—	—	43,2	37,6	—	44,8	43,6	—	—	34,2	—
40 km/h. 4.ª/5.ª (sg.)	31,9/—	—	28,7/30,6	—	71,6	72,4	—	—	—	—	—	—	—
Frenada a 100 km/h. (m.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sonoridad a 90 km/h. (dB)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
PRECIO													
Precio final (ptas.)	3.145.268	2.810.172	10.689.137	12.644.151	1.749.835	1.964.028	5.624.273	No comunicado	No comunicado	8.955.443	651.664	505.591	2.372.809



Este es el nuevo radio-cassette "Centrate" de Pioneer. Cuando se ve, impresiona. Cuando se conoce, asombra.

El nuevo Centrate es un mundo aparte. Es como un sueño imposible: impresiona con sólo mirarlo.

Por su avanzado diseño. Por la distribución de sus mandos. Por su magnífica iluminación. Por la suavidad de su tacto. Y por supuesto porque es un Pioneer. Pero aún hay más. Cuando se le conoce asombra. Porque el nuevo Centrate ofrece un sonido como no hay otro.

Conocerlo es toda una aventura. Situarlo ante el panel frontal, y descubrir, poco a poco, de lo que es capaz, es apasionante.

Después de ver y conocer el nuevo radio-cassette Centrate de Pioneer, sobran



razones para desearlo:
Autorreverse con un solo cabezal giratorio superlaminado, control electrónico y visual del nivel de volumen.
Panel frontal abatible con doble función de los mandos (cassette o radio).
Multi Music Search. Controles lógicos.

Dolby* B NR. Selector automático de cinta (Metal-CrO₂-Normal) Preselector de 24 emisoras. Sintonizador sintetizado por cuarzo PLL. Graves/agudos independientes. ARC V que produce una soberbia reproducción en estéreo bajo las más variables condiciones de recepción.

Y por si fuera poco; entrada AUX compatible con el primer reproductor de Compact-Disc para automóvil del mundo: El CDX-1 de Pioneer. La «locura». Sólo con él se obtiene la más Alta Fidelidad, porque incorpora al sonido del automóvil la dinámica y la fuerza de las grabaciones digitales.

* Dolby y el símbolo de la doble D son marcas registradas por Dolby Laboratories Licensing Corporation.



PIONEER
El futuro en sonido e imagen.

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

A FONDO

atención: un Peugeot 205 y un Opel Corsa. Ninguno de los dos está realizando por su correspondiente marca, sino por el carrocer catalán Emelba.

Esta firma tiene, a nuestro criterio, el enorme éxito de llevar a cabo en nuestro conservador (tecnológicamente) país iniciativas de este tipo, las más de las veces saldadas con notables éxitos, como los Seat Poker, Chato y un largo etcétera. Esta su primera excursión por el mundo de los convertibles se salda con una realización interesante (sobre el Peugeot) y otra, más criticable, sobre el Corsa. Esta última no acaba de entenderse muy bien, ya que las plazas traseras son impracticables con el techo rígido, por la imposibilidad de apoyar la espalda los pasajeros traseros, ya que el plano del portamaletas exterior lo impide. En ambos casos, los maleteros son muy exigüos, pero se comprende que no hay más cera que la que arde y el tamaño no da para más. Y en cuanto a la rigidez del conjunto, tampoco es peor que la que se aprecia en realizaciones de marca, como es el Escort. La terminación es bastante buena.

Lo que aún no se conoce es el precio, pero se estima que saldrá en 250.000/350.000 pesetas más caro que la versión estándar.

Para algunos no pasará inadvertida la ausencia de dos modelos que hasta hace poco figuraban en todos los catálogos: el Samba Cabrio, que ya ha dejado de importarse, y el Golf GTi, que aún no existe, tras la remodelación del pequeño alemán. En los concesionarios se ofrece, con la carrocería anterior a 1983, la versión 1.600 atmosférica del Golf, que sigue siendo muy apetecida por el público amante de estos atractivos, pero casi siempre inútiles, automóviles.

Con un aire ciertamente retro, el Morgan Plus 8 ha heredado las más puras tradiciones de los descapotables fabricados en el Reino Unido.



Simpática realización sobre el Corsa español. Es obra del carrocer catalán Emelba. Sus plazas traseras son prácticamente inservibles.



Versión descapotable del popular Peugeot 205. También es Emelba el artífice de esta realización. La terminación es bastante buena.





Es curioso cómo muchas veces el simple transcurso del tiempo no ayuda a desvelar la realidad de hechos que nos afectan directa y profundamente y es necesaria la presencia de elementos imparciales que analicen y nos muestren objetivamente esa realidad.

La impecable visión que de la Guerra Civil Española nos ofrece Granada TV es un claro ejemplo de nuestra anterior afirmación. Un excepcional documental en rigurosa exclusiva, supervisado por sesenta destacados historiadores de allende nuestras fronteras que recoge de manera sistemática en seis capítulos de una hora, en doble videocassette, sistema hi-fi dolby, testimonios directos e inéditos hasta ahora de aquellos que participaron en los más relevantes acontecimientos de nuestra contienda, así como las más concluyentes imágenes recopiladas de centros de información de todo el mundo.

Si de verdad desea tener una visión clara, objetiva y total de la Guerra Civil Española, no se pierda esta magnífica realización de Granada TV. Una obra de consulta ahora al alcance de todos los españoles.

1936 · 1939

la verdad no tiene precio, conocerla 12.800 pts.



Doble videocassette sistema hi-fi dolby

Esta serie consta de seis capítulos de una hora de duración cada uno.



Sistema VHS BETA 2000



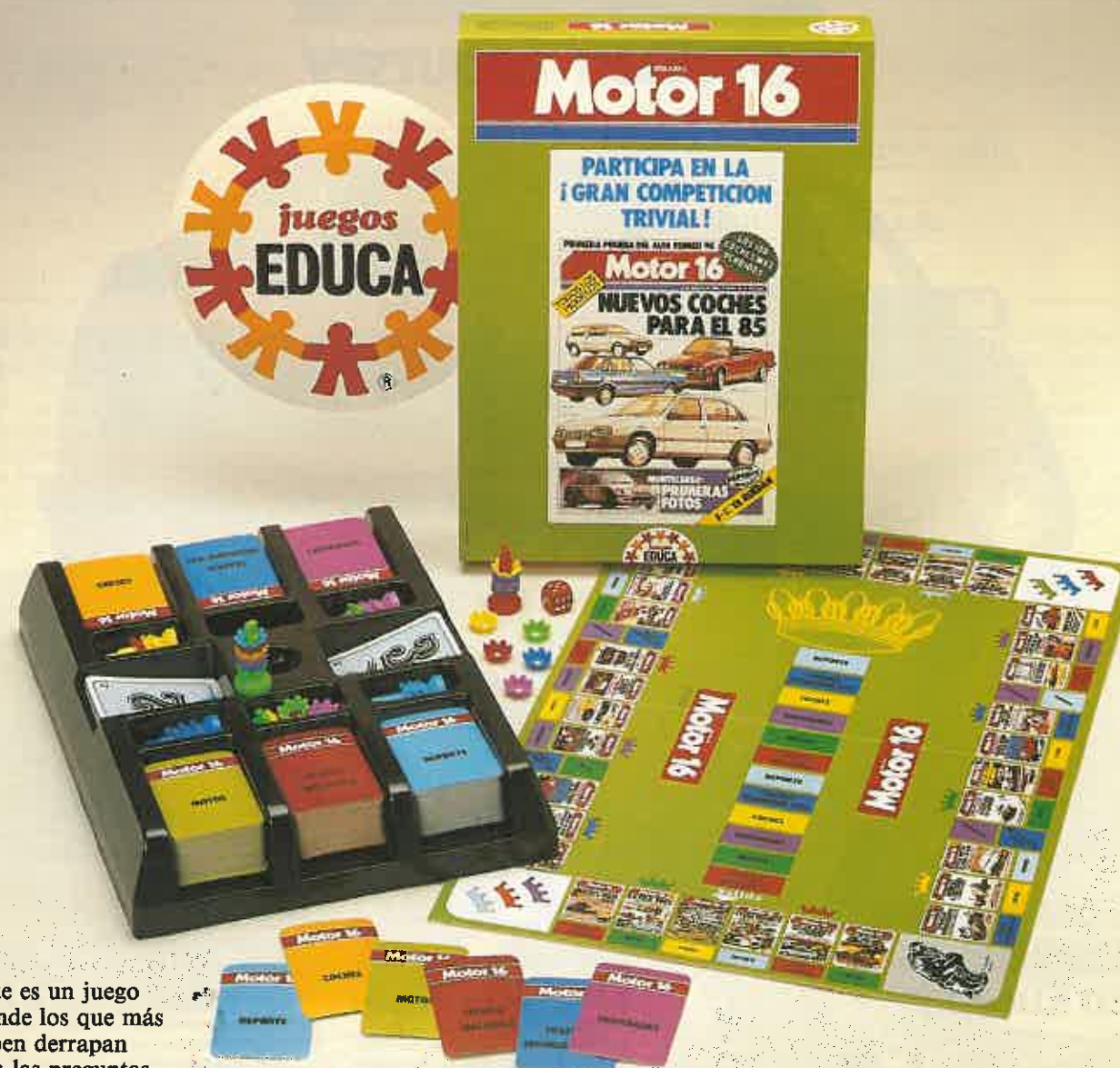
Ruego me envíen _____ doble videocassette(s) de la Guerra Civil Española al precio de 12.800 pts. Sistema VHS BETA 2000

D. _____ Dirección _____

_____ Ciudad _____ C.P. _____

Forma de pago: ☐ Takón adjunto ☐ Contra reembolso ☐ Enviar a METROMEDIA c/ Doce de Octubre, 28 28009 MADRID

UN JUEGO DONDE EL PILOTO, EL COPILOTO, EL MECANICO Y EL EXPERTO CHUPAN RUEDA



Este es un juego donde los que más saben derrapan con las preguntas más sencillas y triviales.

Con este juego podrá pasar ratos divertidísimos jugando con sus amigos, hablando del mundo del motor, poniendo a prueba sus conocimientos, reflejos, memoria y sentido común. Para jugar basta con responder a preguntas como, ¿qué marca de automóvil ha fabricado dos vehículos con piscina?, o ¿qué piloto de Fórmula 1 anunciaba ropa interior masculina? Pregunta a pregunta se va adelantando, se va ganando.

Un dado añade el factor suerte al juego para hacerlo más emocionante. Y unas fichas van acumulando las preguntas contestadas. Es un juego competición escrito por MOTOR16 e ideado por Educa, que puede dejar en la cuneta a los especialistas. Cómprese este juego y podrá dejar en la parrilla a sus amigos más expertos.

Juegos Educa
De venta en su establecimiento habitual.

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 Biegarne (Suecia), Stern (Alemania).

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

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

Todo un acontecimiento en el mundo del automóvil.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

A FONDO



TRABANT TRAMP DESCAPOTABLE DE MEDIO KILO

VIRTUDES DEFECTOS

Precio muy asequible

Robustez

Dirección suave

Comportamiento imprevisible

Consumo elevado

Equipamiento y acabado

MECANICA



EN los países del otro lado del telón de acero también gustan los descapotables, por lo que la industria automovilística de aquellos lares pone a disposición del comprador un pequeño utilitario de carácter rural en versión convertible. El Trabant Tramp es una derivación del modelo 601, al cual se le ha quitado el techo y las puertas para convertirlo en un modesto «cabriolet» de aspecto arcaico.

Este pequeño vehículo tiene una mecánica que no desentonan con el resto, ya que su sencillez es notable. El motor es un dos cilindros de dos tiempos con la culata y el bloque de aleación ligera. La refrigeración es por aire y el engrase se realiza mediante la mezcla de aceite que se echa en la gasolina, como si fuese una moto. En definitiva, es un

motor muy sencillo pero muy limitado, puesto que la vetustez del diseño no da para más. El motor tiene una cilindrada de 594,5 centímetros cúbicos y desarrolla 26 caballos de potencia. La caja de cambio es de cuatro marchas, todas sincronizadas, pero con la peculiaridad de que en la cuarta velocidad tiene un mecanismo de rueda libre, es decir, que cuando se circula en cuarta velocidad el motor no retiene absolutamente nada. Ocurre igual que en una bicicleta cuando se deja de dar pedales.





Los asientos son aceptablemente cómodos pero de un material que no transpira. Por contra, resultan prácticos al ser bastante limpios y resistentes.

Este mecanismo permite ahorrar algo de combustible en pendientes suaves, en las que se puede levantar el pie y dejar caer el coche. Otra peculiaridad del cambio de marchas es que la palanca está sobre la columna de la dirección. Una vez que se le ha tomado el aire al manejo resulta bastante suave y tan sólo la marcha atrás se muestra un poco reticente a la hora de ser engranada. La tracción es a las ruedas delanteras y la suspensión es totalmente independiente con una ballesta transversal en cada eje.

Al igual que en una moto, el combustible llega al carburador por gravedad, sin necesidad de bomba, ya que el depósito se encuentra en el habitáculo del motor, por encima de éste. La llegada de combustible al motor se regula mediante una llave con tres posiciones: abierto, cerrado y reserva.

En principio parece claro que el Trabant tendría que ser un coche económico, pero a la hora de hacer números la única economía que se obtiene es el precio inicial, ya que el consumo está muy por encima de lo esperado a la vista de las prestaciones que se obtienen. En ciudad, a nada que se apuren las marchas cortas, el consumo supera los 10 litros a los 100 kilómetros. Dada la poca elasticidad del motor hay que estar cambiando de marchas constantemente y no queda más remedio que recurrir a la segunda. Por carretera y autopista se pueden mantener velocidades cruce- ro de unos 80 kilómetros por hora

siempre que no haya repechos importantes. Al rodar por autopista es necesario exprimir los 26 caballos al máximo para poder mantener una velocidad de acuerdo con las exigencias de la circulación, y el consumo se resiente, rondando la fatídica cifra de los 10 litros cada 100 kilómetros. A este consumo elevado hay que añadir la necesidad de utilizar una mezcla de gasolina con un 2 por 100 de aceite, que supone un incremento de casi nueve pesetas por litro de combustible. En cuanto a velocidad máxima, este coche se queda en el umbral de los 100 kilómetros por hora con la capota puesta. Con los pelos al aire la velocidad punta se queda en unos modestísimos 96 kilómetros por hora.

EQUIPAMIENTO

A la vista está que la estética del Trabant está un tanto trasnochada. El aspecto externo da sensación de solidez y la línea no se puede decir que sea excesivamente estilizada. La carrocería es en su mayoría de Duroplast, un material plástico sumamente duro, pero bastante ligero en comparación con la chapa. Gracias a esto el peso total del coche es de tan sólo 645 kilos.

En el interior se mantiene la austeridad general del coche. El cuadro de instrumentos es mínimo y con una serie de interruptores de aspecto bastante curio-

so. En el centro hay una esfera en la que está el velocímetro y el cuentakilómetros, así como unos testigos de carga del generador y de los intermitentes y luces. A la izquierda de la columna de la dirección hay una única palanca con la que se acciona las ráfagas, el claxon y los intermitentes, estos últimos sin mecanismo de retorno automático. El coche monta de serie unos faros antiniebla que, junto con el alumbrado ordinario, permiten una iluminación suficiente para sus prestaciones en las condiciones más difíciles.

La ventilación es mínima y la calefacción despiden un olor a gasolina que, estamos seguros, es preferible pasar frío antes que ponerla. El acabado general del coche es bastante deficiente. Los asientos, aunque muy simples, resultan aceptablemente cómodos, pero

FRENOS

Suficientes

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	14,20
A 90 km/h.	34,20



Más simple, imposible. Velocímetro, cuentakilómetros, aforador de gasolina y algunos testigos luminosos componen toda la instrumentación del Trabant.

el material empleado no permite la mínima transpiración y sus ocupantes se quedan literalmente pegados a nada que haga un poco de calor. Tienen la contrapartida de que la tapicería está siempre limpia, sea cuando se utiliza en un medio rural, sea en la playa. El asiento trasero es sólo válido para dos personas y el espacio para las piernas

es mínimo, por lo que sólo es aconsejable realizar trayectos cortos.

Quitar y poner la capota resulta bastante sencillo, ya que basta con tirar de la parte delantera hasta que encaje en los anclajes que hay en el parabrisas. En cambio resulta bastante laborioso montar las puertas de lona que cierran por completo el habitáculo. Lo mejor

es limitar el uso de estas puertas a los días en que las temperaturas son extremas.

COMPORTAMIENTO

Este es sin duda alguna el punto más negativo del Trabant. Las reacciones del coche son imprevisibles en todo momento. La caída de las ruedas traseras le hacen muy propicio a los bandazos de la cola, con lo cual hay que conducir el coche con mucha atención para no darse sustos. A este comportamiento irregular colaboran los neumáticos de tipo todo terreno, que son muy duros y con unos tacos de gran dimensión. También se une a las sorpresas el mecanismo de rueda libre. Una curva sin problemas se puede convertir en una aventura espeluznante si se suelta el acelerador con la cuarta velocidad engranada. En ese momento el coche se hace dueño de sus propios destinos tomando cualquier trayectoria, en la mayoría de los casos distinta de la escogida por el conductor.

Afortunadamente, los frenos responden bastante bien, aunque la fuerza que hay que ejercer sobre el pedal es considerable. En definitiva, el Trabant es un coche que invita a una conducción sumamente tranquila sin ningún tipo de alegrías. Es destacable la dirección, que resulta bastante suave incluso a coche parado, debido principalmente al poco peso que soporta el eje delantero.

El Trabant Tramp resulta, en definitiva, un coche suficiente para trayectos cortos por zonas rurales o de playa sin más pretensión que transportar a sus ocupantes de un sitio a otro, al aire libre, por el precio más barato del mercado.

Victor Piccione

Motor 16/35

CONSUMO

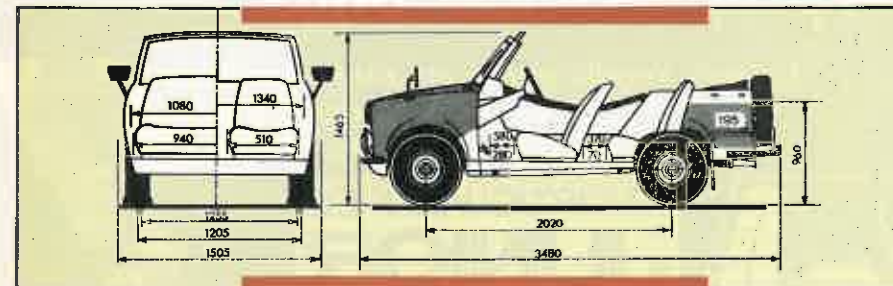
Demasiados litros

	L./100 km.
CIUDAD	
A 26,8 km/h. de media	9,5
CARRETERA	
A 90 km/h. de crucero	7,8
AUTOPISTA	
A fondo	9,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Consumo medio ponderado	9,0
Recorrido (kilómetros)	240

PRESTACIONES

Poca punta

VELOCIDAD MÁXIMA (Km/h.)	
Con capota	99,7
Sin capota	95,8
ACELERACIÓN (seg.)	
400 m. salida parada	24,9
1.000 m. salida parada	51,0
RECUPERACIÓN (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	25,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	48,6
De 60 a 80 km/h. en 4.ª	15,0





Desde el 1.º de Junio al 31 de julio,
te revisamos los amortiguadores
GRATIS
en todos los talleres autorizados por
Monroe España.



Si el coche se te va en las curvas...



Si necesitas más metros para frenar...



Si las ruedas no se agarran bien al firme...



Si los neumáticos se desgastan rápida e irregularmente...

**no salgas con tu coche
de vacaciones
sin revisar antes los amortiguadores.
Por tu bien, el de los tuyos,
el de tu coche...
y el de tus propias vacaciones.**

La más amplia gama en amortiguadores
convencionales y a gas.
Y en columnas Macpherson.

Agárrate a...



**AMORTIGUADORES
JUNIOR**

para ir sobre seguro



A FONDO



FORD ESCORT CABRIO 1.6 i

ESCORT EN TOP-LESS

VIRTUDES DEFECTOS

Buena velocidad máxima
Maletero muy aprovechable
Buen acabado

Poca rigidez de la carrocería
Capota difícil de manejar
Suspensión dura

AUREOLADO como el coche más vendido de Europa, tras ganar en el 81 el trofeo al mejor automóvil continental, el Ford Escort es uno de esos productos con una enorme diversidad de variantes: no menos de cuatro carrocerías distintas y cinco motores diferentes, la combinación de ambos proporciona una casi interminable posibilidad

de compra. Una de ellas es la que ofrecemos ahora en esta recopilación de cabriolets.

En efecto, el jefe de diseño de Ford en Europa, Uwe Bahnsen, ha efectuado una transformación de la conocida berlina, ofreciendo un atractivo descapotable, bien resuelto aerodinámicamente, muy bien terminado, con un equipo muy completo y con una cali-

dad de terminación en la línea altamente prestigiada de Ford.

El resultado de esta transformación es uno de los convertibles más razonables de cuantos nos ofrece el mercado, encarecido por la presencia (esperemos que cada año más reducida) de los aranceles aduaneros, que encarecen el vehículo en casi un 80 por 100 sobre su precio en origen.

Salpicadero y volante son los mismos del XR3 i, al igual que el conjunto motor-cambio. El arco de seguridad no consigue dar al coche la rigidez deseada y la capota resta algo de espacio, a lo ancho, a las plazas posteriores y al maletero. Sin embargo, el capot baja hasta el parachoques.



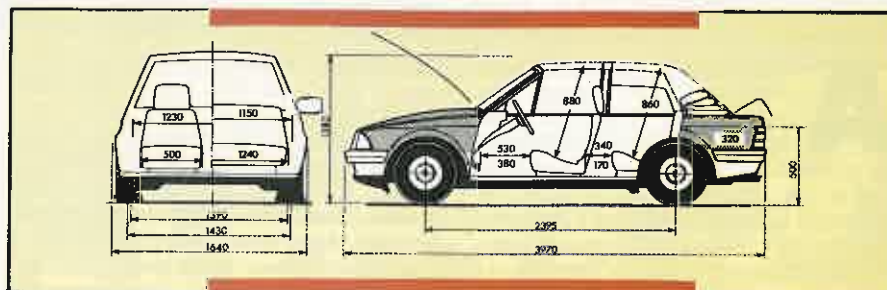
Porque en sí, el más moderno motor de Ford, el CVH de distribución con empujadores hidráulicos, es de un excelente funcionamiento, por ausencia de vibraciones, ausencia de mantenimiento y, en general, buen rendimiento en utilización normal y medio depor-

tiva. Para obtener ya resultados «de carreras» (que no es el objetivo de esta versión cabrio), en Ford prefieren recurrir al más veterano motor Kent, pero eso es otro cantar.

Acoplado a una caja de cambios de cinco velocidades, de escalonamiento

CONSUMO	
Sin capota se encarece	
	l/100 km.
CIUDAD	
A 25,8 km/h. de media	11,3
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,7
A 90 km/h. sin capota	7,1
En conducción rápida	11,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,0
A 120 km/h. sin capota	8,4
A fondo	10,8
A fondo sin capota	11,5
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	9,6
Consumo medio ponderado sin capota	9,7
Recorrido (kilómetros)	450

PRESTACIONES	
Brillante	
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	
Con capota	179,8
Sin capota	170,5
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	17,4
1.000 m. salida parada	31,9
De 0 a 100 km/h.	9,8
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	18,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	33,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	36,9
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	10,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	14,7



MÉCANICA



Cuando apareció la primera versión del XR3 de carburadores y 96 caballos de potencia, se quedaba ligeramente corta ante la escalada de potencia que sus más directos competidores habían sacado al mercado. Hubo, por tanto, necesidad de recurrir a la inyección (Bosch K-Jetronic) para darle una inyección de potencia, subiendo hasta los actuales 105 CV y sobre todo de par (ahora 13,8 mKg), con lo que el coche ha ganado muchos enteros.



Estéticamente, el resultado es de lo más conseguido.

El Escort Cabrio goza, además, de unas buenas prestaciones, que complementan su atractivo

más razonable que las berlinas, el coche logra unas prestaciones honestas tirando a brillantes, con velocidad máxima de 180 km/h. (con la capota echada) en 5.ª y aceleraciones respetables.

Excelentes los frenos, que con discos ventilados en el eje delantero, detienen al coche en cualquier circunstancia, con un buen equilibrio en las frenadas violentas. La dirección, sobre todo por unas ruedas muy anchas y un volante pequeño (pero algo más grande que los primeros XR3), se hace bastante dura en las maniobras de estacionamiento y transmite demasiado las irregularidades del piso cuando se rueda deprisa.

COMPORTAMIENTO

La estabilidad en general de los Escort podría ser mejorada y, de hecho, a lo largo de su vida (hace ya cuatro años que apareció en el mercado) ha conocido varios retoques, buscando siempre mejores resultados. La última

remodelación ha mejorado algo los primitivos vicios del tren posterior, pero sigue ofreciendo pocas satisfacciones, sobre todo cuando se rueda por carreteras viradas y con piso irregular, en que la tendencia a seguir de morro es difícil de corregir. El agarre del Escort se incrementa en las versiones XR3 (cabrio y berlina), con la utilización de unos generosos neumáticos 185/60, de excelente comportamiento en seco y en apoyo, pero que enmascaran, sin solucionar, los movimientos parásitos del eje trasero.

Los consumos son aceptables, sin más. Sobre todo, conociendo los resultados que otros coches de su categoría están obteniendo con la inyección. En el caso concreto de la K-Jetronic, se corta el suministro de gasolina en las retenciones y por debajo de un régimen de 1.400 vueltas, lo que ayuda a bajar los consumos. No hay grandes diferencias de consumo entre rodar con la capota o con la cabeza bajo el sol (un 7 por 100 aproximadamente), y ninguna entre la versión con techo rígido y techo de lona, lo que dice mucho a favor del cabriolet y su bien resuelto estudio aerodinámico.

FRENOS

Más que suficientes

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,5
A 100 km/h.	37,6
A 120 km/h.	55,3

CARROCERÍA



Acabamos de mencionar lo bien resuelta que está esta carrocería desde el punto de vista aerodinámico. Esto se pone de manifiesto ante la escasísima diferencia en consumos y prestaciones entre la berlina y el convertible. La capota ajusta a la perfección y no es nada difícil instalarla. Como es normal,

ocupa bastante sitio tras los asientos posteriores, en detrimento del maletero, que se ve reducido considerablemente y pierde la posibilidad de convertibilidad por sectores.

La rigidez de la carrocería se resiente bastante y así, en virajes cerrados, se hacen perceptibles ruidos y crujidos que denotan una inferior rigidez respecto a la berlina. Y eso que se ha robustecido todo el conjunto del bastidor, hasta el punto de pesar 50 kilos más el cabrio. El roll-bar (arco de seguridad) no logra tampoco reducir los efectos de torsión.

Como es tradicional en la marca, la terminación es irreproachable. Una excelente tapicería y equipamiento completísimo, a los que añadir lo que a nuestro criterio es más difícil y menos frecuente: los distintos elementos encajan a la perfección y los pequeños materiales no presentan ninguna señal de desgaste. Todo ajusta y da la sensación de ser de primera calidad, aunque sea tan plástico o tela como cualquier otro modelo. Este es un importante éxito en general de Ford que todos sus usuarios agradecen.

En definitiva, en el Escort coinciden prácticamente todas las virtudes de los cabrios, con una excelente calidad de conjunto, una buena red de asistencia (sin duda la mejor de cuantas consideramos en esta ocasión) y un precio razonable dentro de lo caprichoso de una compra de estas características. Puede decirse sin rubor que todo lo que supere a un Escort Cabrio 1.6i es ya puro lujo.



Dinero muy efectivo en cualquier parte.



En efecto. Con estas tres Tarjetas siempre tendrá dinero en efectivo allí donde se encuentre.

Tarjeta CAJAMADRID. Dinero automático en todos los Cajeros 24 Horas CAJAMADRID y en los de cualquier Caja de Ahorros Confederada de España. Día y noche.

Tarjeta VISA de la CAJA DE MADRID. Para comprar, para pagar y ahora, con la incorporación al Servicio Automático Internacional 24 Horas CAJAMADRID, también para obtener un crédito automático en cualquier Cajero Automático de España y del mundo con distintivo VISA.

Tarjeta 6000. Su firma es dinero en multitud de establecimientos y en más de 10.000 Oficinas de las Cajas de Ahorros Confederadas.

Viaje con las credenciales de la CAJA DE MADRID. Será bien recibido en todas partes.

Servicio Automático Internacional 24 Horas Cajamadrid.



CAJA DE MADRID

CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID

A FONDO

ALFA ROMEO SPIDER 2.0

EL SUPERVIVIENTE

QUE un buen diseño es una buena inversión es algo que demuestra Alfa Romeo con su Spider. Un coche que vio la luz, entonces bajo el nombre de Giulia, en 1968, equipado de un motor 1.300 centímetros cúbicos. Con los años fue creciendo hasta poder disponer, en 1972, del motor de dos litros. La gama Giulia murió en 1974. Sin embargo, sobrevivió el Spider, que en sus dieciocho años de vida, en los cuales ha sido protagonista de una película tan importante como la de «El graduado», apenas ha sufrido dos pequeños retoques. El primero afectó a su parte trasera. El acabado puntiagudo, inspirado en el «disco volante», fue substituido por una cola truncada, que estaba más de moda a mediados de los años setenta.

Tras esta puesta al día estética, el coche ha permanecido inalterado hasta casi nuestros días. Sólo en 1983 se decidieron a volver a revisarlo estéticamente, cambiando sus paragolpes cromados por unos en material plástico de mayor protección y añadir en la parte trasera una deriva aerodinámica. El resto ha permanecido prácticamente inalterado, tanto si hablamos de la presentación de los interiores como si lo hacemos de la mecánica, cuya única opción es ahora el motor de dos litros. Pese a la veteranía de su diseño, que se acusa principalmente en el abombamiento de su línea con respecto a la anchura real del habitáculo, no resulta trasnochado en absoluto, y el coche sigue llamando la atención como si de un último diseño se tratase. Y es que en estos coches, al margen de que el diseño

de Pininfarina fuera bueno, se admiten bien las líneas un poco «retro». Y si no ahí están Morgan, Panther, Excalibur, etcétera.

MECANICA



Bajo el capot, el motor dos litros que utiliza es el mismo, en versión carburadores, de los Alfetta Coupé 2.0, de los Giulietta, de los Alfa 75 y de los Alfa 90. Por causa de un diferente diseño de los colectores de admisión y escape, la potencia obtenida por el fabricante es de 128 caballos, dos menos que los que anuncia para los otros modelos mencionados. Esta disminución de rendimiento es mínima, y prácticamente se puede decir que no se echan en falta

VIRTUDES DEFECTOS

Comportamiento

Prestaciones

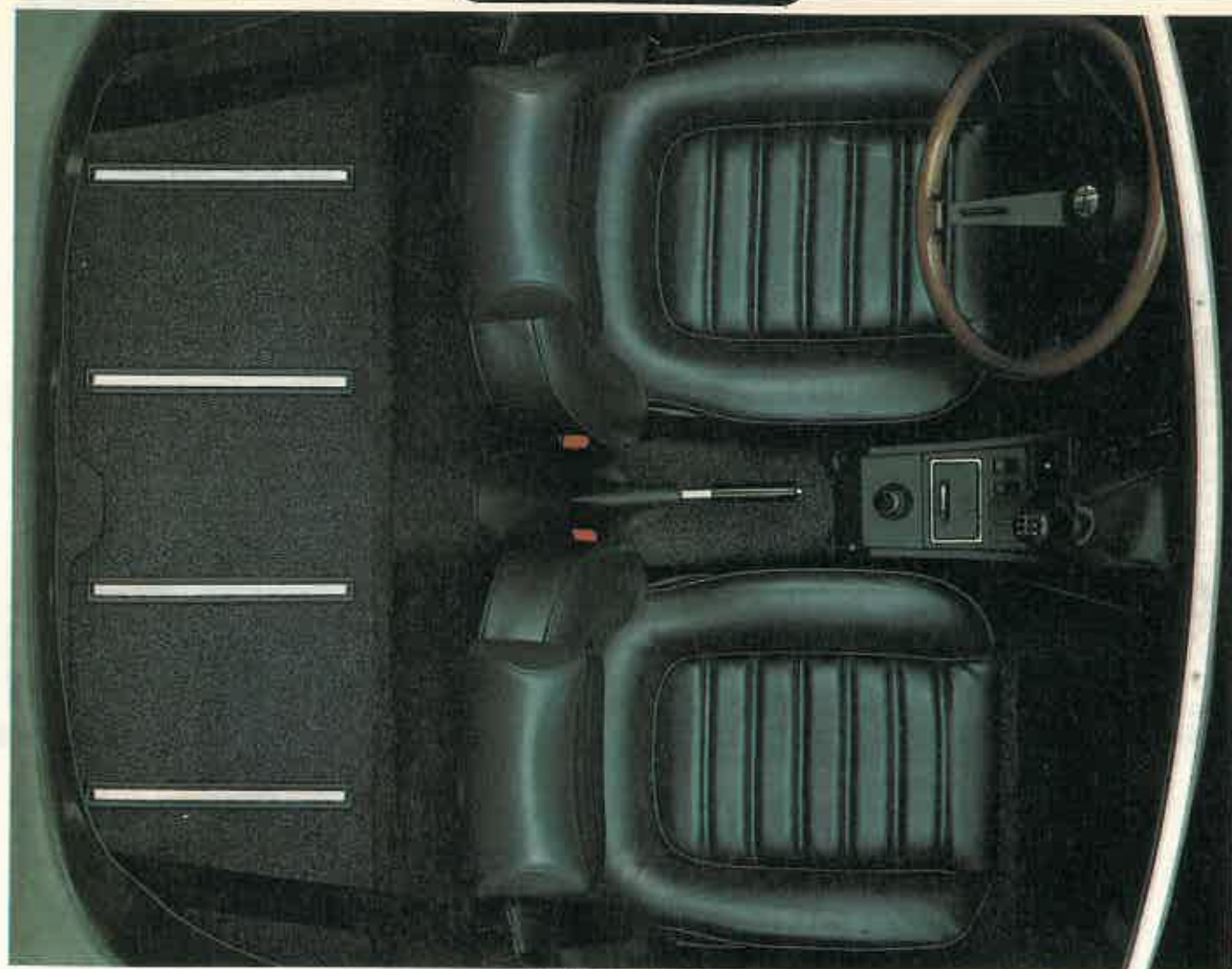
Frenos

Portaequipajes mínimo

Mala estanqueidad de la capota

Volante resbaladizo





Los interiores han permanecido inalterados en sus dieciocho años de vida. Los asientos están tapizados en simil piel y a pesar de ser bajos, son cómodos y sujetan bien.

una vez en carretera, sobre la que el nivel de prestaciones es prácticamente el mismo que el de aquéllos. La prueba está en las prestaciones obtenidas. Con capota, el coche roza los 190 kilómetros por hora anunciados por el fabricante. Y sus aceleraciones y recuperaciones son de primer orden. A estas últimas contribuye en forma muy decisiva lo ajustado de las relaciones de cambio con respecto al motor, que permiten obtener de éste su máximo partido. Es más, en una condición normal, se puede llegar a considerarlas cortas en relación a la tendencia actual de relaciones de cambio más bien largas, destinadas a conseguir consumos económicos. Por otra parte, en el Spider hemos podido recordar cómo era antes el manejo de las cajas de cambio Alfa Romeo: rápido, preciso y bien sincronizado. Con respecto al manejo del cambio de los todavía vigentes coupés Alfetta y los Giulietta —en los Alfa 75 y 90 hay una cierta mejora—, francamente poco agradable, sólo hay en común que a coche parado la primera hay que engranarla con suavidad para evitar que rasque.

El porqué de esta diferencia hay que buscarlo en la estructura del coche. A

diferencia de los últimos modelos Alfa, que llevan el cambio formando bloque con el diferencial y sobre el eje trasero, para conseguir así un mejor reparto de masas, el Spider lleva el cambio formando bloque con el motor, gracias a lo cual la palanca del cambio actúa directamente sobre el mismo, sin ningún tipo de timonería que complique, con la flexión de sus elementos, su accionamiento.

Pasando al capítulo de los consumos, que en estos coches tienen una importancia relativa, son prácticamente los mismos que se pueden obtener en cualquiera de los otros modelos con motor de dos litros y carburadores.

En cuanto a la diferencia que puede haber en los mismos según se ruéde con capota o sin ella, es despreciable. Varía entre un 2 y un 4 por 100 en función de la velocidad a que se circule.

COMPORTAMIENTO



La diferente arquitectura del Spider, de la que hablábamos apenas unas líneas más arriba al comentar la ubicación de la caja de cambios, transforma

completamente el comportamiento del coche. Representa también un retorno al pasado, en que este tipo de coche, de clara inspiración deportiva, tenía un comportamiento más vivo que en nuestros días. La tónica general del com-

CONSUMO



Normal

	l/100 km
CIUDAD	
A 27,4 km/h. de media	12,4
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	7,8
En conducción rápida	13,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,7
A fondo	12,2
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	10,5
Recorrido (kilómetros)	380



El cuadro de instrumentos es completo, destacan sus dos grandes esferas. El volante de madera barnizada resulta resbaladizo, pero acciona una dirección ligera una vez en marcha.

portamiento de los Alfa Romeo actuales, con esa equilibrada distribución de masas que le da el llevar el conjunto cambio-diferencial gravitando sobre el eje trasero, es de una casi total neutralidad en curva que se convierte, según

PRESTACIONES



Buena velocidad punta

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	
Con capota	187,7
Sin capota	178,2
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	16,8
1.000 m. salida parada	31,0
De 0 a 100 km/h.	10,8
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	17,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	19,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	33,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	36,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	10,1
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	13,1

se acerca el conductor a los límites del coche, en una tendencia a irse de morro a la entrada de las mismas. Todo esto, acompañado con un cierto balanceo de la carrocería que le consienten unas suspensiones de largos recorridos. Frente a este comportamiento, más seguro para la generalidad de los conductores, el Spider ofrece la agilidad y la viveza de un kart. Se inscribe en las curvas con rapidez, al mínimo giro de volante, ayudado por su suave deslizamiento del eje trasero. Esta reacción le confiere una fenomenal agilidad en carreteras muy sinuosas, en las que realmente se disfruta conduciendo este coche. Todo esto con un balanceo casi nulo de la carrocería que le confiere una suspensión relativamente firme, aunque no del todo incómoda. Gracias a este comportamiento, el trabajo al volante de este coche, en esos recorridos cuajados de curvas a los que nos referimos, es mucho menor que un Alfetta. El mecanismo de dirección es mejor por precisión (cremallera) en el coupé, en el que, sin embargo, la dirección es más pesada. De todas formas, pese a que una vez en marcha la dirección del Spider resulte siempre ligera, el volante de madera barnizada hace aconseja-

ble utilizar guantes si uno va a conducir en carreteras de montaña a un cierto ritmo.

Los frenos son irreprochables, tanto por su eficacia como por su equilibrio y resistencia a la fatiga.

CARROCERIA



Ya hemos comentado al principio que, pese a sus dieciocho años de existencia en el mercado, la línea del Alfa Romeo Spider sigue teniendo vigencia. De todas formas sorprende que los retoques exteriores que se hicieron a su aspecto en 1983 —paragolpes en material plástico y deriva aerodinámica trasera— no se hayan correspondido con alguna variación de estilo en el interior. Este sigue teniendo la presentación de siempre, tan sólo alterada por una línea de testigos luminosos en la consola central, con profusión de cromados. Unos cromados que, en cambio, han desaparecido en el exterior, reemplazados por el material plástico, si exceptuamos los retrovisores, los aros de los faros y los marcos del parabrisas.

El coche es un auténtico dos plazas.



Los asientos son confortables, aunque calurosos. Las bolsas portaobjetos han sido reemplazadas por cajoncillos plásticos que hacen ruidos.

Detrás de los dos asientos apenas queda sitio para llevar un pequeño malefín. Por tanto, inútil intentar acomodar a alguien por muy niño que sea. Los dos asientos tienen el diseño original. Pecan de tener el respaldo un poco bajo, pero lo cierto es que son cómodos y sujetan bien. Van tapizados en simil piel, que no es muy agradable, pero que resulta idóneo para este tipo de coches.

El sapicadero del Spider es muy simple, destacando las dos grandes esferas

que contienen cuentarrevoluciones y velocímetro. Los paneles de las puertas van atornillados, en el más puro estilo de los años sesenta, con las empuñaduras de eivalunas y puerta con perfil cromado. Las bolsas portaobjetos elásticas han sido reemplazadas por unos cajoncillos de plástico, menos útiles y que hacen ruidos.

Aunque se notan ciertas vibraciones en la carrocería, en general la rigidez del coche parece suficiente.

La capota se pliega manualmente. Va simplemente ajustada por dos tensores sobre el parabrisas. Quitarla y ponerla es fácil. Apenas cuestión de un par de minutos. Otra historia es ponerle la funda cuando va quitada, que resulta bastante complicada de ajustar.

La aerodinámica del coche permite viajar sin capota y con un cierto confort hasta 120 kilómetros por hora. Por encima de esa velocidad, el aire se hace insoportable.

Pudimos comprobar la estanqueidad de la capota, que resultó tan sólo aceptable. Por la unión entre el parabrisas y la capota entraba agua, que caía sobre la consola.

Para terminar, mencionar lo diminuto del portaequipajes, buena parte de cuyo volumen va ocupado por la rueda de repuesto. En cuanto una maleta sea un poco grande, se hace difícil cerrar el capot. Pero, ¿quién ha dicho que en estos coches haya que llevar equipajes?

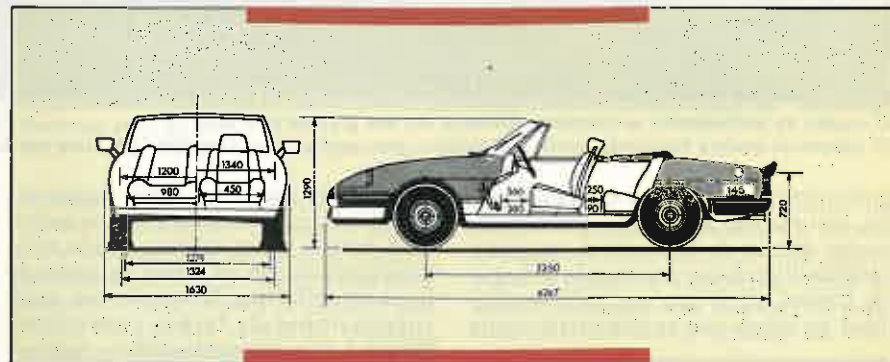
Sergio Piccione

FRENOS

Eficaces

DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	12,4
A 100 km/h.	39,6
A 120 km/h.	56,8



SONIDO + CALIDAD + PRECIO

FUJITSU TEN



MODELO H-1. PVP. 49.500 PTAS.



MODELO H-2. PVP. 58.000 PTAS.

SERVICIO OFICIAL • SERVICIO TECNICO • VENTA • INSTALACION



- Financiación hasta 36 meses
- Instalaciones especiales antirrobo
- Reparaciones garantizadas

CONDE DE ARANDA, 14. TEL. 431 83 15-276 93 30. MADRID. 28001
(SEMIESQUINA CLAUDIO COELLO, 10)



FERRARI MONDIAL CABRIOLET

COMPETIDOR DEL VIENTO

VIRTUDES DEFECTOS

Comportamiento
Excelente motor
Presentación y acabado

Dirección pesada y desmultiplicada
Capota difícil de ajustar
Pedales desplazados hacia el centro

Si los grandes fabricantes se piensan mucho las cosas antes de lanzar una versión descapotable de alguno de sus modelos, en cambio, para los constructores de coches de élite es algo obligado. En primer lugar, porque su clientela es mucho más caprichosa y para tenerla satisfecha hay que ofrecerle las máximas posibilidades de elección. Y en segundo, porque se mueven en cifras más bajas de producción y con unos precios muchos mayores que permiten rentabi-

lizar rápidamente la inversión. Por eso, mientras que la oferta de convertibles a precios módicos es reducida, prácticamente todos los modelos más caros del mercado están desdoblados con una versión descapotable.

Tal es el caso del Ferrari Mondial, al que hemos escogido como representante del más alto nivel de este tipo de coches.

El Ferrari Mondial Cabriolet deriva del coupé del mismo nombre diseñado por Pininfarina y que fue presentado

en el Salón de Ginebra de 1980. Durante cuatro años sólo existió en la versión con techo, hasta que finalmente, y para responder a la competencia que para Ferrari suponía la aparición de un Porsche 911 Cabrio, el año pasado se lanzó esta versión convertible.

El Mondial es un vehículo con motor central —lleva exactamente la misma mecánica que el



Todo el cuadro de instrumentos se integra en un módulo dispuesto sobre el salpicadero. Junto al velocímetro y el cuentarrevoluciones, los relojes de nivel de gasolina, temperatura de agua, presión de aceite y temperatura de aceite. El volante está forrado en piel y los pedales quedan algo desplazados hacia la derecha.



ALEX RAYOL

308 GTB/GTS— del tipo 2+2. Es decir, que detrás de los dos asientos de verdad queda espacio para que puedan viajar, con un cierto confort, dos niños de hasta doce años y, con cierta incomodidad, dos mayores de doce años.

Gracias a la robustez de su bastidor, en cuya construcción se han seguido técnicas semejantes a las que Ferrari utiliza para construir los chasis de sus coches de competición (estructura tubular reforzada por chapa acero), no ha habido demasiados problemas para la realización de esta versión. Sólo sobre pavimentos particularmente malos se notan algunos movimientos de la carrocería que evidencian la disminución de la rigidez del conjunto con la desaparición del techo.

MECANICA



Como decíamos, el motor es el V-8 de tres litros de cilindrada, alimentado por un sistema de inyección Bosch, cuya culata tiene cuatro válvulas por cilindro. La potencia es de 240 caballos al tranquilo (!) régimen de 7.000 revoluciones por minuto. El motor va colocado central y transversal, formando un conjunto muy compacto con la caja de cambio y el diferencial. Su funcionamiento es prodigioso. Los 240 caballos se muestran de una docilidad que

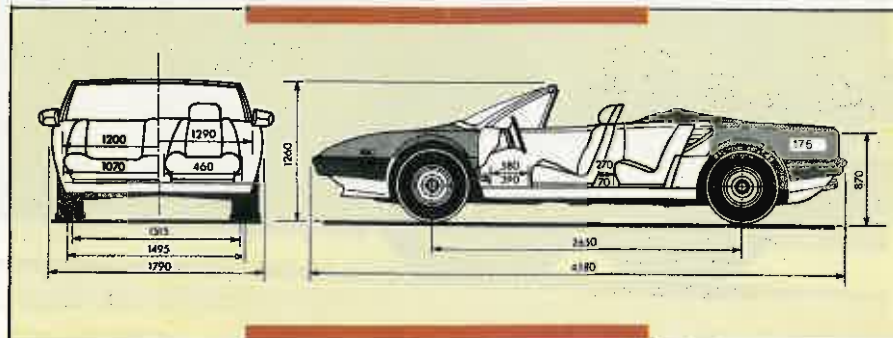
sorprende. Se conduce el Ferrari Mondial en ciudad como el utilitario más sencillo. La progresividad de su embra-

FRENOS

Seguros

DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	12,1
A 100 km/h.	39,3
A 120 km/h.	56,4



que y la elasticidad de su motor son los principales responsables de esta facilidad. El coche aguanta perfectamente el rodar en quinta a 1.500 revoluciones por minuto, a 40 ó 50 kilómetros por hora, recuperándose sin el más mínimo tirón con sólo acariciar ligeramente el acelerador. Por otra parte, aguanta los embotellamientos del tráfico urbano sin el menor problema, manteniendo el ralenti y la temperatura en valores normales, lo que no es precisamente el caso de otros coches de este tipo.

Una vez en carretera, los 240 caballos nos recuerdan que de verdad están bajo el capot lanzando el coche a más de 240 kilómetros por hora con la capota puesta, acompañando este crono en el estridente petardeo —nunca molesto para un amante de los coches deportivos— de los cuatro tubos de escape. De todas formas, incluso en carretera, este motor sorprende por su doci-



ALEX RAYOL

Un corazón de 240 caballos de potencia.

Treinta y dos válvulas y cuatro árboles de levas en cabeza son algunas de sus peculiaridades.

lidad. Aun acelerando en marchas cortas, jamás hay que reprocharle una brusquedad debida a un exceso de potencia. Esta llega a las ruedas siempre progresivamente, con mucha suavidad, de esas 1.500 revoluciones por minuto, de las que se recupera sin problemas incluso en quinta, hasta las 5.000, y ya

con mayor contundencia a partir de las 5.000 revoluciones por minuto, en las que aparece todo el genio que se le supone a un Ferrari. Basta pues tirar un poco más de las marchas para llegar a encontrar ese carácter deportivo tradicional de los Ferrari, que no significa pérdida de la compostura.

CONSUMO

Menos
del esperado

CIUDAD

A 22,3 km/h. de media	22,1
-----------------------------	------

CARRETERA

A 90 km/h. de cruceo	9,6
En conducción rápida	17,8

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruceo	11,2
A 140 km/h.	13,6
A 180 km/h.	17,7

AUTONOMIA MEDIA

Consumo medio ponderado	17,3
Recorrido (kilómetros)	450

PRESTACIONES



Como el viento

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)

Con capota	242,2
Sin capota	228,1

ACELERACION (seg.)

400 m. salida parada	15,2
1.000 m. salida parada	27,9
De 0 a 100 km/h.	6,9

RECUPERACION (seg.)

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	17,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ...	19,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	29,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ...	33,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	8,0
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	12,1

La caja de cambio, de cinco marchas, tiene sus recorridos marcados por la famosa rejilla que siempre ha caracterizado los cambios de los Ferrari. Es muy precisa, pero un poco dura de manejar, aunque debemos tener en cuenta que la unidad probada estaba mínimamente rodada. Al final de la prueba, aun



Los faros se esconden
Los del parachoques dan las ráfagas

manteniendo un tacto duro, las marchas entraban con mayor suavidad que al comienzo.

En cuanto a prestaciones y consumos, ya hemos mencionado los más de 240 kilómetros por hora que hemos alcanzado, que se corresponden con la velocidad que anuncia el fabricante.

En cuanto al consumo, tan sólo en ciudad resulta un poco alto. Pensamos que se podría reducir entre tres y cuatro litros a los 100 kilómetros, pasando de primera a tercera y de tercera a quinta, en vez de utilizar las cinco mar-



Plegar la capota no presenta ningún problema. Sin embargo, capotar el Ferrari requiere bastante fuerza en la operación final de unir la capota al parabrisas. La estética del Mondial con la capota puesta no pierde puntos respecto al coupé, al haberse conservado las líneas originales. Un detalle típico que caracteriza al Mondial son las tomas de aire laterales destinadas al motor.

chas en el tráfico urbano. El coche admite sin problemas esa forma de utilización.

COMPORTAMIENTO



Impecable el comportamiento del Mondial en carretera. Pese a su tamaño —mide casi 4,6 metros de largo y 1,8 de ancho—, se maneja sin problemas. En condiciones normales se inscribe en las curvas sin experimentar la más mínima tendencia a derrapar, ni de delante, ni de atrás. Si finalmente se aumenta el ritmo de marcha, entonces aparece un suave y controlable deslizamiento hacia el exterior del eje trasero a la salida de las curvas, que incluso ayuda al conductor a terminar de trazar el viraje. Todo esto sin sentir, por muy cerrada que sea la curva y corta la marcha que utilicemos, la más mínima pérdida de adherencia. Y es que el coche tiene una excelente capacidad motriz, a la que colabora el buen compromiso logrado en la elasticidad de la suspensión.

Esta suspensión es lo suficientemente blanda para que el coche resulte confortable sobre cualquier pavimento y lo suficientemente firme para que mantenga la rueda en permanente contacto con el suelo, sin el más mínimo rebote.

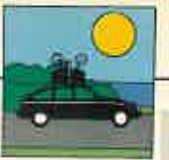
Los frenos son impecables, tanto por el tacto del pedal, que permite dosificar sin problemas la frenada, como por la eficacia y resistencia a la fatiga en cualquier tipo de utilización.

Lo que menos nos ha gustado ha sido la dirección, sin asistencia, excesivamente desmultiplicada, lo que obliga a un excesivo manoteo sobre el volante en carretera de curvas recorrida a ritmo vivo, y que, sin embargo, no consigue paliar la dureza del mecanismo en las maniobras a coche parado o muy baja velocidad.

CARROCERÍA



Pininfarina ha conseguido que, capotado, el coche mantenga prácticamente la misma línea del coupé. Ha mantenido en la capota de lona las dos derivas traseras que enmarcan la luneta posterior.



El Mondial, a vista de pájaro, deja ver mejor sus espectaculares vestiduras. En la consola central y junto a la clásica rejilla de la palanca de cambio, el «check control», que integra luces espía de los siguientes elementos: líquido de refrigeración, frenos, capots, aceite del cambio, aceite del motor, lavacrystal, luces de pare, luces exteriores y aire acondicionado.

El plegado de la capota se hace sin problemas. No ocurre lo mismo con el desplegado, pues la fijación al parabrisas necesita de bastante fuerza.

Como decíamos al principio, el coche, que destaca particularmente por su anchura, tiene dos pequeñas plazas traseras que, en caso de no utilizarse, pueden abatirse —una o las dos— para poder llevar equipaje. De todas maneras, el coche dispone de un portaequipajes relativamente generoso y aprovechable, al menos para llevar los bultos normales con que viajan dos personas.

A señalar que la apertura de los tres capots —delantero, trasero y del motor—, así como de la boca de gasolina y la guantera, se hace eléctricamente desde la consola.

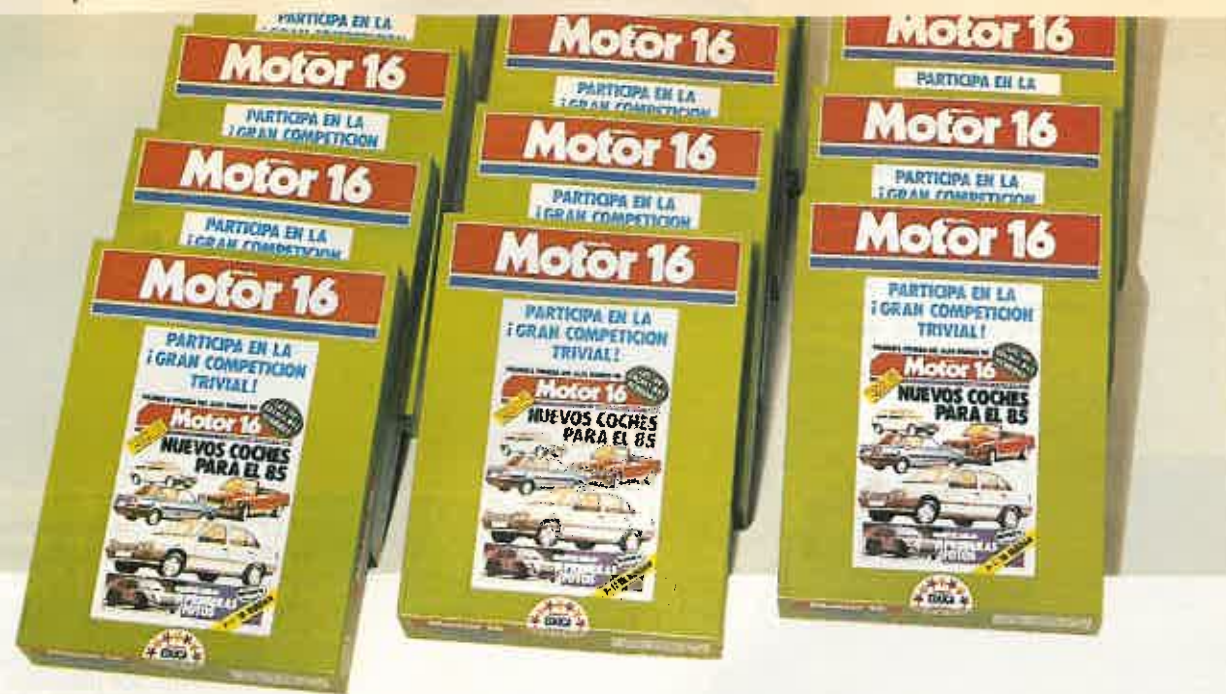
Los asientos son confortables y están tapizados en piel. De todas formas, la posición del conductor no es perfecta. Los pedales, a causa de la posición muy adelantada con respecto al eje delantero de los asientos, están desplazados hacia el centro por culpa del paso de rueda imponiendo una postura de conducción con las piernas desplazadas hacia la derecha.

La instrumentación es todo lo generosa que se puede esperar en un Ferrari, completada con una pantalla, en la consola, de avisadores luminosos. Cuenta con un equipo de aire acondicionado, de serie, muy eficaz.

El parabrisas, alto y muy envolvente, permite el viajar descapotado a 180 kilómetros por hora con cierto confort en las plazas delanteras. Por encima de esta velocidad comienzan a sentirse ciertos remolinos molestos.

Como ya hemos dicho, el Mondial Cabriolet mantiene una buena rigidez de bastidor y su confort de suspensión es francamente bueno. En cuanto al acabado, no admite el más mínimo reproche, lo que no era el caso de los Ferrari de hace algunos años, en los que resultaba desmoralizador encontrar el mismo tipo de cenicero o de interruptor que en un Fiat 127. Afortunadamente, en la cara del *caballito rampante*, en Maranello han comprendido que, además de ofrecer una mecánica incomparable, había que ofrecer también una presencia. ¿Otro milagro del señor Ghidella?

Sergio Piccione



GANA UNO DE ESTOS 100 JUEGOS DE LA MANERA MAS TRIVIAL

Enviando este cupón. Nada más. Así podrás ganar un emocionante juego escrito por Motor 16. Un juego trivial donde lo que cuenta es lo que sabes del mundo del motor y sus curiosidades.

Un juego para no parar de divertirse con tus amigos. Corre. Envía el cupón ya. Uno de estos 100 juegos que Motor 16 regala puede ser tuyo. No te lo pierdas.

Envía un sólo cupón por sobre a Motor 16. Hermanos García Noblejas, 41, poniendo en el sobre «Sorteo Trivial», antes del 9 de julio de 1985. Cuantos más cupones envíes, más oportunidades tienes.

Nombre
Apellidos
Dirección
Población C.P.
Teléfono



100 IDEAS PARA VERANEAR



Un año más ya están aquí las vacaciones y todos hemos iniciado la cuenta atrás a la espera de encontrarnos con el «merecido descanso».

MOTOR16, en esta ocasión, ha elegido el camino práctico para recomendar a sus lectores, o para refrescarles la memoria, cien ideas básicas para iniciar el verano. El coche, las motos, la salud, las fiestas, la comida, los libros, etcétera, son los ingredientes de este cocido veraniego, que pretende sencillamente que ustedes lo pasen bien, que ustedes viajen bien, que ustedes regresen bien. Nuestras cien ideas pueden ser una estupenda base para conseguirlo.



LOS COCHES

Otros pasajeros

Hay algunos elementos que deben viajar en el coche como un pasajero más, son los repuestos más elementales: un «gato», por si a lo largo del trayecto salta el fatídico pinchazo; una llave de ruedas, que será más útil si es de las del tipo de cruz; un triángulo señalizador de peligro, porque puede evitar un atropello o una colisión si se sitúa a una distancia conveniente del coche que está parado; un par de guantes, para no mancharse; una linterna, para las averías nocturnas y una caja de lámparas, porque es obligatoria, según el Código de Circulación.



Para ver mejor

Los cristales deben estar limpios tanto en la parte exterior como en su cara interior. Antes del viaje conviene repasarlos con cuidado, también es conveniente llevar un trapo limpio para estos menesteres. En verano se utiliza mucho el sistema lavaparabrisas; hay que comprobar los grifos de salida de agua, ya que algunas veces se obstruyen y en otros casos no están bien orienta-

dos. Las escobillas limpiaparabrisas juegan un papel relevante a lo largo del verano, pero sufren mucho con el calor, que las reblandece; es conveniente limpiarlas al mismo tiempo que se limpian los cristales, y deben cambiarse una vez al año. También debe repasarse el cristal trasero y los retrovisores.



A todo sol

El techo solar es una solución que aporta luminosidad, que no resta seguridad al coche y da siempre un toque de alegría. Los techos solares más perfeccionados son aquellos que pueden levantarse por la parte trasera y que pueden retirarse completamente hasta dar al vehículo un aire de descapotable. En aquellos turismos con apoyacabezas delanteros muy grandes es interesante adoptar un techo solar, porque alegra la vida de los pasajeros del asiento



posterior. Hay techos solares de muchos precios, pero por lo general su costo se aproxima a las veinte mil pesetas, que es el precio del techo solar diseñado por Talbot para sus coches.

Niños divertidos

Los niños tienen una vitalidad tremenda, que ponen de manifiesto cuando están



encerrados durante mucho tiempo en un espacio tan reducido como el del coche. Hay mil posibilidades para distraer su atención durante el viaje, juegos tales como identificar la marca de los coches que cruzan, adivinanzas, pasatiempos de salón, etcétera, sirven para aligerar el trayecto. Es conveniente detenerse cada dos horas para que puedan estirar las piernas y retozar un poco.



Que no le deslumbren

El deslumbramiento es un problema serio que afecta a todos los conductores con ojos sensibles. El tiempo necesario para recuperar después de un deslumbramiento varía entre unas personas y otras hasta en un veinte

Colocar el equipaje

Cargar el equipaje es todo un arte, pero es fácil ser un artista aunque aparezcan los bultos y maletas de un regimiento. Los elementos más pesados deben situarse en el fondo del maletero porque de esta forma se eliminan muchos de los posibles desequilibrios en el coche. Cuando el espacio en el maletero es insuficiente, hay que recurrir a la baka, al portamaletas en el techo; en este punto deben colocarse los paquetes más ligeros y cada uno de ellos debe ir envuelto en su propia bolsa protectora. Utilizar una funda grande para todo el equipaje es una mala solución porque se hinchará como un globo y perjudicará la estabilidad del coche.

por ciento. La persona deslumbrada nota que sus ojos tardan algunos segundos en distinguir los contrastes. Para evitar este problema hay que mirar a la derecha lo más posible dentro de la zona alumbrada por nuestro propio vehículo; si las luces están bien regladas se contemplan 75 metros por la derecha, y sólo cincuenta metros por la izquierda.



La clave es el nivel

Hay que vigilar los niveles de todos los fluidos del coche: el nivel del aceite del motor y el del aceite de la caja de cambios, los dos son como la sangre en el cuerpo humano, hay que llevar la cantidad exacta, siempre entre el máximo y el mínimo, sin excederse ni quedarse

cortos en ningún momento; el nivel del líquido de frenos, para que no aparezcan problemas a la hora de detener el coche. El nivel de líquido refrigerante tanto en el radiador como en el circuito de refrigeración para que no lleguen problemas de calentura y el nivel de electrolito en la batería, si ésta es de tipo antiguo.



Aire limpio, aceite limpio

El motor debe respirar aire limpio, y su aceite debe estar impecable: para conseguir la dos cosas hay que mirar los filtros, el del aire y el del aceite. La suciedad excesiva del filtro de aire impide una buena respiración del motor. El aceite del motor no cumple bien su misión si está sucio, porque aumentan los puntos de fricción, la temperatura del conjunto y los desgastes en diversas piezas. Debe prestarse mucha atención a los periodos de cambio del filtro de aceite recomendados por el fabricante.

El mejor arrastre

El conductor de una caravana o un remolque debe tener unas precauciones suplementarias con respecto al usuario de un turismo normal. La palabra clave cuando el coche actúa como elemento de arrastre es suavidad: suavidad en las aceleraciones, suavidad en las



frenadas, suavidad al mover la dirección, etcétera. Las corrientes de aire son uno de los mayores peligros, ya que descolocan al coche y a la caravana, lo mejor en estos casos es rebajar la velocidad. Todas las precauciones con el enganche son pocas.

Buenos aires

La presión de los neumáticos es un detalle fundamental para la seguridad, y en las gasolineras no hay nada más barato que el aire, aunque en algunas estaciones de servicio tengan la poca vergüenza de instalar máquinas que funcionan con monedas. La presión debe medirse en frío, y hay que tener cuidado con los medidores, pues muchos tienen fallos y sus lecturas son bastante equivocadas. Con la presión exacta, la que recomienda el fabricante del coche, hay menos problemas de estabilidad, en dirección, incluso hay menos riesgos de pinchazo o reventón. Si va a rodar por autopista mucho tiempo y cargado a tope puede aumentar la presión en doscientos gramos, es más seguros.





de toda la potencia lumínica. Un buen reglaje de las luces da más visibilidad al conductor, al tiempo que reduce las posibilidades de deslumbramiento. Es conveniente proceder al reglaje cada cinco mil kilómetros. De noche no debe conducirse con una lámpara fundida porque es peligroso, no sólo por la falta de iluminación, sino también porque puede provocar confusiones en los adelantamientos.

Soplo de aire fresco

Los viajes a pleno sol son poco agradables cuando la temperatura es alta y el coche va cargado hasta los topes de personas y equipajes. El sistema de climatización se ve impotente muchas veces para lograr una temperatura adecuada. En el sur de la península y en las islas es muy interesante la adopción del aire acondicionado; hay equipos para casi todos los coches del mercado, aunque no para todos los bolsillos, ya que el montaje oscila entre las veinte mil y las treinta mil pesetas, mientras que el precio de los sistemas completos se mueve entre las ciento treinta mil pesetas de un conjunto para el Opel Corsa o las ciento cincuenta mil pesetas para un Seat Ibiza o un Ronda y las doscientas veinte mil pesetas del equipo para un Volkswagen Santana.

Todo a punto

La tranquilidad del viaje está relacionada con el buen estado de la mecánica. Hay comprobaciones sencillas que puede hacer el mismo usuario, como es el caso de las bujías o los platinos. Si las bujías tienen más de quince mil kilómetros deben cambiarse por unas nuevas. El ahorro en bujías es siempre un gasto extra de gasolina. Los plantinos deben revisarse cada diez mil kilómetros. Revisar el delco es algo más complicado, hay que llevar el grado de avance exacto. El examen de la carburación o la inyección, del circuito de frenos y de las correas, son también tareas más que necesarias.



Ver y ser visto

Los faros se ensucian mucho en verano, ya que recogen cientos y cientos de mosquitos; antes de emprender un viaje nocturno deben limpiarse con una gamuza para poder disfrutar

dignos de este nombre, pero en muchas ocasiones es más interesante recorrer un mayor número de kilómetros si a cambio es posible disfrutar de un camino más despejado. Si lleva cualquier radio en el coche es interesante sintonizar las informaciones continuas sobre el tema.



No conduzcas borracho

No conduzcas borracho, ya lo dice Stevie Wonder, ese cantante genial que, con su tema *Don't drive drunk*, está dispuesto a separarnos del alcohol, al menos mientras tengamos un volante en nuestras manos. Si quiere conducir seguro olvide los «sol y sombra» o los «carajillos» matinales: olvide el vino en las comidas, olvide la copa de la sobremesa: los resultados del alcohol, incluso en pequeñas cantidades, son siempre los mismos: disminución de los reflejos, pérdida de visibilidad, adormecimiento. El alcohol y el volante son incompatibles. *Don't drive drunk*, no lo olvide.

Para llegar tranquilo

Las operaciones de salida y retorno coinciden con los días punta de las vacaciones veraniegas. Evitar esos días en que las carreteras están más concurridas es una medida prudente que hará, sin duda, el viaje más rápido y agradable. Si se consultan los medios de difusión habituales, diarios, revistas del motor, etcétera, es posible conocer cuáles son las carreteras más conflictivas. En nuestro país no suelen existir trayectos alternativos



A LA RUEDA RUEDA

Casi de bolsillo

Por algo más de 130.000 pesetas, un precio que lo sitúa como algo reservado a una clientela con poder adquisitivo elevado, se puede tener un ciclomotor Italjet para hacer los recados que además se transporta con facilidad, se guarda en cualquier sitio, resiste muy bien los golpes y pesa poco. Su casi perfecta impermeabilidad al agua lo convierte en un vehículo muy adecuado para aquellos que veranean en barco y necesitan al atracar en puerto algo con que moverse.



El equipaje, bien puesto

El poco espacio disponible para transportar equipaje en un vehículo de dos ruedas hace necesario elegir muy bien lo que queremos llevar, evitando cosas inútiles o de mucho volumen. Lo mejor cuando se ha de realizar un viaje largo es disponer de dos maletas adaptables, que se transportan también en la mano cómodamente. Si es necesario un espacio se puede montar un pequeño portaequipajes en la parte trasera o incluso encima del depósito, donde también se puede adaptar una bolsa de viaje.

Aguadillas en moto

Si se quiere salir de lo corriente y veranea en un sitio cercano al mar o un pantano, una moto de agua puede resultar muy entretenida. Algunas de ellas son capaces incluso de tirar de un esquiador y con ellas se

Transporte en regla

Cuando en la familia existen jóvenes quinceañeros o alguno de sus miembros es aficionado a las motos de campo, hay que llevarlas de vacaciones. La forma más cómoda y usual de hacerlo es transportarlas en un remolque especial, de los que existen en el mercado para estos menesteres, pero hay que tener en cuenta que este accesorio debe de estar homologado. Los precios varían desde las 50.000 pesetas —para una sola motocicleta— hasta las 80.000 que puede costar uno para tres motos.

pueden hacer todas las acrobacias imaginables sobre el agua. Manejarlas no es difícil, aunque sí lo es subirse a ellas cuando están paradas sobre el agua. Lo mejor es hacerlo por detrás y, una vez en marcha, cargar el peso delante para evitar espectaculares levantadas del patín delantero. Para un no experto puede acabar en chapuzón.



Salir del apuro

Si salimos de excursión, o debemos realizar un largo viaje en moto, algo muy práctico es llevar un bote antipinchazos, un producto que soluciona de momento el problema. Esta especie de espuma líquida, que se vende en las tiendas de accesorios y repuestos, hay que introducirla en la rueda pinchada y hacer que ésta gire para que el producto se extienda por el interior de la rueda. Su precio aproximado es 600 pesetas.



NUEVO SIERRA SPORT

UNA NUEVA INYECCION DE POTENCIA

El lenguaje cambia. Ahora, precisión es sinónimo de potencia. Un nuevo motor de 2.000 c.c. con inyección electrónica Bosch L-Jetronic, regulado por ordenador, es la clave tecnológica del Sierra S.

115 CV. Cinco velocidades.

Suspensión deportiva. Barra estabilizadora trasera. 190 por hora. Sólo 10 segundos para alcanzar los 100. Tres puertas. Spoiler. Faros antiniebla. Asientos anatómicos con apoyo lumbar y nueva tapicería. Cristales tintados. Elevalunas eléctricos. Volante de competición...

Conozca al nuevo Sierra S en cualquiera de los 400 puntos de Venta y Servicio Ford.



SIERRA. LA FORMA DEL EXITO.



Diseño y Calidad

Sí. Estamos en todas las regiones

ŠKODA



Servicios de asistencia:

Albacete: V. S. Motocicletas Gregorio. Feria, 24. 02005. Tel. (967) 22 15 11.	Almería: V. S. Don José Cano García. Crta. Málaga, 131 (El Ejido). Tels. (951) 48 14 07 y 48 09 28.	Badajoz: V. S. Caprin, S. A. Avda. Sebastián Ecano, 33. Tel. (924) 25 43 61.	Barcelona: V. S. Auto-Bai, S. A. Calvet, 47-49. 08021. Tel. (93) 200 18 90. S. Talleres Antonio Pérez. Paseo Industria, 38 (Berga). Tel. (93) 821 05 66. S. Auto Balmes, S. A. Crta. Manresa, 5 (Igualada). Tel. (93) 803 10 86. V. Accesorios Manresa. Crta. de Vich, 140 (Manresa). Tel. (93) 874 55 51. V. Center-Auto. Bilet Masé, 9 (Mataró). Tel. (93) 799 04 71. S. Autocarburaçón Mitor. Bilet Masé, 5 (Mataró). Tel. (93) 799 21 61. S. Garage Abril. Riego, 5 (Sabadell). Tel. (93) 726 81 88. S. Auto-Repas. Arquimedes, 115 (Tarrasa). Tel. (93) 788 71 08. S. Mecano Motor, S. A. Montserrat, 40 (Vich). Tel. (93) 886 32 80.	Bilbao: V. S. Auto Industrial Istaroz, S. A. Crta. de Basurto a Castrejana, 131-133. 48002. Tel. (94) 431 71 82.	Burgos: V. S. Talleres Moisés Sánchez, S. A. Crta. Madrid-Irún, km. 245. Tel. (947) 22 14 50. V. S. Talleres Rodamóvil. Crta. de Salas, km. 1.200 (Aranda de Duero). Tel. (947) 50 25 02.	Cáceres: V. S. Talleres Cataliño, S. A. Crta. de Salamanca, s/n. 10002. Tel. (927) 22 33 61.	Castellón: V. S. Autojoca. Madrid, s/n (Benicarló). Tel. (964) 47 19 34. V. S. Talleres Tomás Bellido. Crta. de Onda, s/n (Villarreal). Tel. (964) 52 06 54.	Cádiz: V. S. Sahuca, S. A. Crta. de Sevilla, km. 3 (Jerez de la Frontera). Tel. (957) 23 59 96.	Córdoba: S. Talleres Unión. C/ Hernán Ruiz, 5. Tels. (956) 34 08 61 y 30 08 50.	La Coruña: V. S. Bocca, S. A. Crta. La Coruña-Tuy, km. 59 (Bosaica, Santiago de Compostela). Tel. (981) 58 14 00.	Gerona: V. S. Garage Términus, S. A. Santa Eugenia, 45. 17005. Tel. (972) 21 99 83. V. S. Garage Términus, S. A. Vítalanga, 81, Crta. de Rosas (Figueras). Tels. (972) 50 00 64 y 50 47 19.	Granada: V. S. Sojo Maquinaria. Crta. de Armilla, 11 (km. 0,700) (Armilla). Tel. (958) 57 02 07.	Guadalajara: S. Ramón Aguilera. Feria, 7. 19002. Tel. (911) 22 00 29.	Huelva: S. Talleres Ntra. Sra. de la Cinta. Islas Saltés, 2. 21003. Tel. (955) 24 60 10.	Ibiza: V. S. Servitotal. Avda. Santa Eulalia, 17. 1.º, 1.ª. Tels. (971) 31 44 13 y 31 44 52.	Jáen: V. Garage López. Avda. Madrid, 24. 23008. Tel. (953) 22 12 90. S. Garage López. Santo Tomás, 2. 23008. Tel. (953) 22 85 01.	León: V. S. Talleres Oblanca. División Azul, km. 2,200. Tel. (987) 20 79 15.	Lleida: V. S. Mecano Agrícola Comercial, S. A. Crta. Nacional II, km. 487,700. Tel. (973) 20 34 68.	Logroño: V. S. Maquinaria Agrícola Casero Ruiz. Gran Vía, 60, 4.º. 26002. Tel. (941) 24 07 83. S. Talleres Santolaya, S. A. Piqueras, 14-16. 26006. Tel. (941) 23 70 50.	Lugo: V. S. Francisco Galán Aradas. Avda. de La Coruña (esquina a Montefaro). 27003. Tel. (982) 21 20 07. S. Talleres Fernández. Quiroga, 44. 27004. Tel. (982) 21 67 86.	Madrid: V. Montalbán, S. A. Pajaritos, 12. 28007. Tel. (91) 252 51 00 (8 líneas). V. Montalbán, S. A. A. Aguilera, 13. 28015. Tel. (91) 248 89 77. S. Montalbán, S. A. Embajadores, 203-205. 28045. Tel. (91) 228 77 75. S. Talleres Juan Francisco. Travesía Juan Francisco, 1-3. 28026. Tel. (91) 472 53 53. S. Talleres Camarena. Camarena, 93 bis. 28047. Tel. (91) 718 21 96. S. Talleres Mariano Maroto. Dr. Esquerdo, 65. 28007. Tel. (91) 273 30 39. S. Luis Torres «Taller de chapas». Rufino Blanco, 15. 28028. Tel. (91) 256 00 35. V. S. Getauto, S. L. Hormigo, 11 (Getafe). Tel. (91) 681 34 43.	Málaga: V. S. Talleres Hidalgo. Avda. Europa, 104. 29010. Tel. (952) 31 96 87.	Menorca: S. Talleres Carreras. Poima C/H 73 K (Mahón). Tel. (971) 36 16 09.	Murcia: V. S. Talleres Carpio. Torre Romo, 68. 30011. Tel. (968) 25 08 61.	Orense: V. S. Morelosa. Emilia Pardo Bazán, 29. 32004. Tel. (988) 23 11 14.	Oviedo: V. S. Rozas Carral, S. A. «Garaje Condal». Polg. Ind. de Granda-Colloito (Pola de Siero). Tel. (985) 79 29 39. V. S. Automóviles Gómez. Maruja, 16 (Las Vegas) (Avilés). Tel. (985) 57 11 39. V. S. Talleres Fernando Martínez. Avda. de Galicia (Vegadeo). Tel. (985) 63 43 03.	Palencia: V. S. Talleres Sandino. Polígono Industrial Sevilla, 4. 34004. Tel. (988) 72 17 00.	Pamplona: S. Garage Martínez. Teobaldos, 10. 31002. Tel. (948) 24 60 96.	Palma de Mallorca: V. S. Moya Bestard, S. A. Héroes de Manacor, 91. 07007. Tel. (971) 27 21 88.	Pontevedra: V. S. Manuel Nieto Figueras. Crta. La Coruña-Tuy (Alba-Touceada). Tel. (988) 85 80 47.	Salamanca: V. S. Garage Villarroel. Torres Villarroel, 14. 37005. Tel. (923) 22 76 40.	San Sebastián: V. S. Automóviles Villar. Av. Alcalde José Elsegui, 107. 20017 (Herrera). Tel. (943) 39 88 81.	Santander: V. S. Automóviles Carmelo, S. A. Cisneros, 89-B. 39007. Tel. (942) 23 46 78.	Segovia: V. S. Talleres Jupe. Coca, 5. 40003. Tel. (911) 43 36 86.	Sevilla: V. S. Talleres León XIII, S. L. León XIII, 91. 41009. Tel. (954) 37 48 71.	Soria: V. S. Jemoya, S. A. Avda. de Valladolid, s/n. 42004. Tel. (975) 22 07 48.	Tarragona: V. S. Automóviles Sami. Vía Augusta, 21-23. 43003. Tels. (977) 23 62 24 y 23 00 84.	Toledo: V. S. Vicente Vera Díaz. P.º del Muelle, 19 (Talavera de la Reina). Tel. (925) 80 18 42.	Valencia: V. S. Valeriano Donatos Motos. Dr. Montserrat, 21. 46008. Tel. (96) 331 21 47.	Valladolid: V. S. Talleres Santander. Cárcel Corona, 1-3. 47005. Tel. (983) 29 04 26.	Vitoria: V. S. Segad, S. A. Crta. de Gamarra, 42. 01013. Tel. (945) 26 39 33.	Zamora: V. S. José de Dios Martín. Avenida de Galicia, km. 2. 49002. Tel. (988) 51 09 88.	Zaragoza: V. S. Automóviles L. Dolis Laguna. Pedro Joaquín Soler, 8. 50001. Tel. (976) 29 50 89. S. Talleres Persat. Portugal, 19-21. 50010. Tel. (976) 33 66 98.
--	--	---	---	---	--	---	---	--	--	--	--	---	--	---	---	--	---	--	---	--	---	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	--	--	---	--	---	---	---	---	--	--	--	--

650.000 Pesetas
Precio total-MATRICULADO



DISTRIBUIDOR
OFICIAL

MOD. LS 85' (cuatro puertas)

Nuevo frontal y spoiler, Apoya cabezas, Parabrisas laminado, Faros halógenos, Servo-Freno, Cuenta revoluciones, Cinturones enrollables, Luneta térmica, Faros antiniebla traseros.

799.000 Pesetas
Precio total-MATRICULADO



MODELO COUPE

Cinturón de Seguridad enrollable. Parabrisas laminado. Faros halógenos. Servo-Freno, con doble pistón. Cuenta revoluciones. Luneta térmica trasera. Faros antiniebla traseros. Compartimento habitáculo indeformable. GARANTIA DE UN AÑO SIN LIMITACION DE KILOMETROS. FINANCIACION HASTA 36 MESES.

MONTALBAN, S. A.

Alberto Aguilera, 13. Teléf. 248 89 77 Pajaritos, 12. Teléf. 252 51 00

¡Qué ideas!



Triciclos para mayores

SINGULARES y divertidos son los triciclos o vehículos ATC, que lo mismo sirven para pasear por la playa que para recorrer el monte. Aprender a manejarlos con soltura puede costar un poco, ya que su conducción es totalmente distinta a la de un vehículo de dos o cuatro ruedas. Una vez que se sabe manejar es un «cacharro» muy divertido, que permite, en terrenos muy blandos o sobre hierba, derrapajes espectaculares. Las «levantadas» de rueda son fáciles de conseguir.



IN CORPORE SANO

Vacunas exóticas

ANTES de preparar un viaje a algún país de los llamados exóticos conviene informarse de las condiciones sanitarias del lugar de destino o territorios que se vayan a atravesar. Algunos países exigen al visitante un certificado internacional de vacunación, sin el cual no se permite la entrada, pero nunca es superfluo conocer si también conviene ponerse las vacunas recomendadas por la Organización Mundial de la Salud.

Estos certificados internacionales se obtienen en las Delegaciones de la Dirección General de Sanidad

Stop a las pastillas

AL coger el volante, el estado físico y psíquico en que se encuentra el conductor es sumamente importante, sobre todo si se van a recorrer muchos kilómetros. No hay que olvidar que los medicamentos y drogas pueden influir de forma negativa en el organismo, creando estados de atonía o disminuyendo los reflejos.

Corra, pero seguro

LEVAR casco cuando se va en moto no sólo es aconsejable sino que también lo manda el Código. En verano, para paliar los calores se puede optar por los cascos abiertos en lugar de los agobiantes, pero mucho más eficaces, integrales. Eso sí, contando con unas buenas gafas protectoras, si se conduce con un casco abierto. Modelos hay muchos, según para qué se quieran —campo, viajes largos, etcétera—. Los precios oscilan entre las 3.000 y las 50.000 pesetas, pero al comprar un casco no debemos olvidar que compramos seguridad.



¿Qué ideas!

Más vale prevenir

CUALQUIER precaución es poca cuando se sale de casa, y en lo tocante a la salud, más vale estar preparado. Para los muy previsores, algunas compañías ofrecen cobertura sanitaria temporal en España y en el extranjero. Pero no hace falta llegar a tanto. La Seguridad Social proporciona a sus afiliados un talonario de volantes para desplazamientos temporales, que se puede conseguir en cualquier ambulatorio. Para viajes a países con los que existen convenios es muy útil, y evita problemas estar en posesión del certificado que proporcionan las delegaciones del Insa.

Por si acaso

EL botiquín de un coche no tiene que ser una farmacia ambulante, pero en él no deben faltar algunos productos imprescindibles, para paliar pequeños problemas. Desinfectantes, como alcohol o agua oxigenada, vendas, tiritas, esparadrapo, algodón y unas pequeñas tijeras pueden ser de utilidad en cualquier momento. Tampoco están de más un bote de mercromina, analgésicos, antiácidos, comprimidos para la diarrea o el estreñimiento y algún antiestamínico.



EL OCIO

Datos y fotos

Libro del Año 1984-85 del Automovilismo Deportivo, «4 tiempos». Arcris ediciones.

CON esta edición, el libro de «4 tiempos» cumple su cuarto año de vida y si-



gué siendo una obra indispensable en la biblioteca de cualquier aficionado al mundo del motor. Los principales resultados del automovilismo deportivo están recogidos en esta obra con importante material gráfico.

La golfemia

«La novela de un literato», de R. Cansinos Assens. Alianza Tres.

AUNQUE siempre sea de agradecer, no es necesario que Borges recuerde continuamente a este crí-



co, traductor y escritor, creador de mil revistas, traductor de todo lo humano y lo divino, testigo de una bohemia que en este segundo volumen de sus memorias desfila, como siempre, por un Madrid absurdo.

Recuerdos y olvidos

«Coto vedado», de Juan Goytisolo. Ed. Seix-Barral.

LO de menos es que algunas páginas de «iniciación» puedan chocar, lo de menos es que más que un libro de memorias lo sea —como diría Francisco Ayala— de recuerdos y olvidos, lo de menos es que cuente lo que quiera y cubra con un tupido velo el resto (¿quién que escribe no lo hace?), lo que de verdad agarra al lector es el tono utilizado, lo bien escrito que está.

Lorca (I parte)

«Federico García Lorca (I)», de Ian Gibson. Ed. Grijalbo.

HACE veinte años, el hispanista irlandés (hoy español) Ian Gibson vino a España tras las huellas de Lorca. Desde entonces no ha hecho otra cosa que seguirle los pasos, que convertirse en su sombra.

Juan Goytisolo
Coto vedado



TODA LA ELECTRONICA CANON
PARA QUE SUS FOTOS DEJEN HUELLA:

Canon T70

UN DEDO ORDENA AL CERE BRO

Póngala en sus manos y pulse la emoción: Cree sus fotos contando con el poder de una cámara revolucionaria; creada con un total concepto cibernético y la más avanzada tecnología.

Es la Canon T70. Ordénala: La T70 obedece con un Programa Normal: un Programa Tele, o un Programa Angular, para que usted elija entre velocidades altas o diafragmas cerrados. Un automatismo clásico, como es la Prioridad en la Velocidad, le asegura el diafragma correcto respecto a la velocidad elegida.

Y, como es lógico, una Opción Manual, por si usted decide llevar todo el control. Aun así el fotómetro TTL de la T70 le da dos posibilidades de lectura.

Otro programa a Diafragma Cerrado le permite la exposición con dispositivos especiales, como telescopios y objetivos macro.

Y, para sus fotos con flash, la T70 le permite elegir entre otros dos automatismos. A todo esto, su T70 le estará dando toda la información necesaria, tanto en su display LCD exterior, como a nivel de visor.

Y es que una cámara así sólo podría ser Canon. Hágase con ella y programe sus próximas fotos con una Canon T70. Estará actuando con el cerebro. Y sólo con un dedo, dejará huella.



El Display LCD luminoso le suministra toda la información, hasta 152 datos.



Selector de la modalidad, mando de ajuste de la sensibilidad y comprobador de la carga de las pilas.



Canon
CAMARA DEL AÑO EN EUROPA

T70

CEREBRO FOTOGRAFICO



La otra cara de Hollywood

HOLLYWOOD Babilonia», de Kenneth Anger. Ed. Tusquets.

Todo lo que el espectador, eternamente fascinado por el celuloide de Hollywood, quisiera saber (o tal vez prefiriera ignorar) sobre las estrellas del séptimo arte, sus pecados, sus debili-

dades, la cara oculta, vergonzosa con frecuencia, de tantos y tantos hombres y mujeres que llegaron hasta arriba, aunque muchos quedaron como juguetes rotos. El relato de esa Babilonia del celuloide aparece además profusamente ilustrado.

Una aventura moderna

EL año de Gracia», de Cristina Fernández Cubas. Ed. Tusquets.

Robinson, la isla del tesoro, los horizontes abiertos, la infancia recuperada, la tensión de la iniciación, la aventura como conocimiento, todo esto y mucho más contiene «El año de Gracia», la primera novela de una escritora catalana, ya acreditada por dos colecciones de relatos. Espléndidamente escrito, éste es uno de los libros verdaderamente importantes del año.

Todo sobre neumáticos

EL neumático para coches de turismo», enciclopedia práctica. Editado por Michelin y Nathan Internacional.

Indispensable para el conductor que desea saber todo sobre los neumáticos es este pequeño libro, ameno y profusamente ilustrado. Esta nueva publicación ha entrado recientemente a formar parte de la Enciclopedia práctica del consumo, colección destinada a orientar a los consumidores sobre los productos de más uso.



FOTOS

Frágil, se rompe

LAS cámaras de fotos, películas y demás accesorios nunca deben estar expuestos a temperaturas muy elevadas, por eso la guantera del coche y la bandeja posterior no son sitios adecuados para llevarlas. Lo ideal es disponer de una bolsa especial, que se puede guardar junto al equipaje, para que el material no se deteriore.

Si después del viaje no se quiere ir cargado constante-



Consejos básicos

Con el fotómetro estropeado hay máquinas que todavía pueden continuar trabajando colocando debidamente el diafragma y la velocidad. En líneas generales, las pautas a seguir son:

	50 ASA/ISO	100 ASA/ISO	400 ASA/ISO
Sol fuerte	1/125-f 11	1/125-f 16	1/250-f 22
Sol normal	1/125-f 8	1/125-f 11	1/250-f 16
Sombra clara	1/60-f 5,6	1/60-f 8	1/125-f 11
Sombra oscura	1/60-f 2,8	1/60-f 4	1/125-f 5,6



AUSTIN ROVER

EL 2 LITROS MAS INTELIGENTE.



Por su alto nivel en Tecnología

Todos sus componentes han sido estudiados científicamente, con la ayuda de la Informática y los más desarrollados sistemas de fabricación, para lograr un automóvil técnicamente perfecto. Todo un modelo en precisión.

Por sus bajos índices en Consumo

Gracias a su potente motor de 2 litros, con encendido programado y sistemas electrónicos de carburación o inyección, el nuevo Montego equilibra al máximo potencia y economía de consumo con un rendimiento sin límites.

Por su elevado coeficiente en Seguridad

En sus cinturones, con cuatro posiciones desarrolladas por ordenador, con una completa adaptabilidad. En sus nuevos neumáticos TD, con mayor eficiencia y agarre. Con visibilidad panorámica en el 84 por ciento del entorno, más espacio interior útil y un equipamiento inmejorable.

Conozca ahora el nuevo Montego en sus versiones: Montego HLS Mayfair y MG Montego EFI, en cualquiera de los concesionarios Austin Rover.

Desde 1.370.588 ptas F.F.

El nuevo Austin Montego es el primer automóvil seleccionado por el Design Centre de Londres.



MONTEGO

DE AUSTIN ROVER

MONTEGO 2.0 HLS MAYFAIR. Motor: 1.994 c.c. 100 CV. 5 velocidades. Velocidad máxima: 173 km/h. Aceleración: 0-100 en 10,5 seg. Consumo: 5,6 litros a 90 km/h. - 7,6 litros a 120 km/h. - 9,2 litros en circuito urbano. Equipamiento: Tapizado asientos en terciopelo. Moldura de las puertas en madera. Tapacubos embellecedores. Cierre centralizado. Elevavinas delantero eléctrico. Cristales tintados. Espejos exteriores con mando interior. Pre-instalación de radio con antena. Dirección asistida. Techo abierto. MG MONTEGO 2.0 EFI. Motor: 1.994 c.c. 112 CV. Inyección electrónica. Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración: 0-100 en 9,6 seg. Consumo: 6,5 litros a 90 km/h. - 8,4 litros a 120 km/h. - 10,3 litros en circuito urbano. Equipamiento adicional: Asientos y volante deportivos. Spoiler delantero y trasero. Llantas de aleación. AUSTIN ROVER ESPAÑA, S.A. Apdo. n.º 14.845. Tel. 676 82 11. 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.



mente con la bolsa se puede optar por un chaleco especial para llevar el equipo. En zonas de temperaturas extremas es conveniente disponer de un maletín térmico.



La fecha manda

PARA evitar problemas en las aduanas, no olvide las facturas en casa. Tampoco tenga premura en revelar sus fotografías en la zona donde las hizo, lo mejor es llevarlas al lugar donde habitualmente le hacen las copias. No compre película fuera, es mejor que sobre material que adquirir carretes caducados. Si no tiene más remedio observe bien que la caja no ha sido desprecintada y la fecha de caducidad.

Anticípese

NO se debe dejar para el último momento el

equipo fotográfico. Unos días antes de la partida, con tranquilidad, se debe de revisar. Comprobar el estado de las pilas y el funcionamiento del fotómetro. La limpieza en estos aparatos de precisión es fundamental, por ello llevar una gamuza y un pincel de aire nunca esta de más.

Ojo con los rateros

PROCURE llevar la cámara siempre con usted, no dejándola ni tan siquiera en el maletero del coche. Cuando vaya de paseo con la cámara a cuestas, llévela en bandolera. Así evitará que se la roben con el viejo truco del tirón. Si se para a descansar no la deje en cualquier lugar, ni siquiera encima de la mesa, man-



téngala colgada. Cuando se dispone de una bolsa para llevar el equipo es conveniente mantenerla siempre sujeta y no soltarla nunca, enrósquela en la pierna si está sentado y procure tenerla siempre a la vista.



VIDEO

La fiebre del magnetoscopio

HOY en día el video está desplazando a una velocidad vertiginosa a las otras dos formas de retener imágenes como son: las películas de super-8 y la fotografía. El verano es la época ideal para solazarse en el uso y manejo, especialmente de las cámaras. Su versatilidad, que permite visionar al instante lo que se ha filmado, y en caso de que no nos guste, borrarlo, es la característica que lo diferencia de las otras fórmulas.

Ojo con el instrumental

LEVARSE el video de vacaciones es una costumbre que se está extendiendo a pasos agigantados. Los aparatos pueden verse afectados en el transporte por lo que hay que ser excesivamente cuidadosos con ellos; lo mejor es embalarlos en su caja original, si es que no se ha tirado a la basura. En esta época es muy conveniente también cuidar con atención las cintas ya que el calor las puede afectar gravemente. Algo similar ocurre con la cámara: hay que protegerla con mimo del sol y antes de filmar dejar pasar unos minutos para que se adapte a la temperatura ambiente.



JUEGOS

¡Te echo una...!

ACABO la jornada. Los niños, por fin, se han ido a la cama; la televisión, un rollo como en invierno; el calor, los mosquitos. La espalda, abrasada por el sol y comenzando a aflorar las ampollas. ¿Qué poder hacer antes de irse a la cama? Pues jugar a algo, hombre. Además se han puesto de moda los juegos que, junto al placer de la competición, ofrecen la posibilidad de hacer-se una culturita.

La estrella del motor

¿QUE marca de cerveza patrocinaba la escudería de Paul Newman? ¿Cuántos títulos mundiales ha conseguido Angel Nieto? ¿De qué color son las placas de los coches con matrícula diplomática? Preguntas de este estilo se encuentran en el juego estrella de este verano, y no es porque lo digamos nosotros: la gran competición trivial de MOTOR 16. Un apasionante juego, para competidores entre catorce y noventa y nueve años.



El Medieval nipón

DESDE la Edad Media hasta el siglo XIX el «Shogun» (pronúnciese «chogun») era el general-jefe imperial, el personaje clave de la administración del Gobierno de Japón. ¿Recuerdan a Richard Chamberlain aprendiendo japonés como un descosido en aquella serie televisada? Pues eso). Se puede jugar ya al shogun cómodamente ante un tablero, en una partida de estrategia entre dos personas, parecida al ajedrez.



¿Quién conduce mejor?

COMODAMENTE sentado y con una bebida refrescante al alcance de la mano, se pueden vivir las apuradas situaciones de un conductor inmerso en el atestado tráfico. El juego de los mil kilómetros es una carrera contra las vicisitudes —un semáforo cerrado, quedarse sin gasolina, tener que ceder el paso, etcétera—, pero para cada mal existe un remedio que es necesario conseguir. Pueden participar de dos a seis jugadores.

Diez mil preguntas

MAGISTRAL es la penúltima novedad en la vorágine de juegos triviales basados en la formulación de numerosas preguntas. En este caso, nuestros conoci-



Ruleta de naipes

LA ruleta rusa es un juego de azar con naipes y tablero en el que se pueden intervenir hasta siete personas. Traído del mismísimo corazón de la taiga siberiana, el revólver es sustituido por una tarjeta y el zar manglea todo lo que puede. El dinero que se maneja son billetes de rublos.



mientos son puestos a prueba ante diez mil cuestiones que plantea el formulario, tanto de cultura general e historia como de espectáculos, personajes celebres, geografía, etcétera. Eso sí, está al alcance de un gran público con preguntas como «¿Quién fue el hermano de Rómulo?». O, «¿Se comió el lobo a Caperucita?». No es muy difícil, no...

BICICLETAS

Pedales para todos

LA bicicleta es un vehículo veraniego que muy pocos no saben usar. Las hay para todos los gustos y, por supuesto, para todos los bolsillos, ya que en España



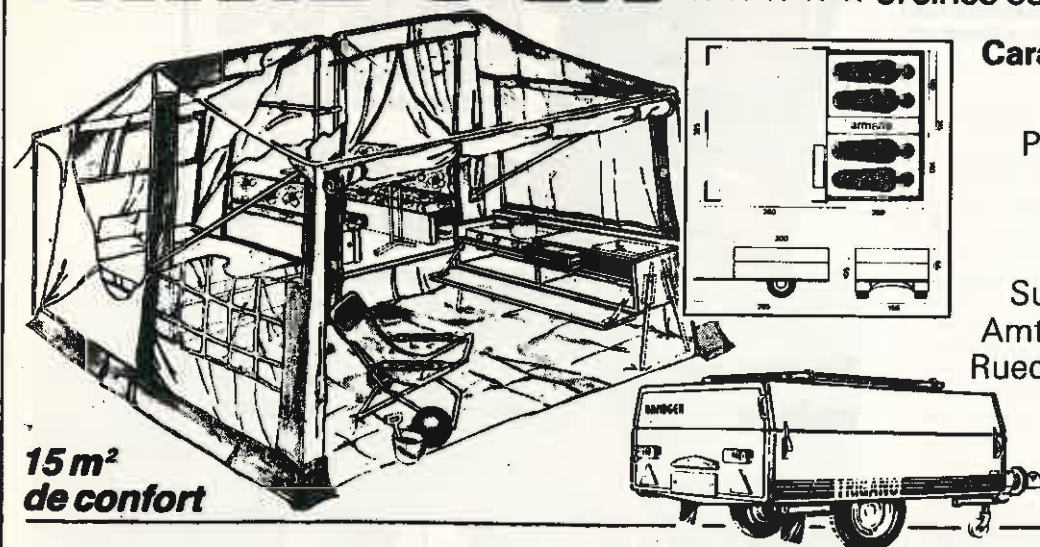
existe un amplio mercado que evoluciona día a día, por lo que es fácil encontrar algunos modelos pasados de moda que resultan más económicos y cumplen perfectamente su función. Los precios oscilan entre las 6.000 pesetas que puede costar una bicicleta infantil hasta más de 200.000 pesetas que llegan a valer las profesionales.

Continúa en pág. 84



RANDGER EL REMOLQUE VIVIENDA QUE INVITA A VIAJAR

★★★★★ el cinco estrellas ALEMAN



15 m² de confort

Características Principales:

Plazas: 4/5
Peso: 345 kilos completo c/. cocina
Freno automático (apto para 2 C.V.)
Suspensión independiente
Amortiguadores hidráulicos
Ruedas 520 x 13 sin cámara

con la garantía



IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA:

COMERCIAL LUMER, S. A.

Miser Rufet, 6. Tels. (93) 890 22 39 - 890 15 97

Vilafranca del Penedés (Barcelona)

Mercado

VENTAS DE TURISMOS EN MAYO '85

	Mayo	Enero-mayo
1.º Renault 11	5.368	28.897
2.º Peugeot 205	2.508	16.775
3.º Opel Corsa	2.432	16.775
4.º Ford Fiesta	2.384	12.963
5.º Renault 5	2.203	12.687
6.º VW Polo	2.030	7.295
7.º Citroën BX	1.843	8.240
8.º Renault 18	1.652	9.273
9.º Ford Escort	1.492	9.475
10.º Seat Panda	1.419	8.738
11.º Renault 9	1.397	12.911
12.º VW Passat	1.136	7.513
13.º Ford Orion	1.066	7.945
14.º Seat Ibiza	1.004	7.747
15.º Citroën Visa	1.004	4.100
16.º Talbot Horizon	994	6.641
17.º Seat Málaga	914	914
18.º Seat Ronda	776	5.263
19.º Talbot Solara	629	2.881
20.º Peugeot 505	600	3.730

POR MARCAS

	Mayo	Enero-mayo
1.º Renault	11.410	68.138
2.º Ford	4.942	30.383
3.º Seat	4.248	23.418
4.º Volkswagen	3.382	15.729
5.º Peugeot	3.108	17.634
6.º Citroën	2.935	13.914
7.º Opel	2.432	16.775
8.º Talbot	1.882	10.502

POR GRUPOS

	Mayo	Enero-mayo
1.º Fasa-Renault	11.410	68.138
2.º Seat + VW + Audi	7.630	39.147
3.º Peugeot + Talbot	4.990	28.136
4.º Ford	4.942	30.383
5.º Citroën	2.935	13.914
6.º Opel	2.432	16.775

Durante el pasado mayo se ha perdido nada menos que un 22,2 por 100 respecto a mayo del año anterior, por lo que la cifra de los cuatro primeros meses vuelve

a ser negativa, con unas pérdidas del 3 por 100, aproximadamente seis mil unidades menos que en el mismo periodo del año anterior. De las cifras que ofrecemos destacamos la presencia del Málaga, por primera vez, con un valor aún poco significativo, pero ya más bajo de lo que cabría pensar. El Renault 9 ha caído muy considerablemente (aparición del Málaga?) y el Citroën BX conoce una recuperación.



Oferta de la semana

Embarcaciones con descuento

La empresa Polikea, S. A., de Zamudio (Vizcaya), teléfono 452 02 21, ofrece a los lectores de MOTOR16 la posibilidad de aprovechar un descuento de 50.000 pesetas para la compra de las embarcaciones modelo Polikea 500, exenta de impuesto de



lujo, con bañera autoinchable.

El precio franco fábrica de la Polikea 500 diesel 18 caballos es de 1.290.000 pesetas.

La Polikea 500 para motor fuera borda, 600.000 pesetas; la Polikea 500 vela, 695.000. El único requisito que se pide es adjuntar al pedido cualquier anagrama de MOTOR16.

Mercado

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

KTM

250-MOT	250	40	—	492.000
250-GS	250	44	—	492.000
250-MC	250	46	—	493.000

LAMBRETTA

125	123	6	87	172.577
150	148	7,8	97	179.398
200	198	9,7	107	185.107

LAVERDA

RGS-1000	981	89	215	1.165.000
----------	-----	----	-----	-----------

MONTESA

Cota 242	233,3	—	—	272.230
Cota 348 Trial	342,5	—	—	270.290

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

MORINI

Cota 350	348,6	—	—	283.240
Enduro 80 H7	74,8	—	92	230.540
Enduro 250 H7	246,3	—	119	321.440
Enduro 350 H7	348,6	—	130	242.220
Impala 125	124	10	100	208.780
Impala 175	174,7	13	100	220.050

MOTO GUZZI

250 Enduro	239,5	20,8	138	341.180
350 Turismo	344,1	38,1	160	464.000
500 Sport	478,6	43	170	501.000
500 Canal	478,6	—	—	590.000

MOTO GUZZI

V 50 III	490	47	170	608.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 65	643,4	52	185	653.660
V 65-SF	643,4	52	180	770.305
V 65-Custom*	643,4	52	184	747.874
650-TS*	644	67	188	1.001.728
Le Mans III	844	81	220	1.003.934
1000-SF-MT	948,8	71	200	988.665
1000-Convert	948,8	—	—	818.280
California II	948,8	—	—	1.076.845

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

OSSA

250 TE	244,3	—	130	271.990
250 Copa	244,3	160	180	343.380
303 Trial	302,7	—	—	332.130
350 Ti-Ya	350,0	—	—	297.580

PUCH

Cobra M 82-TT-AD	73,3	12	95	222.300
Cobra M 82-Ges	73,3	14	20	199.500
Cobra M 82-TD	73,3	10	92	246.000

RIEJU

Shida	74	8,5	—	183.000
Marathon M-80	75	14	—	244.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

SUZUKI

GSX 550 ES	572	48	186	701.294
GSX 750 ES*	747	67	230	950.733

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

KAWASAKI

Kawa GSX 1100*	1.074	103	231	1.190.324
----------------	-------	-----	-----	-----------

VESPA

75 Junior	74,0	4,0	90	149.242
75 Elet	75,0	4,4	90	164.126
125 Elet	123,3	8,2	100	167.086
125 Eletart	123,3	8,2	100	176.447
125 NC	123,3	8,2	100	155.652
150 Ite	149,6	8,2	100	175.708
200 DN	198,0	10,2	110	188.082
200 DMN	198,0	10,2	110	189.880
200 Ite	198,0	10,2	110	210.831

YAMAHA

DT 80	—	—	—	217.550
SR 250	239	17,0	115	358.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.060
XS 400	399	46,5	175	586.200
XJ 600	589	72,0	200	839.500
XJ 650	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.176.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA

TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastin ofrece información a todos los interesados sobre las camadas disponibles, crianza de cachorros, trámites, etcétera, en los teléfonos 232 38 57 y 261 16 22.

EL EXITO DUCATO

EL Ducato se ha convertido en la principal baza de Fiat dentro del mercado de los vehículos comerciales. En cuatro años, la firma de Turín ha incrementado su cuota de mercado en ese segmento de un 26 a un 55 por 100. El Ducato es producido por los robots de las instalaciones de Atesa y es fruto de un acuerdo entre Fiat y las tres marcas francesas agrupadas en el grupo PSA.

CCC REGALA MOTOS

ENTRE los estudiantes matriculados en el curso de mecánico de motos de CCC se ha sorteado una Honda MBX Hurricane. El ganador del sorteo ha sido Francisco Marín Ayllón, de Istan (Málaga), que ahora podrá aplicar todos los co-

nocimientos que ha adquirido sobre esta máquina. La entrega de la moto la realizó Juan José Azcárate, director general de CCC, que anunció el sorteo de nuevas motos entre sus alumnos.



ESCOBILLAS SEGURAS

MOTORCRAFT ha iniciado la venta en el mercado español de una gama de escobillas universales y aerodinámicas de diseño exclusivo y alta seguridad. Esta gama puede ser adaptada al 97,5 por 100 del parque nacional de automóviles y a más del 90 por 100 del parque de vehículos industriales.



EQUIPO HERRANZ

PARA la actual temporada de 1985 del Campeonato de España de Rallyes de Tierra, Herranz, Sociedad Anónima ha depositado su confianza en Juan Arnella, que conduce un



BMW 524 td. El Equipo Herranz pretende alcanzar la primera posición en la clasificación diesel. La firma Iresa ha fabricado y suministrado todo el material estrictamente para competición que equipa este BMW.

3M PEGA MAS

EL departamento del ramo del automóvil de 3M acaba de lanzar al mercado el nuevo sistema Super Fast Urethane para realizar trabajos de sellado o sustitución de las lunas directamente adheridas a la carrocería. Basado en dos productos complementarios, el nuevo sistema está compuesto por una impresión de secado rápido, que



permite proteger al poliuretano de los rayos ultravioletas, al tiempo que incrementa notablemente su poder de adhesión sobre superficie de cristal o metal. El segundo producto integrado en este sistema es un cartucho sellador de poliuretano.

RALPH LAUREN, A ESPAÑA

LA firma norteamericana Polo-Ralph Lauren, líder en confección de ropa sport y número uno de ventas en Estados Unidos, va a introducirse muy pronto en España. Para ello ha elegido a Cortefiel, tanto para la difusión exclusiva de sus creaciones para hombre como para la concesión de licencias de apertura a todas las tiendas que deseen ser distribuidoras de la marca.

MICHELIN

Serie M



los neumáticos fuera de serie

MX

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

MXL

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

MXV

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

MICHELIN



Cuéntenos su caso

ESCRIBIR A ALEMANIA

LES ruego que me faciliten las direcciones de Volkswagen y Audi en sus países de origen.

J. Delgado López
Sevilla

Respuesta.—Audi NSU Auto Union AG, 800 Ingolstadt, Alemania. Volkswagen AG, Wolfsburg, Alemania.

A CESAR LO QUE ES DE CESAR

HACE algún tiempo adquirí de un particular un Seat Ronda 65, del año 83, y ateniéndome a su publicación, pagué 675.000 pesetas por el coche, creyendo que hacía una compra justa.



Cual ha sido mi sorpresa al comprobar posteriormente que las valoraciones en otras publicaciones eran 100.000 pesetas más bajas e incluso he visto posteriormente dos ventas de las mismas características por 75.000 pesetas menos.

Me siento defraudado por los datos de su publicación y me agradecería que me diesen alguna explicación sobre estas diferencias de precios que perjudican a quien se

compre un coche fiándose de ellos.

David Mayo
Pamplona

Respuesta.—La valoración a que usted hace referencia comprende el periodo marzo-abril de este año. Bajo la marca Seat, constaba el nombre del responsable de los precios, el señor Izquierdo (que ya no está en ese departamento). Es, por tanto, Seat la responsable de

esta valoración, que la propia firma facilita a sus concesionarios y compra-ventas. Nosotros no hacíamos más que recoger lo que Seat hace público.

Desde hace algunas fechas publicamos las valoraciones de la Asociación de Vendedores (GANVAM) para evitar precisamente los abusos que algunas marcas llevaban a cabo con estas valoraciones. Lamentamos el perjuicio que se le ha causado, pero tenga presente que el precio que pagó es el precio que, teóricamente, le hubiese ofrecido un agente de Seat al vendedor, descontando naturalmente el valor de las reparaciones

LUZ AMARILLA, LUZ BLANCA

DESDE hace cerca de un año vengo consultando a técnicos y expertos sobre las ventajas e inconvenientes de cada uno de los tipos de luz antiniebla, blanca o amarilla, sin llegar a ningún resultado. Por esta zona malagueña son muy frecuentes las nieblas y tras varias experiencias no acabo de encontrar ningún sistema que me satisfaga totalmente. Desearía me informaseis lo que creéis mejor para mi caso.

Alfonso Zarza
Algatocin (Málaga)

Respuesta.—Sobre el color de las luces más apropiadas para niebla no se ponen de acuerdo ni siquiera los especialistas. Si nos atenemos a lo que se utiliza en competición (en donde con más intensidad se experimenta en este terreno), vemos que la gran mayoría se inclina por las luces amarillas, pero no debemos olvidar que en los rallyes no siempre se montan luces que se ajustan a lo que marca el Código de Circulación, por intensidad y por número de puntos de luz. La amarilla proporciona un menor deslumbramiento, mientras que la blanca ofrece una mayor penetración. Posiblemente lo mejor sería montar unos proyectores de color blanco, situados muy bajos, con grandes viseras para evitar la reflexión lo más posible,

CRITICA DE TIENDAS

HIPERMERCADO DEL AUTOMOVIL

EN la calle de Ayala, número 64, teléfono 431 32 63, en el madrileño barrio de Salamanca, muy cerca de la calle Príncipe de Vergara, antigua General Mola, se encuentra Hiper-Auto, auténtico hipermercado de coches de importación y algunos nacionales.

Un acceso cómodo, con parking para clientes, siete mil metros cuadrados divididos en tres plantas dedicados a exposición, taller mecánico, lavado y parking son algunas de sus características. Las instalaciones son funcionales, limpias, modernas; podríamos decir que no desentonan con los coches que allí se exponen. Más de doscientos automóviles revisados esperan al visitante; es un sitio adecuado para las personas que se desplazan de otras ciudades en busca de esos coches de importación que

tanto escasean en las provincias. La garantía que ofrecen depende de la antigüedad de cada uno. La presentación es francamente buena y los precios están en la línea general, aunque tirando un poco hacia arriba. La tasación del coche que el cliente entrega a cambio, depende del que se lleve, no siendo especialmente alta. La atención de los vendedores es buena; conocen bien ca-

da uno de los productos que venden.

Una de las ventajas de esta macro exposición es que los coches no están apiñados como suele ocurrir en muchas exposiciones: se pueden observar tranquilamente sin mancharse y sin apreturas de espacio. También disponen de una exposición con distintos coches nuevos, gozando de las mismas ventajas que en los usados.



Puntuaciones:
Exposición, 9; vendedores, 8; entregas, 8; financiación, 7.

Red de servicios España

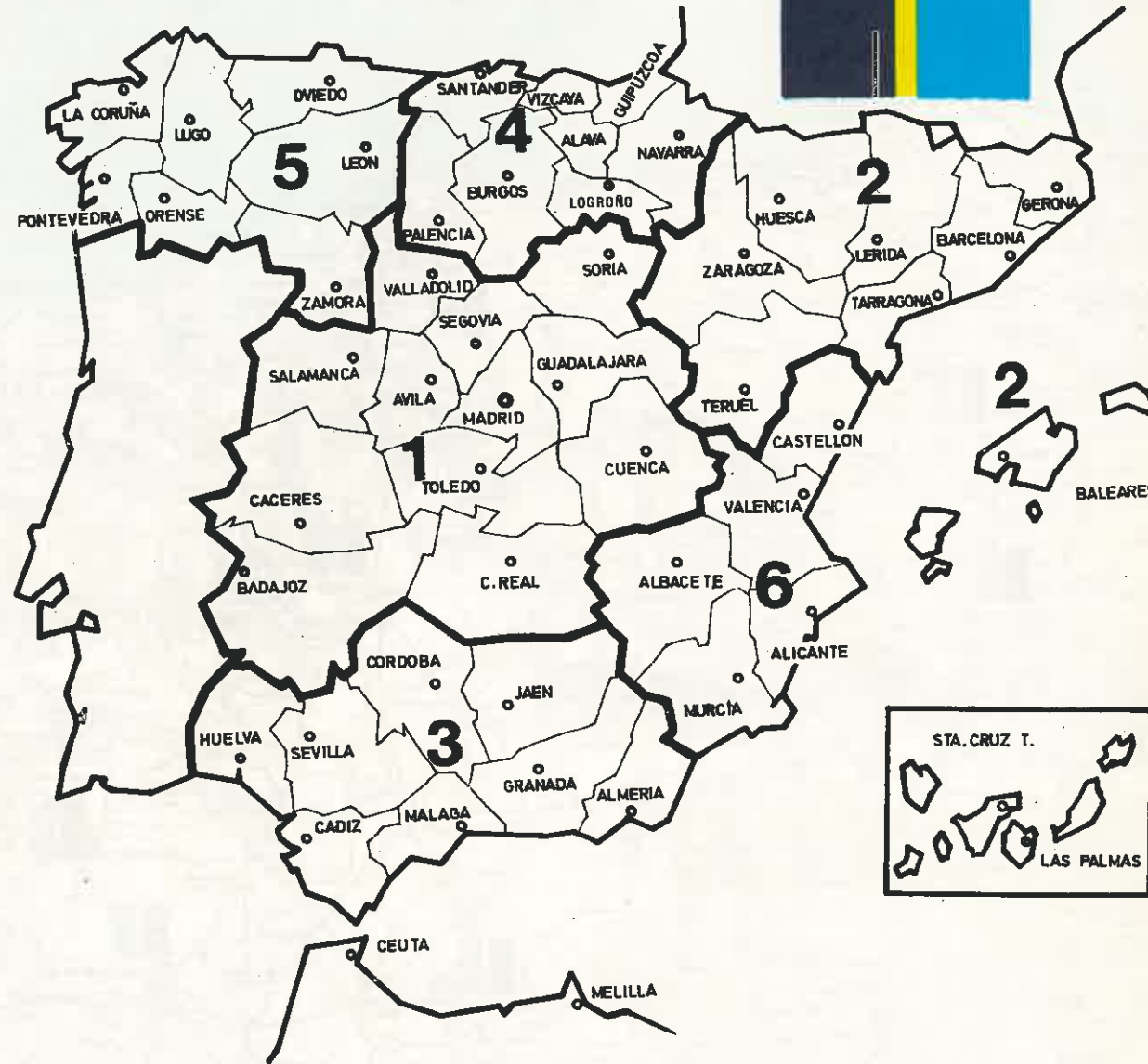


PEUGEOT - TALBOT

Red de servicios

La Red de Servicios PEUGEOT-TALBOT, está constituida por seis Direcciones Regionales, que sumen la representación de la POST-VENTA en el ámbito territorial reflejado en el mapa adjunto.

PEUGEOT
TALBOT



DIRECCION REGIONAL 1

Ronda de Valencia, 1
28012-MADRID
Tfnos.: 91/239 41 08 - 239 41 00

DIRECCION REGIONAL 2

Calle Maestro Pérez Cabrero, 5-2º-2
08021-BARCELONA
Tfnos.: 93/200 88 90 - 86 89 - 81 88 - 71 21

DIRECCION REGIONAL 3

Autopista de San Pablo, Km. 537
41007-SEVILLA
Tfnos.: 954/35 83 18 - 76 53 - 86 63

DIRECCION REGIONAL 4

Calle Diputación, 4 Bis - 6º
48009-BILBAO
Tfnos.: 94/424 93 44 - 29 33 - 29 34

DIRECCION REGIONAL 5

Calle Donantes de Sangre, 5-1º Centro
(Travesía Médico Rodríguez)
15004-LA CORUÑA
Tfno.: 981/27 28 00

DIRECCION REGIONAL 6

Calle Gasco Oliag, 12-1ª Pta.-2ª
46010-VALENCIA
Tno.: 96/362 70 11

Agenda

DEL 18 AL 24 DE JUNIO

Televisión

El domingo 23 de junio, por la Primera Cadena y dentro del programa «Estudio estadio», se retransmitirá desde el circuito de Mongay, Lérida, el **Gran Premio de España de Motocross de 250 c.c.** También por la Primera Cadena, en la edición de tarde de este espacio, se dará la salida del **Gran Premio de Estados Unidos de Fórmula 1**, y el sábado, dentro de «Estadio 2», se conectará con Detroit para ofrecer los **entrenamientos** de este Gran Premio.

Automovilismo

La **Subida al Cerro Negro**, puntuable para el **Campeonato de España**, se celebrará en la ciudad toledana de Talavera de la Reina el domingo día 23.
El **Rallye Ciudad de Santa Cruz** tendrá lugar los días 22 y 23 de junio en la isla canaria de Tenerife. Esta prueba es puntuable para el **Campeonato de España de Rallyes**.

Clásicos

Para los días 22, 23 y 24 de junio, el Club Ferrari y la Asociación Española de Clásicos Deportivos han previsto una **reunión de clásicos deportivos en Ezcaratz**, Logroño, con subida cronometrada incluida.

Motociclismo

Los días 22 y 23 de junio tendrá lugar la **IV Concentración Nacional de Motox BMW**. Las inscripciones se admiten en los concesionarios de la marca.

pero apenas nos duraría esta solución un par de aparcamientos, ya que sobrasen mucho de la carrocería. Un par de proyectores de 100 vatios como los que se usan en competición exigen un alternador de mayor carga y una instalación eléctrica especial, con relés específicos.

PUEBLO FANTASMA

TRAS adquirir un mapa oficial de carreteras, observo que en la página 13, cuadrante A-1, se ha omitido el pueblo de Calzadilla de los Hermanillos, cuando figuran otros pueblos con

menos entidad, como Castellanos y otros muchos. Esta omisión es más grave aún si consideramos que Calzadilla se encuentra en el Camino de Santiago, que viene desde Calzada del Coto y prosigue hasta Villamarco. Otro error que observo es que en Villamiño, la carretera pasa por el centro del pueblo, mientras que en el mapa aparece alejada del mismo.

Herminio Presa
Guernica

SIN RESPETO

PASO a relatarle a continuación parte de un viaje a Burgos de los que suelo hacer semanalmente por causa de mi trabajo.

Pues bien, el lunes 20 de mayo, cuando ya había pasado Aranda de Duero, doy alcance a un coche Seat Ritmo de Tráfico, con matrícula PGC-1693-D, pero no de los que suelen estar escondidos o que van despacio por el arcén, éste iba a 130 km/h., con lo cual me quedé detrás de él, pues alcanzamos a un camión que, después de pasarlo, se puso en 150 km/h., según el «cuenta» mío.

Cruzamos Quintanilla de la Mata con placas de 90 y 70 km/h. de máximo y pasamos a 100. Atravesamos Lerma a 80 km/h., cuando hay un límite de 50 km/h. Bueno, con decirle que hicimos los 85 km. que separan Aranda de Duero de Burgos en cuarenta y tres minutos, se puede hacer a la idea de

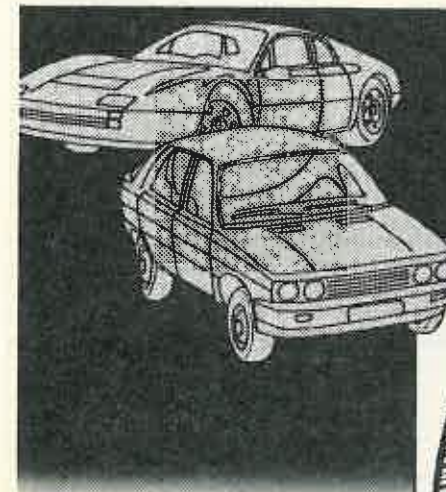
cómo pasó. El caso viene que luego tú vas por carretera a esa velocidad y te pilla un «espía», entiéndase radar, y te la has cargado, y que luego diga el señor Palacín que sus miembros respetan las leyes. Sin más, atentamente.

J. M. S.

APARCAR EN JADRAQUE

QUISIERA advertir a todos los automovilistas sobre los peligros de aparcar en la carretera comarcal 101 (Madrid-Soria, en los alrededores del kilómetro 46, en la localidad de Jadraque). Desde hace ya varias semanas, los sábados, miembros de la Guardia Civil se dedican a denunciar a los vehículos de matrículas distintas a las de Guadalajara, estacionados en el arcén, que es de más de tres metros de ancho y sin que exista ninguna señal de prohibición. Me pregunto por qué no reparan las carreteras de la zona con los dineros que están sacando a mi bolsillo y al de otros automovilistas.

José Julio Ramos
Madrid



¡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



Las COMPRAS

MODA BAJO EL AGUA



Los bañadores van a ser las prendas más usuales este próximo verano en detrimento de los bikinis, y los hay para todos los gustos. Este modelo tropical lo venden en Mis Abuelos por 5.400 pesetas.



Para usar como bikini y también como tanga, está pensado este modelo de Bolusa con grandes y llamativos estampados que harán furor en playas y piscinas.

En Aguananas hay bikinis como éste de todos los colores y por 2.990 pesetas. El minitraje de baño para caballero se puede encontrar en Pirata por 3.300 pesetas.



Así de floridos pueden ir los más atrevidos este verano con el bañador de bolsillos que venden en Pirata y cuyo precio es 6.400 pesetas.

Este modelo de Musgo es muy apropiado para pegarse un chapuzón (6.940 pesetas). Con la toalla a juego (3.975 pesetas). Para dar una vuelta por la playa y estar a la moda este conjunto estampado de caballero es muy adecuado. La camisa vale 3.985 pesetas y el bañador 3.150 en Suomi.

Bañadores a juego con la camisa para los hombres y escotados trajes de baño de una pieza para las más atrevidas. En Suomi se pueden equipar los caballeros (3.985 la camisa y 3.480 el bañador). El traje de baño femenino lo venden en Aguananas por 4.990 pesetas.



Clásico y elegante a la vez es este traje de baño que venden en Pirata por 5.200 pesetas. Las gafas son de Musgo y su precio es 3.500 pesetas.



En Pirata por 680 pesetas se puede conseguir este práctico pareo que sirve para todo. También tienen las zapatillas a juego.



Original y llamativo es el estampado de este tanga que se puede comprar en Aguananas por 2.990 pesetas directamente importado de Brasil.



Direcciones. Mis Abuelos, General Martínez Campos, 47. Madrid. Bolusa, General Pardiñas, 106. Madrid. Aguananas, Ayala, 81. Madrid. Pirata Núñez de Balboa, 84. Madrid. Suoi, Núñez de Balboa, 99. Madrid. Musgo, Hermosilla, 11. Madrid.

Las COMPRAS

DE TODO UN POCO



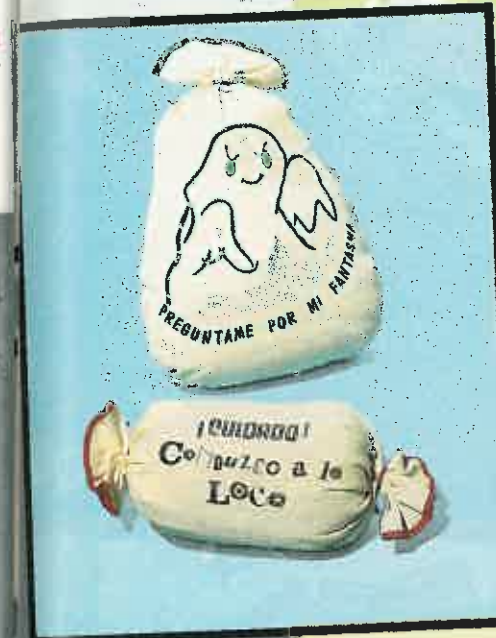
Tienda de campaña para montar sobre la baca del coche. Se encuentra en Deportes El Camping (Bravo Murillo, 118. Madrid) por 51.000 pesetas.

Para evitar que el calor empañe el cristal del casco, es útil la loción antivaho (470 pesetas) que venden junto con los adhesivos rojo y amarillo (125 y 145 pesetas) en Cauca (San Bernardo, 76. Madrid) y en Impala (Amigó, 35. Barcelona).



Juego de relojes para coche. Voltímetro y presión de aceite cuestan 8.500 pesetas. El controlador de la temperatura, 1.750 pesetas. Se encuentran en Emilio Gayo (Infanta Mercedes, 53. Madrid) y en Accesorios Juliá (Bahía de Juliá, 127. Barcelona).

Dos cojines de viaje insólitos. Uno contiene el espíritu de su fantasma familiar con las instrucciones para su cuidado (1.200 pesetas), y el otro advierte a los que conducen «a lo loco» (650 pesetas). Se pueden encontrar en Mis Abuelos (Martínez Campos, 47. Madrid).



Aplicables al mechero del coche son este ventilador giratorio de 12 voltios (1.900 pesetas) que venden en Accesorios Cie (Ayala, 88-bis. Madrid), y el pequeño secador de pelo (1.290 pesetas), de Taiwán (Luchana, 17. Madrid).



En la puerta o punto veraniego del coche no pueden faltar las clásicas fundas (1.188 pesetas) ni el espejo antideslumbrante (290 pesetas). Se pueden comprar en Repuestos Génova (Génova, 16. Madrid).



Bolsas de playa para todos los gustos. La gris y amarilla cuesta 1.450 pesetas, y la de barcos, 3.890 pesetas. El neceser a juego sale por 1.490 en Mis Abuelos (Martínez Campos, 47. Madrid).



El chaleco (6.450 pesetas), la camiseta (2.950 pesetas) y el último modelo de casco de la serie Sirocco (11.600 pesetas) se pueden encontrar en Ferrera-Carrero (Duque de Sesto, 38. Madrid) y en Gamma Motos (Travesera de Gracia, 14. Barcelona).



Para no perder el rumbo, ni en el coche ni en alta mar, están esta serie de relojes de sol (2.000 pesetas el grande y 1.000 pesetas el pequeño) y esta brújula-compás (25.000 pesetas) de La Tienda Marinera (Joaquín Costa, 57. Madrid).

Con todas las ventajas de Visa. Con todo el poder del oro.



- Por primera vez en Europa.
- Para comprar prácticamente sin límite.*
- Con un crédito permanente de 500.000 pts.
- Para conseguir hasta 200.000 pts. en los cajeros automáticos Banco 24 Horas.

- Para obtener dinero en efectivo en Bancos y hoteles.
- Para reservar hotel por teléfono.
- Para disfrutar de un seguro de accidentes permanente de 25 millones de pts. e incluso, opcionalmente, hasta el doble de esa cifra.**
- Para casi todo lo que puede imaginar, cueste lo que cueste.

**Tarjeta Visa Oro,
naturalmente,
del Banco de Bilbao.**



BANCO DE BILBAO

* El uso de la tarjeta de crédito en el extranjero está sujeto a las normas legales sobre control de cambios.
** Compañía aseguradora: Aurora-Polar, S. A.

¡Qué ideas!



DE GUIA EN GUIA

Viajar por poco dinero

Orientadas principalmente para los viajeros con poco dinero, las guías «Salimos» son una completa colección que abarca algunas zonas españolas y diferentes países del mundo. De reciente aparición es la genérica dedicada a España y las de bolsillo de Andalucía-Costa del Sol, Barcelona-Costa Brava, Madrid, Marruecos, Atenas, Londres, París y Roma.



Este mismo organismo edita también otras guías muy útiles como son: de apartamentos turísticos, de hoteles, de golf y la de casas de labranza, de próxima aparición.

Del buen comer

Veranear sin comer es imposible. Por ello, junto a las clásicas guías de visitas obligadas, carreteras, alojamientos, etcétera, no debe



Elegir techo

Los campings de cada provincia y una completa colección de datos sobre cada uno de ellos, precios, periodos de apertura, capacidad, etcétera, se pueden encontrar en la «Guía oficial de campings España 85», que, como todos los años, edita la Secretaría General de Turismo. Su precio es de 300 pesetas y no puede faltar en el equipaje de todos aquellos que piensen veranear en campings.



faltar la documentación básica para saber qué comer y dónde poder hacerlo. Existe para ello abundante bibliografía, razonablemente documentada y objetiva. Queremos, sin embargo, destacar tres de ellas: «Guía oficial de restaurantes de España 85/86», editada por la Secretaría General de Turismo. «Guía del viajero. España 85», editada por Argos Vergara y elaborada por la Academia Española de Gastronomía y Cofradía de la Buena Mesa y «Guía gastronómica y turística de España», que edita Gourmetout.

Rutas Pirelli

A semejanza de Firestone, Pirelli acaba de editar una guía de viajes por España que contiene una completa información turística y cultural, junto con una valoración de restaurantes y hoteles.

Recorrer mundo

Emprender un viaje en automóvil sin un buen mapa de carreteras a mano puede ser una locura. Existen excelentes y variadas colecciones que cubren todos los rincones del mundo. Desde los más baratos, y no por ello desdénables, Firestone y Michelin, hasta los más caros y completos, como son Hallwag, Kümmel-Prey, Ravestein y Bartolomew.



España al completo

Si se prefieren los atlas de carreteras, Campsa y el MOPU, entre los organismos oficiales los publican cada año. Cuestan alrededor de las 1.200 pesetas. Son completos y de fácil manejo. También existen otras posibilidades si se quiere gastar menos dinero: el editado por Pirelli —575 pesetas—, Almax —750 pesetas—, Plaza y Janés —750 pesetas—, o el editado por Everest —750 pesetas—. Almax es el más completo, pero el precio es de 1.450 pesetas.

DE UN PASO AVANTE



CON UN EVINRUDE

SABEMOS LO QUE USTED ESPERA DE UN FUERABORDA

Por mucho que sepa uno de vela, viene bien a veces una pequeña ayuda en situaciones críticas.

Por eso, para darle empuje cuando le haga falta, hemos desarrollado la gama Evinrude de motores auxiliares "Yachtwin 4", "Yachtwin 6", "Yachtwin 8" y "Yachtwin 9.9".

Podrá contar con una enérgica Marcha Atrás, la de nuestro cambio de Marchas completo Avante/Punto muerto/Atrás. Podrá confiar en un arranque inmediato, gracias a nuestro encendido electrónico Firepower® (excepto en el "Yachtwin 4"). Y también podrá beneficiarse de un funcionamiento económico y de alto rendimiento con la mezcla de gasolina y aceite 100:1 que recomendamos.

Además, incluso cuando van provistos de ejes extralargos (Modelos 8 y 9.9), los Yachtwin de Evinrude se montan fácilmente —y se guardan igual de fácil cuando no se necesitan.

Muchas y buenas razones para Dar Un Paso Avante Con Un Evinrude.

EVINRUDE
FUERABORDAS

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

MOTORMASO

Autovía de Castelldefels, Km. 9 - Cruce Ctra. de Viladecans - Apartado 53 SANT BOI (Barcelona) - Tel. 93/661 41 00 - Telex 50754 JMMV-E



¡Qué ideas!



LOS VIAJES

Parques para soñar

Entre los espacios naturales protegidos, la figura del parque nacional es, quizá, la más destacada de nuestra legislación. Nueve fantásticos parques existen en nuestro país y no es tan difícil visitarlos, siempre y cuando se parta con una idea primordial: el respeto a la poca naturaleza viva que nos va quedando. El verano es buena época para conocerlos mejor. Sólo hace falta ánimo, ropa cómoda y los imprescindibles prismáticos y equipo fotográfico, aunque en alguna ocasión se haya de contar antes con el Icona. Recogemos ahora una breve guía de seis de esos parques.

Tablas de Daimiel

Situadas en la provincia de Ciudad Real, las tablas son áreas de desbordamiento, más o menos continuo, de ríos como el Cigüela o el



Guadiana. Las aves, su principal fauna, las utilizan para cubrir diferentes necesidades de su ciclo vital: o como lugar de descanso, en el caso de las migratorias, o para invernar. Para acceder al parque conviene ponerse en contacto con Icona, avda. de los Mártires, núm. 31, en Ciudad Real. Tel. (926) 21 32 02.

Doñana

Es uno de los espacios naturales con más solera. Este conjunto, situado en Huelva, está abierto al Atlántico



y es aeropuerto de aves migratorias entre África y Europa. En la zona se mezclan playas, dunas y marismas con lince, gamos, malvasas o águilas reales. Para visitarlo no se precisa autorización especial, aunque hay un cupo diario de personas. Para más información llamar al teléfono de Huelva (955) 43 04 32.

LA CARTA VERDE

Para viajar en automóvil fuera de España es un documento imprescindible la Carta Verde. Sin este seguro internacional de accidentes no se puede pasar ninguna frontera. Por lo general, la Carta Verde se consigue en los puestos fronterizos, pero en este caso tan sólo cubre daños a terceros. Es conveniente, si se va a estar fuera más de una semana o se piensan recorrer muchos kilómetros, tenerla ya preparada antes de la salida.

De esta forma se evitan posibles colas en la frontera, y, lo que es más importante, si usted la saca en su propia compañía de seguros como ampliación de su póliza, le cubrirá a todo riesgo. Esto cuesta aproximadamente un 35 por 100 más que si la hace a terceros, pero merece la pena.

Aigües Tortes-Sant Maurici

Los meandros de alta montaña, los aigües tortes, muy abundantes, dan nom-



bre a este parque nacional leridano, zona repleta de lagos y vegetación entre montañas impresionantes y una fauna pirenaica variada pero poco visible. En sus inmediaciones existen numerosos puestos de albergue. Icona informa sobre este parque en Lérida, C/. General Yagüe, núm. 37. Teléfono (933) 23 80 40.

Covadonga

Es el parque nacional más antiguo y donde con mejor fidelidad se unen el arte de la naturaleza, la religión y la historia. Los lagos Enol y



Ercina es la zona más conocida y visitada del parque. En sus bosques se refugian



rebecos, corzos, jabalíes, zorros y lobos, así como varios tipos de águila, el casi desaparecido urogallo y algún que otro oso.



Ordesa

Un admirable conjunto de bellezas naturales convive en esta zona del Pirineo aragonés desde hace miles de años. En este espacio natural de la provincia de Huesca se combina una fauna rica, una vegetación variada y un paisaje impresionante donde queda el último reducto de cabra pirenaica.

Viaje con ECUS

La última novedad en dinero de «mentirijillas» es el cheque de viaje extendido en ecus, la unidad de cuenta de la Comunidad Económica Europea. Cada cheque de 50 ecus —6.300 pesetas— cuenta con las mismas ventajas que los cheques de viajes tradicio-

nales, y una más adicional: al componerse esta unidad monetaria de una cesta de monedas se salva de las fluctuaciones que cualquier divisa pueda sufrir en un momento determinado. Estos cheques se podrán adquirir a finales de este mes, en Francia.

Los combustibles en Europa

País	Super	Normal	Gasóleo
Bélgica (en francos)	36,—	34,70	24,85
Dinamarca (en coronas)	6,57	6,43	4,15
España (en pesetas)	93,—	87,—	62,—
Francia (en francos)	5,80	5,45	4,25
Grecia (en dracmas)	65,—	57,—	31,50
Holanda (en florines)	1,85	1,70	1,20
Irlanda (en peniques)	68,—	66,20	60,10
Italia (en liras)	1.355,—	1.305,—	723,—
Luxemburgo (en francos)	26,90	27,90	22,—
Portugal (en escudos)	109,—	105,—	66,—
Reino Unido (en peniques)	45,—	44,—	44,—
RFA (en marcos)	1,54	1,45	1,36

Oficinas de turismo extranjeras en España

Alemania: Oficina Nacional Alemana de Turismo. San Agustín, 2. Madrid. Tel. (91) 429 35 51.
Austria: Oficina Nacional Austriaca del Turismo. Plaza de España (Torre de Madrid). Madrid. Tel. (91) 247 89 24.
Bolivia: Instituto Boliviano de Turismo. Diego de León, 69, 1.º A. Madrid. Tel. (91) 402 81 05.
Brasil: Sección Comercial y de Turismo. Jacometrezo, 4, 7.º. Madrid. Tel. (91) 221 83 68.
Bulgaria: Oficina Nacional Bulgara de Turismo. Princesa, 12. Madrid. Tel. (91) 242 07 20/21.
Colombia: Oficina de Turismo. Princesa, 17. Tel. 248 50 50/50 90.
Checoslovaquia: Consulado. Pinar, 20. Madrid. Tel. (91) 411 17 87.
Chile: Servicio Nacional de Turismo de Chile. Guadalupe, 13, bajo. Madrid. Tel. (91) 261 03 86.
Ecuador: Turismo. Príncipe de Vergara, 73, 7.º. Madrid. Tel. (91) 410 44 19/419 59 58.
Egipto: Representada por Egypt Air. Plaza España, Ed. España. Tel. 241 17 94/21 59.
Filipinas: Zurbano, 36. Madrid. Tel. (91) 410 44 19.
Francia: Servicios Oficiales del Turismo Francés. Gran Vía, 59. Madrid. Tel. (91) 248 04 01. Gran Vía, 656. Barcelona. Tel. (93) 318 01 91.
Gran Bretaña: Plaza de España (Torre de Madrid). Madrid. Tel. (91) 241 13 96.
Grecia: Oficina Nacional de Turismo Griego. Torre de Madrid. Pl. 28. Plaza de España. Madrid. Tel. (91) 248 48 89.
Holanda: Delegación Oficial del Turismo Holandés. P.º de la Castellana, 178-180. Apartado 8101. Madrid. Tel. (91) 458 21 00.
Hungría: Juan Álvarez Mendizábal, 1, 3.º. Madrid. Tel. (91) 241 25 44.
India: Representación del Turismo de la India. Princesa (Torre de Madrid). Madrid. Tel. (91) 241 44 68.
Irlanda: Oficina de Turismo de Irlanda. Apartado de Correos 1028. Gran Vía, 88. Madrid.
Israel: Oficina Nacional de Turismo de Israel. P.º de la Castellana, 45. Madrid. Tel. (91) 410 35 24.
Italia: Organismo Oficial Italiano para el Turismo. Alcalá, 63. Madrid. Tel. (91) 276 80 03. Aribán, 212-216. Barcelona. Tel. (93) 217 87 82.
Marruecos: Oficina Nacional Marroquí de Turismo. Gran Vía, 88. Madrid. Tel. (91) 241 25 63/29 95.
México: Consejo Nacional de Turismo de México. Velázquez, 126. Madrid. Tel. (91) 261 18 27.
Países Escandinavos: Líneas Aéreas Escandinavas, SAA. Gran Vía, 88. Madrid. Tel. (91) 247 17 00.
Panamá: Instituto Panameño de Turismo (IPAT). Gran Vía, 88. Madrid. Tel. (91) 248 96 49.
Perú: Orense, 18. Madrid. Tel. (91) 456 34 13.
Portugal: Oficina de Turismo de Portugal en España. Gran Vía, 27, 1.º. Madrid. Tel. (91) 222 93 54.
Ronda de San Pedro, 7, 1.º. Barcelona. Tel. (93) 317 79 99. Marqués de Velladares, 29. Vigo. Tel. (986) 22 49 59.
Puerto Rico: Oficina de Turismo de Puerto Rico. P.º de la Castellana, 144. Madrid. Tel. (91) 457 10 94.
República Dominicana: Delegación de Turismo. P.º de la Castellana, 30. Madrid. Tel. (91) 431 53 54.
Rumania: Avda. Alfonso XIII, 157. Madrid. Tel. (91) 458 78 95.
Sudáfrica: Plaza de España (Torre de Madrid), Pl. 28/5. Madrid. Tel. (91) 247 65 79.
Suiza: Gran Vía, 84, 1.º (Edificio España). Madrid. Tel. (91) 247 06 38.
Túnez: Oficina Nacional Tunecina de Turismo. Plaza de España (Torre de Madrid). Madrid. Tel. (91) 248 14 35.
Turquía: Oficina de Turismo Turco. Plaza de España (Torre de Madrid), Pl. 13. Madrid. Tel. (91) 248 70 14.
Yugoslavia: Gran Vía, 88. Tel. 247 97 15.

Cuidemos el turismo



El turismo es una industria de servicios en la que el factor humano juega un papel fundamental.

De nada valen unas magníficas instalaciones, una organización adecuada y unos atractivos de primera clase si las personas que hacen funcionar el sistema no actúan, al menos, al mismo nivel.

El turismo representa hoy más del 11 por 100 del Producto Nacional Bruto de España y no ha dejado de crecer en los últimos años.

En 1985 se ingresarán por turismo extranjero un billón quinientos mil millones de pesetas, el doble que en 1982.

Todos los estudios sobre motivaciones nos demuestran que el primer factor de decisión es el llamado efecto boca-oído: el turista decide el viaje por lo que le ha contado algún amigo, pariente, conocido, que ha estado anteriormente en el lugar elegido.

La publicidad turística y otros medios de promoción tienen una incidencia secundaria, sirven, sobre todo, para reafirmar la decisión y preparar el viaje con mayor facilidad.

Esta sutil propaganda es la labor cotidiana de todos los que trabajamos en el sector. La adecuada atención a una clientela tan diversa es la garantía de que el turista divulgue su experiencia, con el beneficio que eso supone para todos.

Ignacio Vassallo. Director general de promoción del turismo



¡Qué ideas!



Dinero de plástico

Se quiera o no el plástico está ganando terreno al dinero de verdad, por una razón muy simple: su practicidad. Prácticamente la totalidad de las entidades financieras ofrecen este servicio que evita ir cargado de dinero y ser la presa fácil de los «cacos»,

por aquello de la inseguridad ciudadana.

Para desplazamientos al extranjero en que las tarjetas nacionales pueden no servir es conveniente proveerse de cheques de viaje que son aceptados en casi todos los rincones del mundo.



Caldera de Taburiente

Ubicado en pleno corazón de la isla de La Palma, su situación lo ha relegado a un cuarto puesto, frente a los otros parques insulares de Teide (Tenerife), Timanfaya (Lanzarote) y Garajonay (Gomera). La mayor caldera del mundo, la de Taburiente, un circo de 8 kilóme-

tros de diámetro, convive con una flora inimaginable y exótica, de especies totalmente desconocidas para muchos ojos. Para más información sobre este parque contactar con Icona en Santa Cruz de la Palma, avda. de Blas Pérez, núm. 17. Tel. (922) 41 15 83.

SPARKOMATIC



COMERCIAL IMPORMA S. A.
LAFORJA, 140 BAJOS
08021 BARCELONA
TEL. 2013286

¿Qué ideas!



VAMOS A COMER

Se han acabado las prisas. Quedan lejos, por unos días, las comidas rápidas o de trabajo, la hamburguesa de plástico, los tentempiés a salto de mata. El verano también se puede dedicar a comer reposadamente, masticando despacio, saboreando cada plato, reposándolos después.

La cocina española, diversa como el país, roza a veces el subdesarrollo, es decir, se come para llenar el «monago». De ahí la fortaleza de muchos de sus ingredientes. Pero ahora que ya somos casi Europa, vamos a fijarnos a continuación en platos que caen dentro de lo típico, pero que resultan poco pesados, para soportar la canícula veraniega. Y al buen comedor pocas palabras bastan...

El fresco gazpacho andaluz

Andalucía se caracteriza, gastronómicamente, por su extraordinario dominio de los pescados fritos, que varía de una provincia a otra. Pero, sin duda, el plato favorito del verano español en las zonas más calurosas es el gazpacho, muy frío, con abundante tomate, pimienta, ajo, aceite, pepino, cre-



moso, suave. Si de entrada se ha tomado un buen fino de Jerez, y a continuación unas habas a la granadina o unos huevos a la flamenca, el estómago habrá quedado relajado para aventurarse con una buena siesta bajo la mejor sombra.

Huevos con sobrasada mallorquina

Aunque no se prodiga en los lugares públicos, la gastronomía balear es muy interesante por su antigüedad y fantasía. Predomina en esta cocina el cerdo y la verdura, y las sopas mallorquinas son lo más popular. Pero para paladear algo exquisito nada como la sobrasa-

Salmones asturianos

Si un plato asturiano ha obtenido fama por derecho propio es la fabada. Pero ¿quién se mate entre pecho y espalda unas buenas «fabes» con lo que está cayendo? Hay que volver los ojos, pues, a la riqueza piscícola del Principado. Y por encima de todas las especies —aunque sin despreciarlas, ojo—, el salmón de los ríos Sella y Nalón y su receta: se deja en remojo en leche, sal y limón y luego se le pasa por la parrilla. La sidrina refresca el gazpacho y se puede concluir con unos deliciosos «toquillos del cielo».

da, elemento clave en el más famoso plato de huevos de este lugar, los huevos al estilo de Sóller. Para beber, nada mejor que los aguardientes de hierbas de Ibiza, tomándolos siempre muy frescos.

Comida recia en Aragón

La cocina aragonesa no es de las más indicadas para superar con soltura los calores del verano español. Pero bien vale la pena no dejar pasar la oportunidad de probar platos que tienen como base la salsa conocida como «chillindrón», confeccionada a base de pimiento, tomate y cebolla, salsa que no desentona ni con el pollo, el cordero, el cerdo u otras carnes. Entre los vinos, de los que se dice «ponen el cuerpo de jota», destacan por su bravura los de Cariñena.



Las sardinas de Cantabria



Es una tierra, la cántabra, que gastronómicamente comparte con sus vecinos las materias primas, pero con el toque particular de la región. Es una cocina fuerte, dura, con gran influencia de la montaña. Olvidándose de callos y carne, la estrella es sin duda la sardina, un símbolo culinario de todo el norte de España, pescado humilde y sabrosísimo en el

que no desentona ninguna receta. Hay que comerlo en verano, a ser posible en agosto, recién desembarcadas, asadas en cualquier chiringuito. Un manjar de dioses. Y si se culmina con un arroz con leche, mejor que mejor.

El trópico en Canarias

La cocina canaria, sin duda la más exótica del país, no tanto por su situación geográfica como por su tardía penetración en la Península, se basa en una mezcla influenciada por las tierras americanas y lo guanche. El gofio, el mojo y los potajes son los más fáciles de encontrar, aunque pueden resultar notablemente duros para determinados estómagos. Sin duda, lo que más llama la atención es la variedad de frutas tropicales, tanto al natural como en forma de tortas o turrone.



Quesos frescos de Castilla-León

Potajes, cocidos, cordeiro, cochinillo, ajo-arriero... Platos todos que pueden provocar más de un sudor cuando el mercurio del termómetro sobrepasa los 35 grados centígrados en plena meseta castellano-leonesa. Platos recios, difíciles de di-



Sopas engañosas extremeñas

En Extremadura, lo campesino y pastoril insufla todo lo que tiene que ver con el buen comer. Y por ello, aquí se come muy bien: migas, calderetas, excelentes embutidos. Vamos, sin embargo, a lo fresquito. Excepción hecha del singular gazpacho extremeño, se pueden encontrar las originales sopas engañosas, a base de pimiento, cebolletas en vinagre, higos y uvas. De postre, unos fritos borrachos de Cáceres.

Darse pisto en la Mancha

Otra cocina bastante recia para los calores que se nos avecinan. Si en invierno no hay nada como el morteruelo, los atascaburras y otras lindezas gastronómicas, pa-



Pan con tomate catalán

De todas las cocinas de la Península, la catalana es, sin duda, la más sofisticada y una de las más completas y ricas. A diferencia de la otra gran cocina, la vasca, en Cataluña siempre queda margen para la imaginación particular en los platos tradicionales, aunque sin perder su estilo. Pero, a vueltas

con el verano, habrá que pasar de escudelles, fideos y habas para centrarse en un menjar digno del mejor emperador: el pan con tomate, aceite y sal y cualquier embutido, no sólo jamón, de los que es tan rico Vic. Para acompañar, un Penedés fresquito o un espumoso seco de cava de la tierra.



mejias, percebes, nécoras, centollos, langosta, vieiras. Son los mariscos más exquisitos y abundantes del país. Todos ellos regados, sin duda, con el Albariño, un blanco magnífico, o el típico Ribeiro, con su punto ácido inconfundible.

En Madrid, leche merengada

Por verano, Madrid se queda vacío. O casi. Lejos han quedado ya las prisas, los atascos, el agobio. También los callos, el cocido, el besugo al horno y la cocina multinacional. Es el momento de tomarse un respiro. Nada mejor que buscar una terraza, sacar los pies de las zapatillas, repantingarse en la butaca y pedir una leche merengada, oyendo el silencio de sus calles. ¿Qué más se puede pedir en la capital del Reino?

La huerta murciana

En Murcia, todo gira alrededor de los productos de su huerta: la carne, los pescados, las legumbres. El pimiento y el tomate compiten en sabores aderezando cualquier cosa. Destacan sus majestuosos «michirones», habas que se guisan de múltiples maneras. Sus dulces son de tradición árabe, destacando los panes de higos y nueces, así como las mermeladas y arrope. Acompa-

Al rico marisco gallego

La emigración gallega ha llevado su cocina a todas las partes, una cocina especialmente marinera, campesina y feudal. Ahí están su lacón, sus empanadas, su caza. Pero lo marinero destaca por méritos propios: pulpo, sardina, merluza, salmón. Y por encima de todo, las al-

ra este tiempo hay que ir pensando en picar de aquí y allá: el pisto manchego, de raíz árabe, una de cuyas versiones, el moje, se sirve en frío y con aceitunas, o los escabeches, tanto de pescado como de carne y hasta verduras, como las berenjenas de Almagro. Como complemento no puede faltar el queso manchego. Y acompañando todo, un Valdepeñas todo-terreno.

HONDA



HONDA
IS
No.1

La técnica del líder

Motor V-4: 400 m. en 11 segundos

HONDA VF 500 F 2

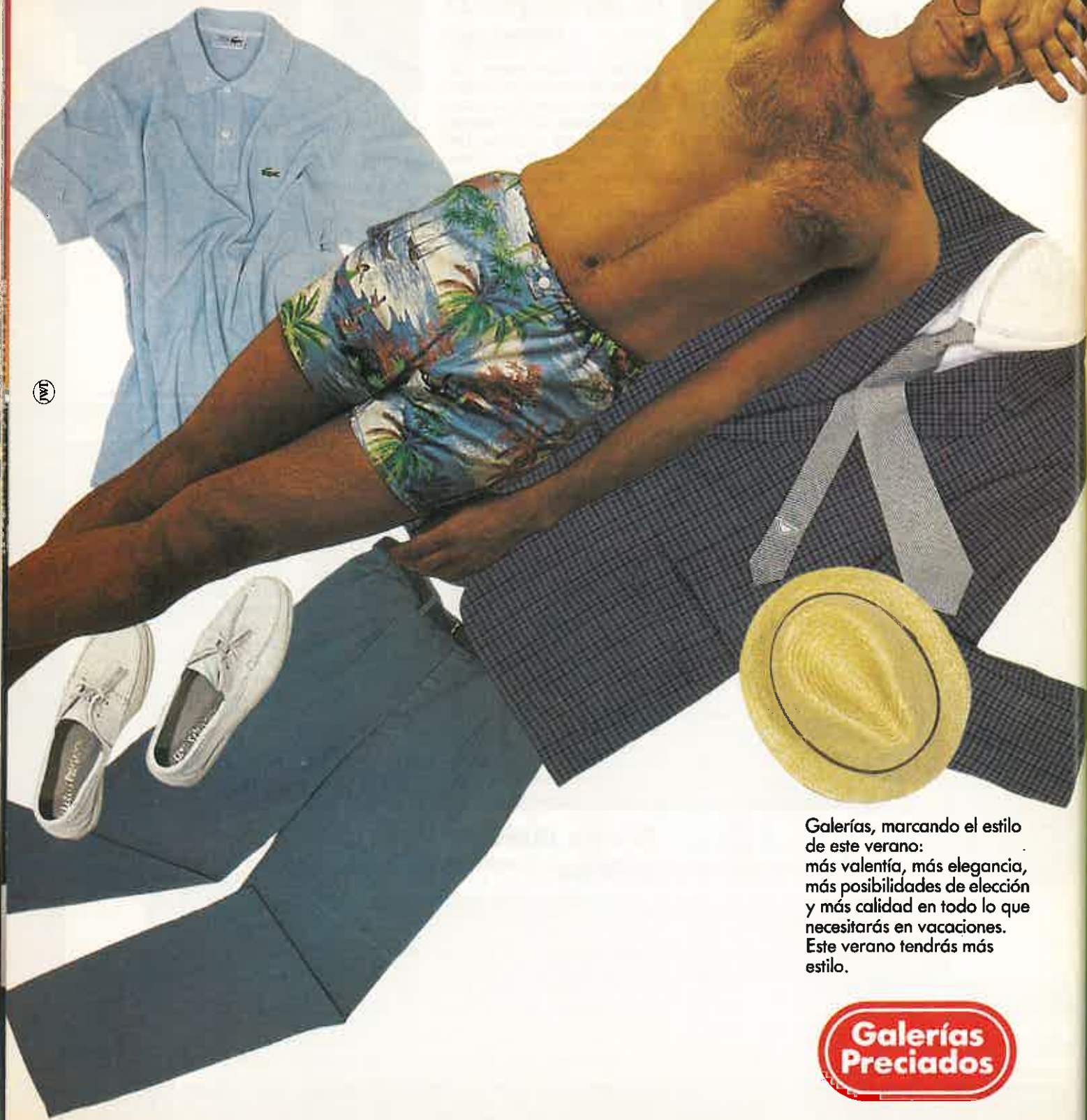
El líder marca el camino

Gama Honda 85: VF 1000 R
VF 750 F
CBX 750
XL 600 LM
VF 500 F

En la prueba realizada por la revista alemana MOTORRAD la HONDA VF500 consiguió la máxima puntuación entre motos de 500 a 600 cc.

GALERIAS

Marcando estilo.



Galerías, marcando el estilo de este verano: más valentía, más elegancia, más posibilidades de elección y más calidad en todo lo que necesitarás en vacaciones. Este verano tendrás más estilo.

**Galerías
Preciados**

¡Qué ideas!



ñando, o un fuerte Jumilla o cualquier rosado o clarete menos conocido, pero de gran calidad y finura.

Trucha a la navarra

¿Y por qué no deleitarse con una deliciosa trucha a la navarra? De acuerdo que está muy extendida y que la comemos durante casi todo el año. Pero Navarra bien se merece una trucha con su vino blanco, su harina y su jamón como tripa. En agosto todavía se llega a tiempo de degustar la caza —codorniz y tórtola—, que alcanza su



cenit entrado ya el otoño. Todo sin olvidar la chistorra, como tapa, y el queso del valle del Roncal, bien regados con cualquier caldo de la zona.

Verduras riojanas estofadas

La Rioja no es sólo vino. Es, además, excelentes carnes —cordero, cabrito, lomo— e insuperables verduras. El apelativo «a la riojana», ya se sabe, corresponde a un sofrito de pimientos encarnados, chorizo y espárragos. Un plato típico son los pimientos de la región: un hallazgo exquisito consistente en embuchar al



Sin paella, no hay verano

El que no se haya sentado alguna vez al borde de un río, una carretera o una playa a comer una paella valenciana que levante la mano. ¿Ninguno?, claro. No hay otro plato más popular en España y entre la mayor parte de los turistas que recibimos que la paella, con sus granitos, su pollo, su

marisco —cada vez menos—, su verdura y el amarillento azafrán. En la Comunidad Valenciana no probarla debería ser causa de prisión. Y nada mejor que acompañarla con algún vino de la tierra (Utiel, Requena, Cheste, Liria). Para merendar, una horchata fresca con «fartons» de Alboraya.

pimiento un relleno de carne y pan. Sin olvidar, aun, las verduras estofadas, estando los espárragos y los pimientos de nuevo muy por delante de los demás.

do. Y de vino —aunque aquí el rey sea el Rioja—, el «txiquiteo» no se entiende sin el chacolí, ese vinillo blanco y ligero que entra en la garganta como Pedro por su casa.

País Vasco: El paraíso del gourmet

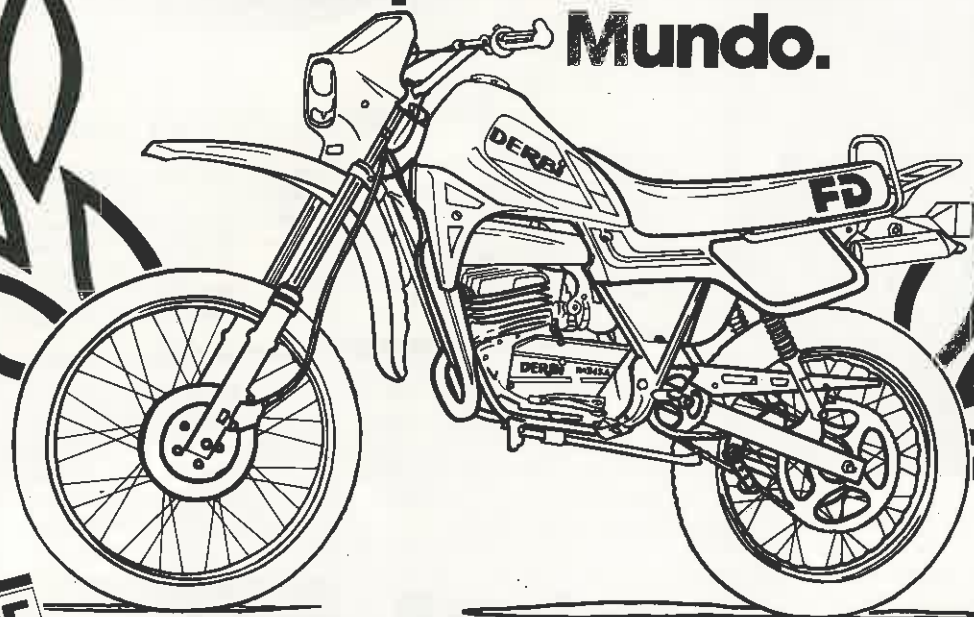
Tantos y tantos ríos de tinta —y no precisamente de calamar— se han utilizado para describir la riqueza gastronómica del País Vasco, que intentar resumirlo aquí sería una vana tarea. El bacalao de mil maneras, las angulas, los chipirones, el «marmitako», los mariscos, cualquier pescado. Vamos, por eso, al queso y al vino, que con ellos siempre se hace camino. En queso, tiene un puesto de honor el de Idiazábal, artesano y fuerte, de oveja, con sabor ahuma-



CICLOMOTORES DERBI

YUMBO EXTRA FD

Con la más avanzada
Tecnología de los
Campeonatos del
Mundo.



DESDE
LOS 14
AÑOS

- Nuevo Diseño.
- Freno de Disco FD.
- Nuevo motor de más rendimiento y mínimo consumo, con admisión por láminas.
- Nuevas suspensiones de mayor comodidad y resistencia, con basculantes de gran sección y eficacia.

NUEVO

VENCEDORA ABSOLUTA
MÍNIMO CONSUMO
24 Horas Montjuich

CAMPEONA DEL MUNDO
1969 y 1970, 50 c.c./1971 y 1972, 125 c.c. VELOCIDAD
DERBI
FABRICA

¡Qué ideas!



ESPAÑA ES UNA FIESTA

Teatro en Almagro

El 24 de agosto tienen lugar en Almagro (Ciudad Real) representaciones teatrales en su Corral de Comedias, del siglo XVI, durante las ferias y fiestas de San Bartolomé, que cuentan, además, con Real de la Feria, pasacalles de gigantes y cabezudos y solemne función religiosa en el curioso santuario de Nuestra Señora de las Nieves, que está adosado a una plaza de toros.

Extremadura: Folklore portugués

Durante las ferias y fiestas del 13 al 17 de agosto en Olivenza (Badajoz) se puede disfrutar del folklore típico portugués, conservado en esta ciudad como recuerdo de su pertenencia a la corona portuguesa desde 1297 hasta 1801.

Encierros en Madrid

En Miraflores de la Sierra (Madrid), toros del aguariente y encierros al estilo serrano en las fiestas patronales de Nuestra Señora de la Asunción, que se prolongan durante la semana del 15 de agosto.

Semana Grande de San Sebastián

Con el 15 de agosto como norte, San Sebastián celebra su peculiar Semana Grande, repleta de festivales folklóricos vascos, concurso internacional de fuegos artificiales, gira náutica por el río Urumea, alarde de txistularis y, especialmente, la Semana Grande del Niño.

Cantabria: Gala floral

La gala floral de Torrelavega (Santander), declarada de interés turístico, se celebra el domingo siguiente al 15 de agosto, y en ella toman parte numerosas carrozas engalanadas con imaginación, entre las que se establece un concurso.

Asturias: Descenso del Sella

El primer sábado de agosto tiene lugar una de las fiestas más populares y multitudinarias de Asturias: el descenso del Sella. En Arriandadas, los esforzados piragüistas desfilan antes de internarse en el caudaloso río. Después hay una comida campestre en LLovio, donde no falta la «sidrina» y la gaita asturiana, prolongándose la fiesta en Ribadesella hasta el amanecer.



Romería en Trevélez

Por Nuestra Señora de las Nieves, el 5 de agosto, tiene lugar en Trevélez (Granada), a las doce de la noche, una romería hasta Mulhacén, a la que acuden no sólo romeros granadinos, y especialmente de la Alpujarra, sino de otras provincias, tentados por el sabroso jamón que se elabora en la zona.

«La pinochada», en Soria

El día 4 de agosto se inicia la fiesta conocida como «La pinochada», en Vinuesa (Soria). Esta fiesta rememora las peleas sostenidas entre las gentes de Vinuesa y los vecinos de un pueblo cercano por la posesión de la Virgen del Pino. En ella colaboran activamente unas 300 mujeres, vestidas con el traje de «pinchorra» y blandiendo ramas de pino. Los festejos culminan el día 18 con una tradicional caldereta.



La ardiente autosugestión

Jimmy Giménez-Arnez

En aquellos tiempos idos, locos, censurables y repudiados, los adolescentes nos empleábamos en cómo seducir cuerpos de mujer en una playa. La represión no permitía otra clase de fuga. Los imberbes habíamos convertido en metafísica playera una colosal soplapollez: «El amor es autosugestión y cuanto más auto más sugestión.» Y así era. En cuanto una gringa, escandinava u otra vividora foránera vela un 600, se derramaba su complacencia, su accesibilidad. Si tenías la suerte de presentarte ante ella en un Pegaso, deportivamente te esperaba con las bragas (porque todavía no había *panties*) en la boca. Si eras hortera, maricón relamido o puta en progreso de esas que obligan a cenar en compañía de su madre a base de ostras y conejo bravo, emprendías el acceso a los delirios carnales en *Alpine*. Pero yo en mi 600, color sangre de buey bien macho y que me prestaba *Tito Tassara*, hoy corsario tuerto y por entonces seductor de sibilas, *troquelaba* lo mío con veinte duros, gasolina, caña y gambas incluidas.

El truco, aparte de la autosuges-

tién, resulta infalible. Yo metía el 600 en las arenas de Torremolinos y el cachibache se atascaba de súbito. A la candidata no le quedaba sino cavar, o mirar a la Luna y someterse a una friega hispánica. Como en sus países de procedencia, el verbo *troquelar* era considerado un simple deporte libertario, el efecto del plenilunio en las hormonas disparaba las noches estivales en dirección al placer. Los golfos nos aliviábamos así. Todavía me escribo con aquellas hembras portentosas que me iniciaron en las sesiones amoratorias más calidas de mi vida. A *Tito Tassara* le debo más polvos que a *Johnson* y *Johnson* y a la *Calver* juntos. Gracias a él y a su desinteresada prestación mecánica me halló definido sexualmente. Eso es un amigo de los que no se pueden olvidar.

Pero los tiempos cambian. En la actualidad el amor ya no es autosugestión. Desde que la clase media enfunda sus contenidas pasiones en utilitarios pagados a plazos, uno ya no ama (*fornicia la porcina*, como diría un batueco) con aquella alegría. En 1985 lo más interesante es meter el vehículo en un tren de largo recorrido y, mecido suavemente por la Renfe, retozar en coche-cama.



dos en Galicia y aún poco conocido en el resto del país. De mañana, los monteros salen en busca del ganado caballar. Una vez reunido, lo bajan al curro, para proceder a la separación de potrillos, marca de los mismos, rapa, derribo y doma de los animales. Las rapas más vistosas se celebran el primer domingo de julio en San Lorenzo de Sabucedo-La Estrada (Pontevedra) y Vivero (Lugo).

Navarra: «La Revoltosa»

Las fiestas en honor de Santa Ana, el 26 de julio, se celebran a lo grande en Tudela (Navarra). Dos de los acontecimientos más interesantes giran en torno al quiosco de la plaza de Los Fueros: el baile de «La Revoltosa», la víspera por la noche, que se convierte en una prueba de resistencia entre los músicos y los mozos, y la concentración de gigantes procedentes de toda España. Hay, además, *zezen-zusko* o toro de fuego.

Baleares: Fiesta patriótica

Ciudadela, en Menorca, es el marco donde el 9 de julio se celebra una «fiesta patriótica» en la que se conmemora la resistencia de la ciudad ante el asedio de las tropas turcas en 1558. También se da lectura al «Acta de Constantinopla», en el que

se relatan los hechos acaecidos en la boca de sus propios protagonistas ante el notario Quintana en las prisiones de Constantinopla. Fiesta colorista y profundamente mediterránea.

Galicia: Rapa das bestas

La rapa das bestas es uno de los festejos más arraiga-

Aragón: El paloteo

Alcalá de Ebro (Zaragoza) celebra el primer viernes de agosto el paloteo en acción de gracias a San Gregorio. El baile lo ejecutan doce o trece parejas vestidas de baturros y con palos pintados de rojo y amarillo. Hay también encierros y vaquillas.

Rioja: Danza de los zancos

La danza de los zancos reúne a los riojanos en Anguiano cada 22 de julio. Subidos en unos zancos de madera, a unos cincuenta centímetros del suelo, los danzantes recorren la cuesta de la iglesia girando como peonzas sobre sí mismos, con las sayas al viento y la mirada en un punto fijo para evitar el mareo.



Murcia: Romería marítima

El 16 de julio, en San Pedro de Pinatar (Murcia), se celebra la romería marítima de la Virgen del Carmen. Los marineros llevan la imagen mariana hasta la playa de Lo Pagán, donde es embarcada, siendo escoltada por barcos lujosamente adornados. La belleza y el colorido rodean este festejo murciano.

Procesión en Canarias

En la recoleta isla canaria de Hierro, y más concreta-



Cuestión de espaldas

Maruja Torres

No es que se ligue más en vacaciones: es que se liga mejor. Quiero decir que es obvio que disponer de tiempo libre mejora cualquier cosa, desde la preparación de un *suquet de peix* —típico plato de la costa catalana— hasta la degustación del susodicho guiso y de la siesta posterior. El tiempo libre favorece, sobre todo, la seducción, tarea tan impropia como descuidada por culpa del ajetreado horario cotidiano. Ya que, durante el año, solemos ligar con los de siempre, con los esforzados que vuelven voluntariamente tras haber catado los placeres ocultos que les concedemos entre curro y curro, o, en el peor de los casos, con compañeros de trabajo que a fuerza de tenerles todo el día delante acaban por mostrarnos tan sexis como un archivador rodante o esta misma Olivetti con la que estoy escribiendo.

No, durante el año no disponemos de horas, ni de energía, ni siquiera de humor para seducir.



Para seducir hace falta haber estado previamente un buen rato a solas con uno mismo sintiéndose la espalda, que es el principio y el final de todo. Si te tumbas sobre la arena tierna del verano o el césped mullido de una piscina, y el sol te empieza a picotear arriba y abajo y el deseo se empieza a concretar desde la nuca hasta los talones en un recorrido lento y meloso, si te dejas vaciar de tanta estupidez y tanto estúpido acumulados a lo largo del año, si simplemente escuchas lo que tu cuerpo empieza a atreverse a pedir...

Bueno, se te pone una cara y una sonrisa de buscar complemento directo que mal irá que al final de la jornada no hayas podido recitar completamente la oración.

Los ligues de vacaciones suelen ser, además, efímeros. Huyen, por definición, de institucionalizarse, y son los que con mayor lozanía perduran en el recuerdo.

Valencia: Toros en el mar

En la semana del segundo miércoles de julio, Denia (Alicante) celebra su *bous en el mar* (toros en el mar) durante las fiestas de la preciosa sangre de Nuestro Señor Jesucristo. El improvisado coso se monta junto al puerto, y los espontáneos se arrojan al agua huyendo de los fieros morlacos.

restaurante espectáculo

Florida
PARK

Restaurante en los JARDINES DEL RETIRO Madrid y Noche

Servicio de aparcamiento RESERVAS: 2727805104 Avda. Méndez Pidal

PRESENTA: LOS DIAS 27,28 y 29 DE JUNIO

FELIPE CAMPUZANO.

en «ANDALUCÍA DE NOCHE» con la colaboración de Pastora Vega

y el ballet español «los goyescos»

SALONES PARA CONVENCIONES Y BODAS

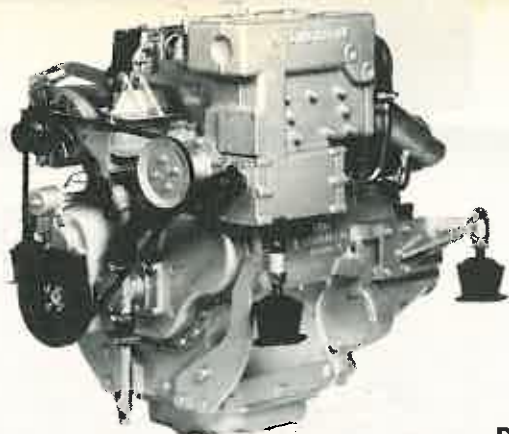
Baile todas las noches con su Orquesta



DIESEL LIGEROS

MODELOS	D7	D12	D35*	D50*
HP DIN/KW	84/5	107/5	30/22	45/33
Nº CILINDROS	1	1	2	3
R.P.M.	3.600	3.000	3.000	3.000
CUBICAJE (cc)	280	528	1.416	2.124
PESO	68	108	234	292

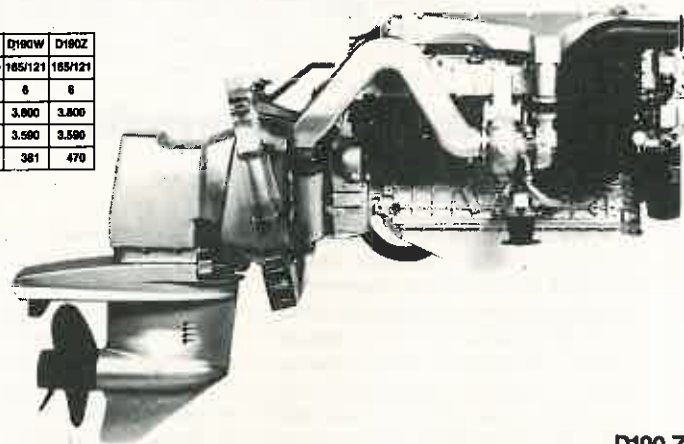
* También disponibles versión Agua Dulce.



D50-2

TURBO DIESEL

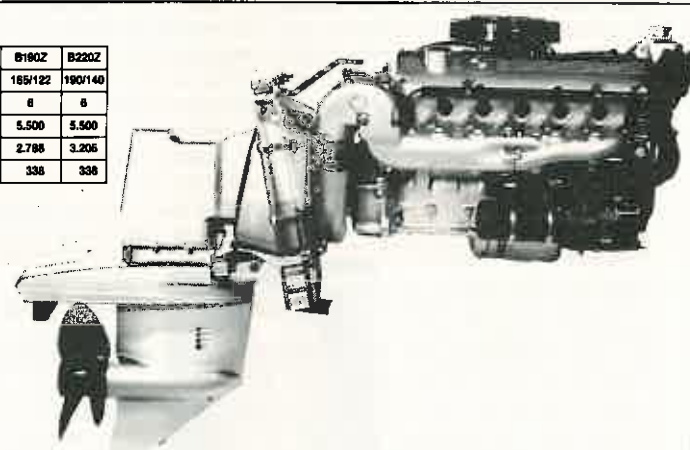
MODELOS	D150W	D150Z	D190W	D190Z
HP DIN/KW	136/100	136/100	165/121	165/121
Nº CILINDROS	6	6	6	6
R.P.M.	3.800	3.800	3.800	3.800
CUBICAJE (cc)	3.990	3.990	3.990	3.990
PESO	365	438	381	470



D190 Z

GASOLINA

MODELOS	B130Z	B190Z	B220Z
HP DIN/KW	120/88	165/122	190/140
Nº CILINDROS	4	6	6
R.P.M.	5.500	5.500	5.500
CUBICAJE (cc)	1.990	2.788	3.206
PESO	290	336	338



B190 Z

BMW Ibérica S.A.



Los BMW Marinos. Sienta todo el empuje de la tecnología BMW.

Cuando la tecnología BMW se hace a la mar, el placer de navegar cobra un nuevo impulso. Con motores potentes y fiables. Tan avanzados que son otro nivel. El más alto sobre el mar.

El empuje y la economía de los diesel ligeros. D7, D12, D35 y D50.

Tan ligeros que poseen la mejor relación peso/potencia en motores para embarcaciones de pesca y vela. Suaves, sin vibraciones, fáciles de manejar. Con ventajas tan exclusivas como su sistema de lubricación, que evita las pérdidas de aceite, aun con una escora constante de 30º. O su sistema de arranque eléctrico de extraordinaria capacidad. Los diesel ligeros, sencillos y robustos para llegar a donde se proponga.

El empuje y la potencia de los turbo-diesel. D150 y D190.

Para embarcaciones cabinadas y runabout, de hasta 12 m. de eslora. Con 136 y 165 HP DIN, cola BMW y Power-Trim o con inversor-reductor. Su sistema turbo-refrigerado (D190) multiplica la potencia con la misma eficacia con que disminuye el consumo. Equipados standard con doble circuito de refrigeración por agua dulce, para estabilizar la temperatura, permitiendo un funcionamiento uniforme y prolongando la vida del motor. Todo para que sienta el empuje BMW gastando menos.

El empuje y la avanzada tecnología de los motores de gasolina. B130, B190 y B220.

Tan perfectos que han abierto nuevos horizontes. De 4 a 6 cilindros y hasta 190 HP DIN. Con doble circuito de refrigeración y "Power-Trim". Ambos sistemas, incorporados de serie. Duraderos y fiables y de bajísimo consumo.

Son lo mejor que usted podrá encontrar sobre la superficie del mar.

Si quiere conocer a fondo la tecnología más alta sobre el nivel del mar, rellene el cupón y envíelo a BMW Ibérica S.A.

Pº de la Castellana, 149. Madrid 16.

- ☐ Gama Diesel Ligeros: D7, D12, D35 y D50.
- ☐ Gama Turbo Diesel: D150 y D190.
- ☐ Gama Gasolina: B130, B190 y B220.

(Nombre) _____

(Dirección) _____

(Localidad) _____



EL MAR

Acarrear tablas

Cualquier baca normal —dos barras independientes, mejor— son buenas para el transporte de tablas, pero en el mercado existen productos especialmente diseñados para este fin, con la forma de la tabla e incluso un sistema antirrobo, que pueden salir por unas ocho mil pesetas. Para sujetarlas hay también unas cinchas especiales, con sistema de tensado y bloqueo, que cuestan poco más de ochocientas pesetas cada una. Hay que amarrar fuertes los distintos componentes, y conviene proteger las zonas expuestas al roce. Una vez realizados algunos kilómetros, es necesario revisar y tensar todas las ataduras.

A toda vela

El 20 de junio es la fecha elegida para el pistoletazo de salida de la III Regata Vuelta a España, cuyo origen es el puerto gerundense de Palamós. Entre los días 22 y 23 se espera la llegada de los barcos en la bahía de



El alquiler, otra opción

La fórmula del «charter», o alquiler de yates, con o sin tripulante, se está extendiendo mucho en los últimos años. Existen varias agencias especializadas en Madrid, Barcelona y las islas, pero también hay particulares que alquilan su barco en la temporada de verano. En general, los precios se sitúan entre las cinco mil o seis mil pesetas por persona y día.

Coordinadora: María Jesús Benet.
Redacción: Javier Goñi, Angel Marco, José Robledo, Raúl R. Sáez y José Luis de la Viña y María Eugenia Ruiz. **Diseño:** Olegario Torralba y Juan G. Aso. **Documentación:** Isabel Valcárcel. **Fotografía:** Alfonso J. Nieto, Alex Pujol, Ramón Rodríguez y Secretaría de Estado para el Turismo.

PONLE
MARCHA A TU
COCHE



D. S. D. sabe mucho de lo bueno. Te enseña qué bonito es ver el sol y las estrellas mediante un techo abierto...
... y lo que desnudamos por arriba, lo vestimos por abajo con los mejores kits aerodinámicos de Europa.
Los sofisticados equipos audio de alta fidelidad convierten el interior del vehículo en verdaderas salas de audición.
Y si aún no sabes qué coche comprar, déjate hacer uno a tu medida.
D. S. D. alta costura del automóvil.
Atrévete a ser diferente.



Dieter Soucek Design

EXPOSICIÓN Y VENTA: Pachuca, 14 - 28002 MADRID - Tlf. 4167986

OFICINAS: Juan Hurtado de Mendoza, 9-28036 MADRID-Tlf. 4586610-2503136-Telex 43662 REGN E

RM-210014/gcl02/Sec.3/Libro de Sociedades/foto13/hgo-41-4262/184 NIF A28884005

FUN BOARD SOL Y PIMIENTA

El surf a vela o windsurf está en su segunda generación. Ya no se trata de navegar y deslizarse sobre las aguas y las olas. Ahora, directamente, hay que saltar sobre ellas, navegando a toda velocidad en las rompientes de las playas. Esto es el

fun board, algo ya más parecido al tradicional surf playero. En los dos casos, las enormes olas que se forman en algunas playas son los elementos fundamentales de la fiesta.

El fun es surf a vela llevado a sus límites, totalmente extremo. Aquí sólo



El fun es la especialidad más violenta del windsurf, en la que sólo cuentan la velocidad y la aceleración. Tarifa se ha convertido en el lugar ideal para los que practican este deporte lleno de alicientes.





cuentan la velocidad y la aceleración puras. El ángulo de ceñida o la estabilidad no existen. La cosa ha llegado a tales extremos que las tablas de fun están quedando reducidas a la mínima expresión, en la búsqueda de ligereza y maniobrabilidad. De hecho, ya no des-

plazan lo suficiente para mantener a flote al patrón; solamente la velocidad puede hacer que tabla y ocupante no se hundan, al actuar la primera como un esquí acuático. Por esta razón, la manera de salir navegando desde el agua es muy diferente a la de las tablas nor-

males: el patrón, con los pies metidos en las cinchas de la tabla, levanta un poco la vela agarrándola por la botavara, para que comience a coger viento. Entonces, la fuerza de éste sobre la vela hace arrancar a la tabla, mientras que levanta de las aguas al esforzado

navegante aferrado a la botavara.

Obviamente, el fun es un invento *guiiri*, proveniente de las míticas islas Hawai. Allí, olas y viento están totalmente asegurados, además de solecillo y poca prisa. Estos ingredientes resultan imprescindibles para el buen desarrollo de esta actividad. El viento, para que forme las olas y para que im-



El arnés de sujeción a la botavara sirve para aguantar el peso del navegante y para que los brazos de éste descansen. Con buen tiempo, las incómodas vestimentas de neopreno no son necesarias.

EL FUN EN CIFRAS

Los precios de las tablas y el equipo completo son muy variados, pero con 115.000 pesetas se puede disfrutar a tope de esta especialidad del windsurf.

TABLAS

	Ptas.
Iniciación	90.000
Polivalentes buenas	120.000
Competición buena	160.000
Alta competición	a 180.000
	200.000

MATERIAL SUELTO

	Ptas.
Vela Mylar	30.000
Mástil	15.000
Botavara	12.000

EQUIPO PERSONAL

	Ptas.
Neopreno isotérmico dos piezas	22.000
Traje de aguas Seco	35.000
Arnés	5.000

Los precios de las tablas incluyen mástil, botavara y vela

pulse a los navegantes; el sol, para que las chicas y el personal en general ligue bornece, y la poca prisa, para poder concentrarse y mejorar en las diferentes suertes.

El fun es un deporte artístico, pero muy creativo y emocionante. Una de sus disciplinas es la «expresión en olas». Se trata, en dos minutos de tiempo, de realizar todo tipo de saltos, figuras y maniobras en un campo acotado de las rompientes de una playa. Un jurado competente puntúa, teniendo en cuenta la dificultad y perfección de lo realizado.

Otro tipo de competición es el de velocidad pura o travesía, con dos tipos de circuito, el slalom entre boyas o el más simple sistema de recorrer una distancia entre dos puntos.

Como las condiciones de mar y viento son determinantes para la práctica del fun, pocos sitios son los adecuados, aparte de las originarias Hawai. En el continente europeo, el mejor sitio, con diferencia, es Tarifa, en pleno estrecho de Gibraltar. Esta población tiene asegurado viento fuerte la mayor parte del año y además dispone de una magnífica playa. Deportistas de toda Europa coinciden en Tarifa para practicar su deporte favorito, hasta tal punto, que la fisonomía de la ciudad está cambiando: gran cantidad de tiendas, clubs, escuelas y locales dedicados a este tema ya existen en la ciudad más al sur del continente europeo.

José Luis de la Viña

¡PRUEBA LA «ALETTA ELECTRA» Y COMPRENDERAS EL EXITO DE CAGIVA



Arranque eléctrico/Engrase separado/Suspensión Soft Damp/Admisión por láminas/Sistema antivibraciones/Batería 12V. etc.

IMPORTADOR: GICASA. Ampurdán, 35, Prat de Llobregat (Barcelona). Tel. 370 82 51.

SeaSofa

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 N.º
Ciudad D.P.

Firma

DE 100.000 A 10.000.000 DE PESETAS QUE BARCO COMPRAR

ENTRE astilleros españoles e importadores existe una importante oferta muy diversificada en precios, tamaños y calidades, para las diferentes clases de barcos, tanto veleros de competición como de recreo, cruceros, motoveleros y barcos a motor. Los precios pueden variar desde menos de 100.000 pesetas hasta cifras millonarias.

Ante una oferta tan extensa, que se complementa con el siempre activo mercado de segunda mano, el futuro propietario o armador lo primero que ha de definir es el tipo de barco que

quiere y que se adapte mejor a sus necesidades, conocimientos y presupuesto.

Conviene informarse exhaustivamente de los precios y condiciones antes de decidir, especialmente en lo referente a los equipos considerados como



extras. Además hay que tener en cuenta los impuestos y los gastos de mantenimiento, amarres, etcétera, que pueden variar mucho según modelos y tamaños. También conviene aquilatar lo referente a la puesta a punto y el servicio posventa, cosas que pueden resultar vitales en barcos con un mínimo de complicación.

Luego existe toda una serie de equipos complementarios, como remolques de carretera y carros de barada, lonas, equipos de fondeo, radio VHF, etcétera.

Dos partidas también a tener en cuenta son: el puesto de amarre o de fondeo, que puede resultar bastante caro en determinadas zonas, y la documentación y títulos necesarios para patronear embarcaciones. Dependiendo de la calidad de la patronía se obtienen en diferentes sitios y organismos. Los títulos básicos de vela y motor se pueden obtener en las respectivas Federaciones (Vela, calle Juan Vigón, 23. Madrid. Teléfono: 91-233 53 05), (Motonáutica, avenida de América, 33, 4.º B. Madrid. Teléfono 91-415 93 27). Los títulos superiores (patrón y capitán de yate) los concede la Subsecretaría de Marina Mercante.



FUJITSU TEN
CAR AUDIO

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



H-2 PVP 59.000

H-1 PVP 49.500

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

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

MUSICOM sa
Car Audio



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

Ocio



NAVEGAR A GOLPE DE VIENTO

LOS pequeños y ligeros barcos de vela ligera, además de ser los idóneos para aprender a navegar, no resultan demasiado caros si no nos metemos en clases de alta competición con alto grado de sofisticación. En ellos se puede navegar a cualquier edad y experimentar las emociones de la mar y el viento.

Su finalidad no es exclusivamente la competición. El simple paseo, la pesca en pantanos y bahías o la excusa del baño de mar son buenos pretextos para navegar. Además, la mayor parte de los modelos están exentos del impuesto de lujo, por tener menos de cinco metros de eslora.

Para los más pequeños existen el Optimist y el Cadete, por precios próximos a las 70.000 pesetas. El Vaurien, barco robusto y sencillo para dos tripulantes, cuesta completo sobre las 240.000 pesetas.

Los rápidos y excitantes catamaranes, como el Hobie Cat 14 superan en poco el medio millón.

MOTORAS NEUMATICAS PARA TODO

LAS lanchas neumáticas son una buena solución para disponer de un pequeño barco de temporada. Resultan muy cómodas de transportar y de guardar durante el invierno, una vez plegadas.

Muy estables en la mar, su poco calado y resistencia les permiten salir desde playas o cualquier otro sitio. También son buenos auxiliares para barcos más grandes.

Una neumática ya de buen tamaño, dotada con un motor de más de 25 ca-

ballos, también puede ser utilizada para practicar el esquí acuático, aunque con las limitaciones que impone su estructura. En las aguas interiores resultan idóneas para hacer excursiones por embalses y ríos y para practicar la pesca.

Dependiendo de los tamaños y del equipamiento, se las puede dotar de motores fueraborda entre los cuatro caballos y los cincuenta, con precios que oscilan entre las 90.000 y las 500.000 pesetas.

PLANEAR SOBRE EL AGUA

LAS lanchas fueraborda rígidas se caracterizan por sus cascos de fibra de vidrio y plástico, con carena en V y esloras entre los cuatro y los seis metros, capaces de montar motores desde 40 a 115 caballos. Estos barcos, fácilmente transportables por carretera, a remolque de cualquier coche, resultan muy rápidos y deportivos, pues desarrollan hasta 40 nudos con facilidad, planeando sobre el agua.

La sencillez de mecánica e instalación de los motores fueraborda hacen

que resulten barcos sumamente sencillos, fáciles de mantener y con pocas dificultades de manejo.

La utilidad principal de estas lanchas son las excursiones y pequeñas travesías hacia playas y calas apartadas y el esquí acuático.

Los precios varían mucho con el tamaño y la capacidad de motorización, pero se sitúan entre medio millón y millón y medio de pesetas. Los motores de potencia necesaria se sitúan entre las 325.000 pesetas y el millón doscientas mil.



DESPEGUE CON SUZUKI

OUTBOARDS



EL FUERABORDA QUE
MAS ALTO ESTA SUBIENDO
NO LO PIERDA DE VISTA

- INYECCION DE ACEITE
A PARTIR DE 40HP
- 36 MODELOS DE 2 A 140 HP
- ENCENDIDO ELECTRONICO
A PARTIR DE 4HP
- ELEVADOR AUTOMATICO
A PARTIR DE 65 HP



MOVILMOTORS

Rocafort, 105 -08015 Barcelona Tel 422 78 11 Telex 51271 FIRO-E



TURISMO DE ISLA EN ISLA

LAS motoras de turismo son barcos con una cierta entidad. Son rápidas y disponen de acomodación interior para dos o tres personas, resultando el vehículo ideal para travesías costeras, e incluso para saltar de isla

en isla de una manera rápida y segura. Normalmente están dotados de uno o dos motores dentro-fueraborda: el motor queda dentro del barco y la transmisión se realiza mediante colas articuladas en Z. Los motores pueden

ser de gasolina, de cuatro tiempos, o diesel.

La firma alemana BMW realiza sistemas de este tipo, tanto con gasolina como turbodiesel, con potencias que varían entre los 120 y 165 caballos y precios desde algo más de novecientas mil hasta dos millones ochocientas mil.

CRUCEROS FAMILIARES A VELA

DESDE siete hasta diez metros largos existe toda una gama de cruceros a vela, específicamente indicados para la navegación familiar. Son barcos seguros y manejables, capaces de importantes travesías, que permiten acomodar en su interior desde cuatro a ocho o más personas con las comodidades propias de la vida en la mar.

Construidos en fibra de vidrio reforzada por plástico resultan duraderos y fáciles de mantener. Su aparejo, sencillo y lógico, les hace muy sencillos de manejo y capaces de aguantar muchos sustos. La seguridad es uno de los elementos más importantes de este tipo de barcos.

En el mercado español se pueden encontrar desde los dos millones y medio para algo más de siete metros hasta los diez millones de los que se

sitúan alrededor de los once metros. En el intermedio, gran variedad de precios, dependiendo de los extras

que se incluyan y, sobre todo, de si tienen instalado motor auxiliar interior.



CARACOLES CON RUEDAS



Viajar de un lugar a otro, parar cuando apetece y comer los productos típicos de cada localidad cocinados por uno mismo, son algunas de las posibilidades que ofrece el «ir con la casa a cuestas». Además, la convivencia es mucho más intensa, y la libertad, mayor, sin hablar del dinero, que es uno de los puntos más interesantes a tener en cuenta al planificar las vacaciones.



ESTA forma de hacer turismo, ideal para muchos, puede parecer incómoda y poco práctica a otros, sobre todo si disponen de dinero suficiente para ir a un buen hotel y comer en excelentes restaurantes.

En España, esta forma de viajar se utiliza cada vez más, y las ventas de caravanas y autocaravanas van en ascenso. Sin embargo, no es imprescindible poseer uno de estos vehículos para disfrutar de sus ventajas, ya que existen casas especializadas y fabricantes que se dedican al alquiler, aunque por desgracia todavía son insuficientes para

cubrir todas las demandas, por lo que es aconsejable hacer la reserva con bastante antelación para evitar encontrarse a última hora sin vehículo.

Los precios oscilan según la época del año y la demanda. En temporada alta una autocaravana suele costar alrededor de las quince mil pesetas diarias, mientras que una caravana se puede alquilar por tan sólo 1.500 pesetas al día; pero hay que tener en cuenta que estos vehículos más baratos son difíciles de conducir y, además, la mayoría de los españoles poseen coches de gasolina, con lo que el costo del viaje aumenta el presupuesto, así como el cam-

ping donde se para a pernoctar. Sin embargo, una autocaravana se mueve por gasóleo, puede parar en cualquier sitio, salvo en los expresamente indicados, es más segura y cómoda de conducir y las medias que se logran en carretera son más altas. También hay que tener presente que para arrastrar una caravana es necesario disponer de un coche con enganche.

Aunque los precios del alquiler de las autocaravanas puedan parecer en principio altos y ésta una fórmula cara para viajar, no lo es tanto. Por ejemplo, el presupuesto para quince días oscila alrededor de las doscientas treinta y



cinco mil pesetas, suponiendo que se recorran 100 kilómetros diarios —el consumo medio ponderado se considera en 10 litros de gasóleo cada 100 kilómetros—. Si tenemos en cuenta que los gastos de comida pueden ser los mismos que en casa, y que el vehículo pueden ocuparlo seis personas, corresponde pagar a cada una de ellas unas cuarenta mil pesetas para cubrir viaje de 1.500 kilómetros y alojamiento de quince días, lo que no resulta excesivo.

Antes de proceder a formalizar el alquiler es conveniente informarse bien de las condiciones. Por lo general, las casas que se dedican a ello suelen cu-



Lo que nos dejaron las suecas.

En España ocurre lo que en tantos otros países. Por avanzados que sean.

La llegada del turismo ha supuesto la llegada de muchas otras cosas.

Mejoras y servicios que no hubieran sido posibles sin su ayuda. Gracias a los millones de turistas que cada año nos visitan, usted puede disfrutar de sensacionales hoteles y apartamentos.

Puede viajar por mejores carreteras y autopistas. Y disponer de más avanzados medios de comunicación. Hasta la gasolina que usted pone en su coche, es importada con la ayuda de las divisas que proporciona el turismo.

Colabore para que los turistas se marchen deseando regresar. Ya ve todo lo que se puede lograr a cambio de un grato recuerdo.



brir las posibles averías pagando el hotel y descontando los días de alquiler si el vehículo se estropea y no puede seguir viaje. Incluso algunas empresas, como Boss, proporcionan a los clientes que salen al extranjero una póliza Europ Assistance, ya incluida en el precio.

La legislación vigente, que grava con fuertes impuestos estos vehículos, no prevé el alquiler de caravanas. El sistema que se utiliza es proporcionar al cliente los papeles acreditativos de que se está tramitando la compra, y con estos documentos se consigue el permiso de circulación, de esta forma se salva el bache legal que existe. Otra de las disposiciones recientemente aprobada sobre el tema establece que para poder arrastrar una caravana basta con que el conductor esté en posesión del permiso B, siempre y cuando el vehículo arrastrado no supere el peso que la ficha técnica del fabricante del coche permite.

La elección entre caravana y autocaravana depende principalmente del empleo que se le vaya a dar y del dinero de que se disponga. Para hacer un viaje a la playa o a la montaña, dejando el vehículo en un lugar determinado, la caravana es, sin lugar a dudas, lo más indicado, ya que permite moverse con el coche con total libertad. Sin embargo, para pasar unos días visitando distintos lugares y recorriendo varios kilómetros, la autocaravana supera con creces las ventajas de la caravana, ya que el primer punto que las diferencia, y el más importante, es la seguridad en carretera y la manejabilidad. Además, la autocaravana ofrece la indiscutible ventaja, sobre todo si se viaja con niños, de que puede estar ocupada por los pasajeros durante el viaje, no así la caravana, que tiene limitado su uso cuando está en marcha.

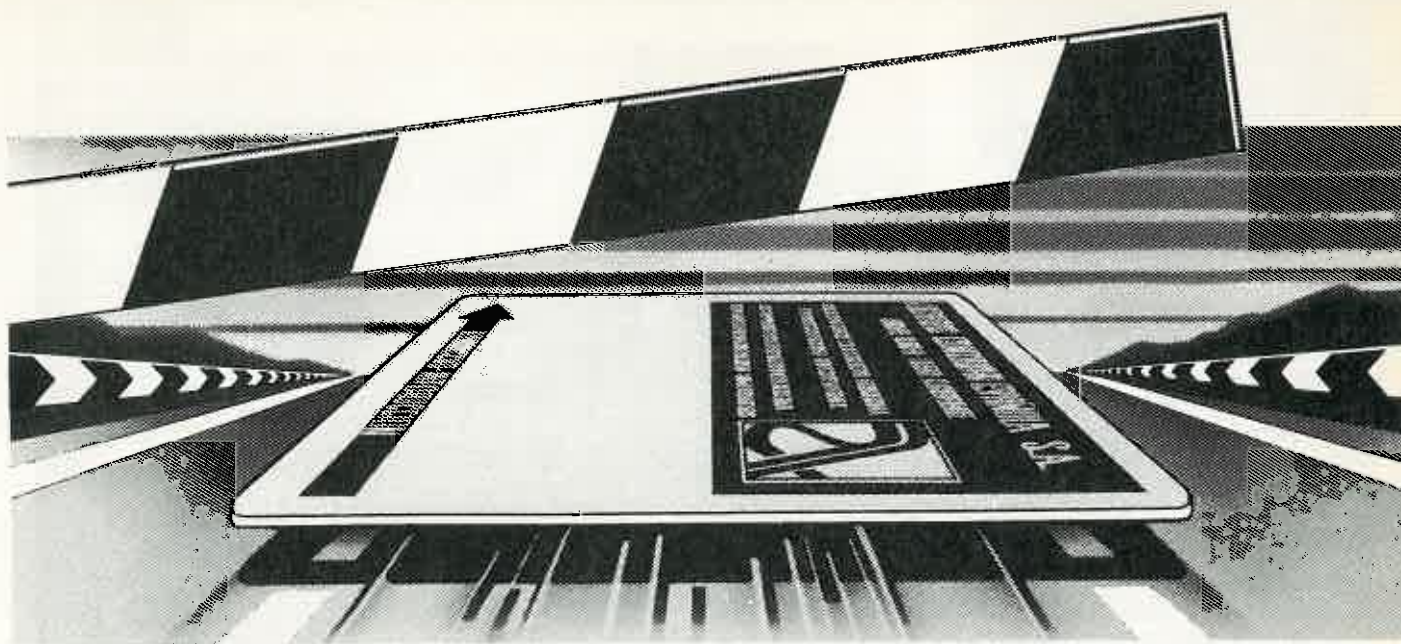
Las comodidades que ofrecen cualquiera de las dos opciones son prácticamente las mismas que las de una pequeña casa. Los vehículos actuales proporcionan todas las comodidades deseables, y en este campo los avances son continuos. Claro está que el equipamiento interior siempre influye en los precios.

M. J. B.



Como en una pequeña casa, no falta ningún detalle en estos vehículos cuyo espacio está aprovechado al máximo. Las costumbres hogareñas no tienen por qué verse afectadas.





EMPIECE LAS VACACIONES POR LA VIA RAPIDA.

Pasando sin dinero y sin perder ni un segundo en el peaje. Con su Tarjeta: la Visa; la de la Caixa de Barcelona —Caixa Oberta—; la de "la Caixa"; o bien con la Magnética de Autopistas, usted puede abrir la puerta de la «vía rápida» de la Autopista.

Introduzca su tarjeta. Ponga la primera. Y salga sin perder tiempo. Por la «vía rápida». Un servicio único en el mundo, ya que sólo nuestras autopistas pueden ofrecérselo. Con una tecnología de vanguardia que le permite ahorrar un tiempo preciso.

Su Tarjeta... o la Tarjeta Magnética de Autopistas. No necesita nada más para que su viaje sea aún más rápido, más seguro y más cómodo. Sin perder ni un segundo buscando dinero. Por la vía rápida.



**Con toda seguridad
autopistas**

LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS 1964



La carrera del desarrollo



José Luis Sampedro

CIERTAMENTE 1964 puede ser llamado, en la jerga política hoy de moda, un año bisagra, pues fue el primero del Primer Plan de Desarrollo. Fue presentado así como el principio del «despegue», vocablo aeronáutico lanzado por el profeta económico de los años sesenta, W. Rostow, para sugerir una

economía remontando el vuelo hacia el cielo del consumo de masas. Aunque aquel despegue acabó en una devaluación de la peseta y en otras consecuencias que hoy sufrimos (junto a progresos innegables) el año bisagra nos trasladó de todos modos desde la castrense consigna inicial de «Por el Imperio hacia Dios» hasta el

Tentaciones con ruedas

A finales de 1963 fueron concedidas 4.500 licencias de coches de importación. Y los españoles que veían al automóvil como algo más que un simple vehículo para ir de un sitio a otro, soñaban con la idea de llegar a obtener un importado. Poder elegir, salirse del sota, caballo y rey de los 1500, Dauphine, 2 CV o R-4, era la tentación más grande que se le podía pasar por la imaginación a cualquiera. Sin embargo, seguía siendo harto difícil llegar a materializar tales deseos que ge-

neralmente se quedaban en meras especulaciones.

Entre aquellas licencias se encontraban modelos de lo más variado. Según el escandallo oficial, el más caro era el Rolls Royce Silver Cloud III, con un precio de 1.423.000 pesetas. Pero se trataba de un coche marginal. Los más difundidos eran los Peugeot 404, Citroën ID y DS, Mercedes 190, Saab 96, Triumph Spitfire y TR 4, Fiat 1500, Volvo 122, Lancia Flavia y Flaminia, Saab 96, etcé-



LANCIA FLAVIA COUPE. Fue el primer tracción delantera de la marca italiana y la carrocería era de Pininfarina. Con el motor 1500 superaba los 170 y costaba 359.000 pesetas.



PEUGEOT 404. Sucesor del 203 y del 403, fue el modelo que fraguó el prestigio de la marca del león en España. Todavía quedan algunos. Su precio eran 186.000 pesetas.



ALFA ROMEO GIULIA SPIDER. Todo el sabor de la marca italiana, motor de doble árbol de levas en cabeza, cinco marchas y, además, descapotable. Costaba 256.000 pesetas.

mercantil slogan de «Por el Dinero hacia el Desarrollo». Pues, curiosamente, mientras los ideólogos de la patria pensaban en Dios, los inspirados por Dios soñaban con el desarrollo, si bien con fines divinos.

Esa importancia de 1964 en lo económico arrastraba todo el vivir español ya que para entonces la consigna inicial había perdido su poder de convocatoria, como ahora se dice, y la represión no se atrevía a ser tan brutal como en los años cuarenta, pues se quería repintar la fachada para acercarse a la ubre americana y a las Naciones Unidas. Para mejorar la imagen ya se había tolerado antes una tímida apertura intelectual porque la dictadura, en su incultura, ignoraba el poder de la palabra frente al sable. Pero la crisis universitaria de 1956 forzó a tirar de las riendas y a permitir cambios tan sólo en lo

económico. Si, no obstante, se evolucionó en otros aspectos, fue a pesar de la resistencia oficial y por la presión de las fuerzas sociales a que aludirá.

Para desviar las inquietudes hacia la suprema eficiencia económica el dictador encontró a hombres propicios en los tecnócratas del Opus, que ya habían realizado con éxito el Plan de Estabilización, inspirado en la filosofía de mercado. Pero como aquel éxito engendró un cierto estancamiento, los obreros iniciaron su emigración a Europa, descubriendo con eso nuevos horizontes. Así se sumaban a los estudiantes en el extranjero y a las muchachas de servir, coadyuvando a la reactivación política interior y, con ella, a nuestra «primavera de Praga» de 1962 —huelgas asturianas y reunión de Munich— determinante del nuevo Gobierno que, en 1964,

se lanzó al desarrollo siguiendo la vía francesa de la planificación indicativa. Ya en 1965 se consolidaría esa orientación en otro Gobierno donde los ministros de las primeras adaptaciones, Ullastres y Navarro Rubio, cederían el mando al desarrollista López Rodó. Y, entre ambas fechas, ese año bisagra de 1964 que, con el vocabulario de la guerra civil, hubiera sido llamado «primer año triunfal» como iniciador del Primer Plan. ¡Casi lo consagró así nuestra victoria futbolística sobre la URSS, con el famoso gol de cabeza de Marcellino! Algunos exagerados creyeron que por eso cayó Kruschchev del poder.

Aunque el Plan no incluía, por supuesto, el desarrollo político —«ya vendrá por añadidura», repetían los planetas, de labios para afuera— la sociedad siguió presionando desde el inmovilismo

ESTE año bisagra nos trasladó desde la castrense consigna inicial de «Por el imperio hacia Dios» hasta el mercantil slogan «Por el dinero hacia el desarrollo»



VOLKSWAGEN KARMANN GHIA. Compartía la mecánica del célebre «Escarabajo». Su precio, escandallo como los otros modelos de esta página, eran 202.000 pesetas.



RENAULT CARAVELLE. Los dos modelos tenían el mismo precio, 193.000 pesetas. Eran los «deportivos» de Renault y llevaban el motor 1108 del R-8 Major, con el que alcanzaban 135 kilómetros por hora.



MERCEDES 190. Llevaba motor de árbol de levas en cabeza y su longitud se aproximaba a los cinco metros. También se fabricaba en versión diesel, cuyo precio era 318.000 pesetas.

tera. Eran la avanzada europea de entonces. El 404 iba a pasar a la historia como uno de los mayores éxitos de Peugeot. El 190, que también se ofrecía en diesel, tenía casi tanto empaque como su hermano mayor el 220. Los Citroën, Saab y Lancia Flavia eran los mejores representantes de la tracción delantera, cada uno en un estilo diferente, mientras que los Volvo 122 y Fiat 1500 eran de más típicas berlinas de turismo rápido y Tracción trasera. Todos ellos, entonces máquinas codiciadas, hoy ya forman parte de la historia.

A. M.



La potenciación de la red comercial y asistencial de Seat es creciente. Por eso se inaugura una nueva sede en Madrid.

hacia la modernización hasta obligar al régimen a dictar una ley de Asociaciones (partidos políticos «tolerados para menores») así como a tragarse el progreso de las Comisiones Obreras y sustituir el aislacionismo por mayores relaciones con el exterior. Más aún, la victoria de 1939, que había prohibido el catalán, celebró en Barcelona su vigésimo quinto aniversario con carteles oficiales proclamando XXV años de paz, veinticinco años de paz. Y bajo el ministro Lora Tamayo, con Martín Villa como jefe del SEU, los estudiantes lograron organizar una Semana de Renovación Universitaria que revitalizaba las aplastadas protestas de 1956. Sobre la escena teatral, espejo de la vida, el nuevo autor Antonio Gala iniciaba su carrera de éxitos superando las cien representaciones con su «Los verdes campos del Edén». Y para

unas amenas Navidades se podía contemplar la vivaz elegancia centroeuropea de Lili Murati con Pedro Porcel, en «Yo no soy celoso».

Como se ve, ocurrió lo de siempre: los motores reales del cambio fueron los ajenos al poder, los marginados de todas clases. Por eso publiqué entonces un ensayo —en una revista científica extranjera, naturalmente— afirmando que el desarrollo no era el fruto de los Planes sino al revés: el Gobierno había elaborado éstos para responder a la presión social y porque, de no hacerlo, hubiera sido evidente que el país no necesitaba política de desarrollo para desarrollarse. Es la infalible receta de Quevedo recomendando a los hombres que para hacerse seguir de las mujeres basta con «echarse a andar delante de ellas». Por algo el pueblo contemplaba los Planes de lo alto con ironía: apenas

Lo que dio de sí... 1962

- Se celebran en toda España numerosos actos para conmemorar los **XXV Años de Paz**. Puesta en marcha del **I Plan de Desarrollo**.
- El comité de descolonización de la ONU comienza el debate sobre la **soberanía de Gibraltar**, a instancias de Fernando María de Castilla.
- Aparecen los primeros grupos sindicalistas que conformarán las **Comisiones Obreras**. **Francesc Vicens**, **Jorge Semprún** y **Fernando Claudín** son expulsados del PCE.
- El **Mercado Común** europeo decide congelar la respuesta a la petición de ingreso formulada por España. Al mismo tiempo, se instala en **Rota** la segunda base de submarinos atómicos norteamericanos.
- Aparece en Barcelona el nuevo diario **Tele-Express**. Se celebra la **I Semana de Renovación Universitaria** y los estudiantes abandonan masivamente el **SEU**.
- La selección española de fútbol gana la **Copa de Europa de Naciones** al vencer a la Unión Soviética por **2 a 1**, gracias al gol de cabeza conseguido por **Manolo Santana**.
- El tenista **Manolo Santana** gana el trofeo de **Roland Garros**. Los españoles descubren el tenis.
- Cesa la producción del modelo **1400** de **Seat** y del **Dauphine** de **Renault**.
- En el mundo, la comercialización masiva de los anticonceptivos orales marcará el inicio de la **revolución sexual**.
- En la URSS, caída de **Krushev**. Suben al poder **Breznev**, **Kosiguin** y **Podgorny**.
- **Martin Luther King**, premio Nobel de la Paz. Masivos bombardeos de la aviación norteamericana en **Vietnam**.
- Mueren, entre todos, **Pablo I de Grecia**, el general **McArthur**, **Nehru**, **Palmiro Togliatti** y **«Herpo» Marx**.
- **Acuerdo agrícola** en la CEE: se abre la puerta a la creación de la Europa política.

anunciados oficialmente los nuevos «Polos de Desarrollo» en 1964, un amigo andaluz me los definió con la certera intuición de su tierra: «Serán como los otros polos; servirán pa' chupá.» Y, como siempre, se confiaba más en el milagro; por ejemplo, el petróleo recién brotado en Valdeajos, despertando la ilusión de un Texas burgalés.

Para la vida cotidiana, el turismo fue la fuerza que más hondamente barrenó los usos tradicionales. Las medias *Kayser* deslumbraban y el bikini se erigió en símbolo de la liberación de costumbres. Las madres criadas con pololos en la Sección Femenina lo condenaban, pero las muchachas de Zaragoza, nuevas Agustinas de Aragón alzadas contra la tiranía, protagonizaron un motín contra la prohibición del dos piezas en una piscina. No fue fácil su victoria, pero al fin en 1970 los graves varones del Tribunal Supremo anularon la sanción impuesta a un periódico por una portada con muchacha en bikini, declarando dicho atuendo como «no atentatorio a la moral». En nuestro 1964 los periódicos todavía

publicaban exhortaciones de plás asociaciones, clamando contra el «desnudismo provocador que cada verano nos hunde en la impureza». Sí, la moral tradicional en declive desplegaba todas sus armas contra la modernización social. El padre Peyton protagonizaba una campaña a la americana por «el Rosario en familia»; al par que tras el reciente cuarto centenario de la reforma carmelitana, el brazo de Santa Teresa —predilecta devoción caudillesca— recorría el país batallando a la española como el Cid. La comparación no es mía (no caricaturizo sentimientos que respeto; sólo hago de cronista) sino de un colaborador de *ABC* que escribía cosas como la siguiente, reconociendo sin querer el aludido declive: «Es inútil que cambien los tiempos, que las gentes se vuelquen hacia los cines y las cafeterías, que las venerandas reliquias se vayan llenando de polvo y descrédito en los más profundo de las sacristías: el brazo de Santa Teresa no tiembla.» Y añadía más adelante: «Que el brazo descarnado, blandiendo las adargas casi quirúrgicas de la fe, acaba de ganar una batalla por esos

Tramont el maestro

AUNQUE lleva más de veinte años en España, Bernard Tramont no puede disimular su acento francés. Llegó a nuestro país en 1964 de la mano de Guy Storr para correr una temporada y promocionar el Alpine 108 que desde hacía un año se fabricaba en Valladolid. No pensaba que se quedaría aquí para siempre ni tampoco que sería el maestro de los pilotos españoles. Fue el primero que tomó notas curvas por curvas, sistema que rápidamente se extendió. «Recuerdo —comentó a *MOTOR*— que uno de los primeros rallies que entrené fue un Alicante que luego no pude correr. Más tarde me enteré que Fernando Villamil, mi copiloto, había dejado las notas y con ellas habían hecho la carrera casi todos los pilotos madrileños a los que había encantado el tema.» Desde entonces, todos los que podían daban una pasada por los tramos antes de iniciarse el rally y, por supuesto, tomaban notas. Aquellos eran otros tiempos, las carreras eran más simples en cuanto a preparación se refiere, uno llevaba apenas asistencia. La gasolina había que tomarla en la primera gasolinera que se encontraba y los neumáticos servían casi para toda una temporada. Entonces no había prácticamente diferencia entre un piloto privado y un oficial. Para tener algún material de carreras había que ingenárselas de mil y una maneras. «Como en España no existían neumáticos racing, recuerdo que para conseguir unos me hice un viaje a Andorra con un viejo Dauphine que tenía las ruedas totalmente desgastadas. A la vuelta —añade Tramont con una satisfecha sonrisa— el viejo coche montaba unas flamantes Klever Colombes



V 10, con las que hice tres cuartos de temporada.» Años más tarde comenzarían a llegar los primeros neumáticos especiales para rallies, que tampoco eran ninguna maravilla.

Bernard Tramont fue campeón de España de Rallyes en 1967, repitiendo victoria al año siguiente, año en que participa en las 24 Horas de Le Mans formando equipo con Therier y ganan la clasificación al índice energético con un Alpine A-210. Pero no todo fueron triunfos y sonrisas en su vida deportiva, también hubo lágrimas y muy amargas. Dos de sus copilotos, Jaime Segovia y Luis de Baviera, murieron en sendos accidentes corriendo con Tramont. Del segundo golpe, este hispano-francés, que es una institución en nuestro automovilismo, ya no se recuperó y, después de una temporada bastante regular, en 1971 decidió dejar el volante, aunque sin alejarse de las carreras.

M.ª Jesús Benet

El Alpine de Renault fue el coche de los grandes éxitos de Tramont, y con el que participó en el Rallye de Montecarlo de 1964. Cuatro años más tarde, formando equipo con Therier, gana en las 24 Horas de Le Mans la clasificación al índice energético. Junto a él posan Andruet, Nicolas, el preparador Gordini y el director de Alpine Rédélé.

claustros de la Facultad Literaria de Barcelona, ¿quién se atreverá a negarlo?»

No seré yo quien tal ose y menos sabiendo, por declaraciones del presidente del Colegio de Agentes de Seguros, hasta que punto los españoles —los de las cafeterías y los otros— pensaban en la muerte: los seguros de enterramiento eran los más populares hace veinte años. Concluiré con optimismo, sin embargo, añadiendo que les seguía en importancia el seguro de automóvil. Y es que el 600, encarnación popular de la ilusión motorizada, pululaba por España, pequeño y humilde como el «Platero» juanramoniano, y no dejaría de fabricarse hasta 1973. Pero justamente en 1964, Seat cesaba en la producción del 1400 —cuyo modelo de lujo se obtenía por 143.000 pesetas— y se anunciaba la aparición del Simca

PESA 70 KILOS.
CARGA 250 KILOS.
GRAMOS. ESTA
FABRICADO EN
FIBRA DE VIDRIO
Y CUESTA
15.000 PESETAS



El 600 se iba quedando pequeño para ciertas necesidades. En este año se ponen a la venta curiosos remolques ya en fibra de vidrio.

1000. Con toda lógica, fue un hombre del motor —Eduardo Barreiros— el elegido como «Popular del Año».

Del milagro a la técnica: tal era, en conclusión, la tendencia. Y aunque un cambio semejante exige bastantes años, está justificado retener como más representativo de ellos el que centra el periodo e inicia el Primer Plan. Es decir, 1964, año bisagra.

J. Sampedro

José Luis Sampedro, nacido en Barcelona en 1917, es escritor y economista. Ha ocupado diversos cargos en la Administración y ha sido profesor en Universidades extranjeras. En su faceta de novelista destacan las obras «Congreso en Estocolmo», «Octubre, octubre» y la más reciente, «La sonrisa etrusca».



Después de veintidós años, poco más de doce millones de barriles de crudo se han sacado de la Lora.

EXPERTOS y profanos lanzaron las campanas al vuelo. La fiebre del oro deslumbró a la gente de la comarca. Estos ahora han vuelto a cultivar patatas y trigo



Triunfalismo petrolero

A mediodía del 6 de junio de 1964 un chorro de petróleo salía por las torres de prospección instaladas en el pueblito burgalés de Valdeajos de la Lora. El «oro negro» aparecía por primera vez en nuestro país y el alborozo no encontró parangón: se disparó el triunfalismo oficial, se organizaron masivas excursiones a este nuevo «Eldorado», la fiebre del oro deslumbró a la gente de la comarca...

Expertos y profanos lanzaron las campanas al vuelo. La aparición del petróleo ocupó portadas y más páginas de todos los diarios.

«Burgos codeándose con Arabia», decía un titular; «Este es Oklahoma burgalés», añadía otro. La compañía Campsa, que poseía el 50 por 100 de la participación del sondeo, suspendió su cotización en la Bolsa un lunes. Al reiniciarla tres días más tarde, sus acciones subieron más de cuarenta enteros en sólo diez minutos. Era la locura colectiva. Estudios posteriores más serios pusieron las cosas en su sitio. El campo petrolífero de Lora era muy limitado y extraer el crudo muy costoso. Un estudio realizado dos años más tarde

fijaba como rentable la refinería prevista en la zona a partir de un millón de toneladas de crudo al año. Pero el campo no produjo nunca ni una cuarta parte de esa cifra. Paulatinamente se fueron rechazando los proyectos enriquecedores. Incluso el de una central térmica en la zona. Esta decisión y la de descartar también la creación de una petroquímica de base fue anunciada por el titular de Industria, Gregorio López Bravo, en la casa sindical de Burgos. Las Fuerzas del Orden tuvieron que hacer auténticos esfuerzos para hacer eso, poner orden. Veintidós años después se han obtenido poco más de 12 millones de barriles de crudo de muy baja calidad. Y los loranos, menos que antes, han vuelto a cultivar patatas y trigo. Sólo queda el resplandor lejano de un fuego que se observa desde la carretera que cruza el Páramo de Masa en dirección a Santander. Es el gas de la Lora. Un gas que no fue capaz de inflar el triunfalismo franquista.

Raúl R. Sáez

Fe de errores

En el número 85, que corresponde al año 1962 de «La España del 600», se deslizó un error. El coche que conduce Antonio de Senillosa no es del modelo que se cita, sino un Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale de Bertone

Coordinador: Raúl R. Sáez. Redacción: Alberto Mallo, María Jesús Benet y José Luis Aznar. Diseño: Olegario Torralba y Juan G. Aso. Documentación: Isabel Valcárcel, Mariana Obilger y Lourdes Bravo. Fotografía: Equipo MOTOR16, RACC, Seat, Bernard Tramont, Campsa, Lancia, VW, Peugeot, FASA-Renault y Daimler Benz.

La próxima semana

«Apartados de la realidad»

- Enrique Tierno Galván recuerda su expulsión de la cátedra en 1965
- Angel Nieto: Los inicios de un campeón
- El Dodge Dart y el Renault-8, en la calle



CITIZEN - THE SPORTING LIFE

Citizen acepta el reto con relojes de categoría mundial.



El mundo del deporte es intenso. Lleno de retos y sensaciones, donde la habilidad y el esfuerzo siempre tienen recompensa. En un mundo así el tiempo y el espacio juegan un papel muy importante.

Por eso Citizen ha creado una colección deportiva, única, donde sus diseños están a la altura de su tecnología. Relojes duros, planos y precisos.

Citizen aceptó el reto, y el año pasado batió un nuevo record. Fabricó 55 millones de relojes y se situó a la cabeza de los fabricantes de todo el mundo.

Si aceptas el reto, elige Citizen.

CITIZEN



**SEAT IBIZA
TE LLEVA
A HOLLYWOOD
...CON TU PAREJA**

Seat Ibiza, el coche más premiado del año; una obra maestra del diseño y la tecnología de nuestro tiempo, te invita a ganar un viaje a Hollywood... ¡con tu pareja!

Ven a ver tu Seat Ibiza antes del 15 de Julio de 1985 y participa en el

sorteo de 14 viajes a Hollywood en vuelo de Iberia, con estancia de 6 días en un hotel de cine seleccionado por Interaméricas... y visitando los estudios cinematográficos que día a día, hacen la leyenda del cine.

Déjate llevar por el Seat Ibiza... y aprovecha también los excepcionales precios en viajes a Norteamérica, exclusivos para los que vengan a ver el coche más premiado del año.

Sólo hasta el 15 de Julio

Infórmate en la Red de Concesionarios Seat

IBERIA
LINEAS AEREAS DE ESPAÑA

INTERAMERICAS

SEAT Audi VW

Tarjetas Postales

ESTE es el último pequeño viaje que he hecho: de Madrid a Barcelona en el puente aéreo y de Barcelona a Tarragona en Panda, con choferesa blanca, que a uno la revista no le paga Rolls y choferesa afro por no ser académico.

Primera observación: Iberia, a pesar de tener un nuevo jefe catalán, sigue siendo un modelo de ultracentralismo. Claro que el nuevo jefe es catalán, pero socialista.

Partí el día del Corpus con la intención y el tiempo necesarios para coger el puente de las 12,45 horas. Pero ese puente había sido suprimido. No había puente hasta las 13,45 horas y yo tenía un almuerzo a las 14 horas en Barcelona. Pregunté por la razón de la supresión del vuelo y me dijeron: «Como hoy es fiesta en Madrid y en otros lugares de España, menos en Barcelona, han puesto horario de domingos con un puente cada dos horas.» «Pero —argumenté— el puente va precisamente a Barcelona...» La señorita informante me sonrió compasivamente. Pregunté: «Entonces, como en Barcelona es laborable, supongo que desde allí los vuelos despegan cada hora...» La compasión de la señorita se tornó auténtica piedad. Sólo valen los horarios de Madrid.

A Tarragona me condujo en su Panda, con perrito y todo, mi colega Carmen Casas, que lo hizo bien. Allí iba ella a dar una conferencia sobre el romesco, magnífica salsa local, y yo a hablar del pan y del vino, al gremio de panaderos, muy inquieto por la disminución del consumo de pan en nuestro país.

Además, se estaba celebrando allí una semana de los vinos de la provincia con Denominación de Origen.

Tarragona es un notable caso de fenómeno urbano. Siempre me ha dado la misma impresión que produce la visión de una señora gorda y perezosa comiendo pasteles de nata con pasmosa lentitud. Sufre Tarragona de la proximidad de Reus, que es una de las ciudades más dinámicas de España. A su lado, Tarragona es de una pasmosa placidez, un piélagos en que el nunca pasa nada, en el que el aburrimiento parece ser la tónica cotidiana.

Al atardecer, la cosa se anima un poco. La gente pasea por la Rambla y se sienta en las terrazas de los cafés. Pero sólo hasta media Rambla. Llegados a cierto punto y cuando aún faltan más de 300 metros para llegar al magnífico balcón que da al mar, los paseantes dan media vuelta y otra vez caminan hacia arriba. Como si de repente les entrara una pereza invencible. Así que justamente la parte más bella de la Rambla está siempre desierta y los comercios y establecimientos de esa zona castigada periclitán fatalmente.

Los stands de la Feria del Vino estaban



Xavier Domingo

amb tomaquet» y también para frotarlo con ajo y hacer el «pa amb oli», pan con aceite, que era virgen y de los olivos de la provincia.

El «pa amb vi» de la Feria del Vino de Tarragona surtió en mí el mismo efecto que la magdalena que desencadena el aluvión de memoria «En la busca del tiempo perdido», de Marcel Proust. Pero mi nostalgia no es la de un burgués parisien. No va a salones y sutiles maniobras. Es una memoria de nostalgias ibéricas, y nunca mejor dicho, puesto que sus primeros pasos se hunden en el limo del delta del padre Ebro, inmensidad azul y esmeralda de los arrozales, mundo cuajado de silencio que rompe de repente el trompeteo de los patos.

Pero regresemos a Tarragona, víctima de su enorme historia. Aún pesan en el ambiente los gruesos bloques de las antiguas murallas romanas de la capital de la Tarraconense y luego, claro, la inconfundible beatitud de todas las ciudades en las que, durante siglos, el hombre poderoso e importante fue el señor obispo, el senyo Bisbe, que aquí, además, solía ser cardenal de elevado prestigio.

Sí, aunque ya no es como antes, Tarragona es una ciudad eminentemente ecles-

Tarragona, pan y vino

en la parte alta de la Rambla. El de los panaderos había tenido una excelente idea y era el más concurrido: se ofrecía a los visitantes pan con vino y azúcar. Esta era, cuando chaval, mi merienda favorita al salir de la escuela. Hay que decir que, por parte de padre, soy de origen tarraconense y más exactamente tortosi-



no. Y esta era, entonces, la merienda normal de los niños. Pan remojado en fuerte vino del Pla de Tarragona o del Priorato, espolvoreado con azúcar. Pan de payés, el hermoso y redondo pan de payés, de sólida y corruscante corteza y miga compacta y morena. Lo partías con el cuchillo y la cocina se llenaba del aroma cálido y dulzón de la harina, un perfume tostado y rico que te habría inmediatamente un enorme hueco en el estómago. Perfecto para el «pa amb vi», para el «pa

sial. Tiene la paz triste de las sacristías. Aquí y allá, por las esquinas, aún hueles el incienso de las últimas procesiones. Tal vez, como dirían los curas, la ciudad esté descristianizada, pero el ambiente queda. La estructura del imperio romano fue perpetuada por la Iglesia católica, lo que no deja de ser una de las razones de su perdurabilidad extraordinaria y eso, allí en donde tuvo su puro meollo, deja huellas para rato. ¡Tarraco y la Tarraconense! Poderoso fantasma. •



ROCKY EL BOMBARDERO NEGRO

SYLVESTER Stallone quería un coche espectacular para su próxima película, «Rocky IV», quería un coche que no estuviera en el catálogo de ninguna marca, una pieza única, y envió a sus ojeadores por todo el mundo para descubrir ese *rara avis*. Los más afortunados en su búsqueda fueron los cazadores que llegaron a Europa. En su agenda de notas llevaban varias exigencias difíciles de cumplir: el coche debía dar bien en su pantalla, debía ser el más exclusivo de todos y debía ser negro, «tan negro como un negro dentro de un túnel».

Ferrari, Maserati, Lamborghini y Porsche quedaron fuera de combate ya en el primer asalto porque en pantalla ofrecían una imagen contraída, y así se

fueron desestimando modelos según diferentes criterios para dejar sólo en el último instante al Mercedes 500 SEC preparado por el alemán Koenig en colaboración con el ingeniero Vittorio Strosek. «El bombardero negro» derrotó por K.O. a todos sus contrincantes; este Mercedes especial fue el único coche del mundo capaz de convencer a Sylvester Stallone-Rocky y por tal motivo se convirtió en «estrella invitada» de una película cuyo rodaje acaba de comenzar y que llegará a nuestra pantallas a lo largo de 1986.

El nuevo coche de Rocky es un verdadero engendro mecánico en el que se han invertido más de veinte millones de pesetas en materiales plásticos, pinturas y estética final, mientras que la me-

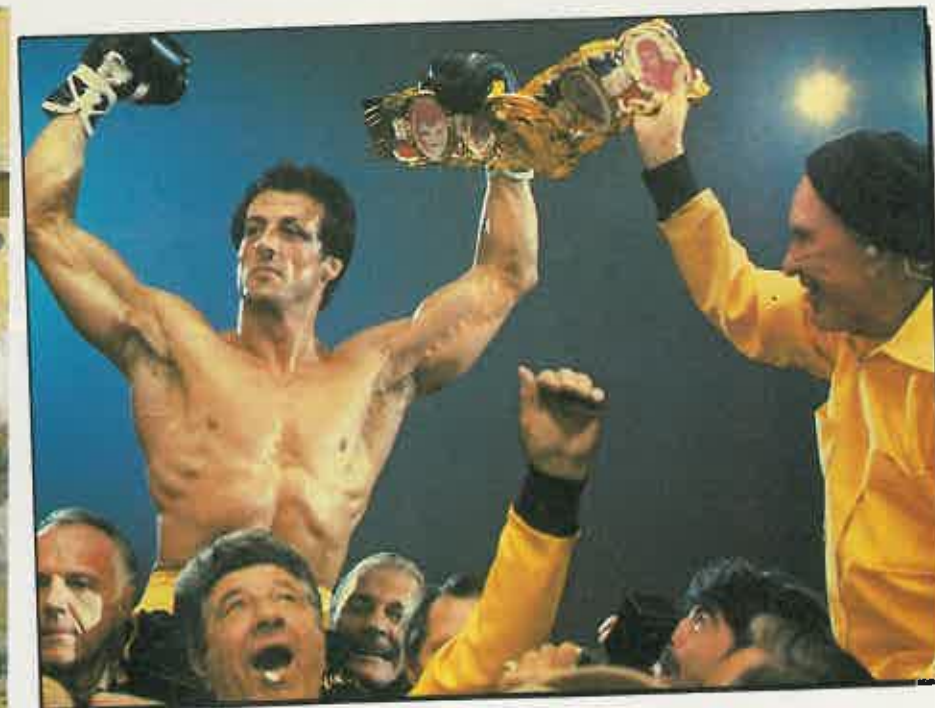
cánica ha recibido una inyección de otros diez millones de pesetas, una inyección que no sólo ha incrementado la potencia del conjunto, sino que también ha dado un toque de distinción al motor al incluir elementos extraños que únicamente pueden encontrarse en los submarinos de la Armada estadounidense.

El descubrimiento de este Bombardero negro no ha sido, sin embargo, una tarea fácil, sino el producto de una larga serie de casualidades vividas por el ojeador de Stallone destinado a Alemania.

El personaje americano no quería perder tiempo, y para buscar la exclusividad perdida se dirigió a uno de los templos de la personalización de auto-

móviles: Koenig Specials. Willy Koenig, padre de todos esos elementos plásticos que dan agresividad a la imagen de cualquier coche, propuso a examen su joya más querida, un Mercedes Coupé que ya tenía la brutalidad de un auténtico peso pesado. En el Mercedes 500 SEC de Koenig estaban mezcladas

El coche estrella de la próxima película de Rocky, «Rocky IV», es un monumento negro en el que se han empleado todos los elementos plásticos que ahora mismo están disponibles en el mercado. Se han invertido más de veinte millones de pesetas sólo en decoración.



Sylvester Stallone será para siempre Rocky. El boxeador necesitaba un coche espectacular a la altura de su fama y el Mercedes Koenig Strosek cumple a la perfección. Su espectacularidad se ha conseguido tras invertir más de treinta y siete millones de pesetas en detalles estéticos y mecánicos. Mercedes ha prohibido que se utilice su nombre y el coche ha sido rebautizado como Rocky.

con sabiduría la fuerza de José Manuel Ibar «Urtain» y la agilidad de Cassius Clay. El enviado de Sylvester Stallone se quedó prendado ante la belleza de la máquina, esa imagen era la que Hollywood buscaba para interpretar uno de los papeles más importantes de «Rocky IV».

El cascarón exterior de este Bombardero negro respondía a todas las exigencias con absoluta perfección, pero todavía quedaba la difícil tarea de encontrar el motor que estuviera a la altura de las circunstancias. Willy Koenig mandó al descubridor de talentos hasta Vittorio Strosek, un preparador alemán que los lectores de MOTOR16

ya conocen, pues fue el encargado de dar vida a un Porsche 928 S, a medio camino entra el sueño y la pesadilla, un Porsche que bajo el sobrenombre de «El Trueno Azul» apareció en el número 70 de la revista.

Strosek estaba trabajando en esos momentos sobre un motor Mercedes con ocho cilindros en V y cinco litros de cubaje que iba como anillo al dedo para el coche de la película. El sistema que el especialista alemán estaba ensayando para potenciar el conjunto dejó de piedra al ya sorprendido americano, era un sistema digno de una novela de espionaje: un compresor volumétrico de la marca Paxton, reservado



CAMIONES RENAULT LA FUERZA EN RUTA.

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

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



TECNOLOGIA DE VANGUARDIA, DE 6 a 38 TONELADAS.

RENAULT
Vehículos Industriales
Fabricante Nacional

Ecom

Fuera de serie

casi en exclusiva para los submarinos de guerra estadounidenses, y que nadie sabía como había llegado hasta allí, animaba la mecánica con su soplido turbador.

Los hombres de Strosek pusieron en marcha el motor ante los ojos del ca-



El corazón del Bombardero negro

Un compresor Paxton es la clave de su fuerza

zatalentos y el banco de potencia fue tajante en su veredicto: el artilugio de la marca Paxton aportaba casi cien caballos de potencia a la ya nutrida cuadrada del motor básico, que con doscientos treinta *pura sangre* en sus entrañas es y era una máquina respetable.

No hicieron falta más palabras. El Mercedes Koenig-Strosek era el cóctel ideal para Rocky; estaba en la línea de los Mercedes más clásicos, los SSK y los 540 K, era más sencillo de conducir que los violentos coches con motor biturbo y su rapidez de respuesta podía resumirse con datos tan fríos como impresionantes: puede acelerar de cero a cien kilómetros por hora en menos de seis segundos, mientras que su velocidad punta ronda sin problemas los doscientos sesenta kilómetros por hora.

Al terminar la combinación de carrocería Koenig con mecánica Strosek ya no hubo dudas, el coupé 500 SEC tendría un papel estelar en «Rocky IV» y para confirmar esa elección se decidió presentar el coche en sociedad. Un antiguo campeón germano del boxeo en la categoría de los pesos pesados, Max Schmeling, fue el encargado de conducir la joya ante los flashes de la prensa; todos se las prometían muy felices hasta que llegó una seca llamada desde Mercedes: el coche no podía lucir los símbolos de la marca por lo que debieron enmascarar las estrellas para que todo volviera al orden. El Mercedes 500 SEC ya no se llama así, se llama simplemente Rocky y Sylvester Stallone, ha decidido quedarse con el *juguete* para su uso personal, aunque, eso sí, habrá de prestarlo para las operaciones promocionales de la compañía cinematográfica y de una marca de prendas deportivas.

Rocky ya tiene el coche que quería.

Angel Marco

Fotos: H. J. Tücherer

Motor 16 / 133

ADRIAN CAMPOS PROBO EL TYRRELL FORMULA TRES MIL OBJETIVO: F-1

ADRIAN Campos es uno de los pilotos españoles más jóvenes con un futuro más esperanzador. Su programa para el año 85 es muy ambicioso, y además de participar en el Campeonato alemán de Fórmula Tres ha tenido ya contacto con un Fórmula Tres Mil. Adrián dio en el Nurburgring sus primeras vueltas al volante de un monoplaça de este tipo.

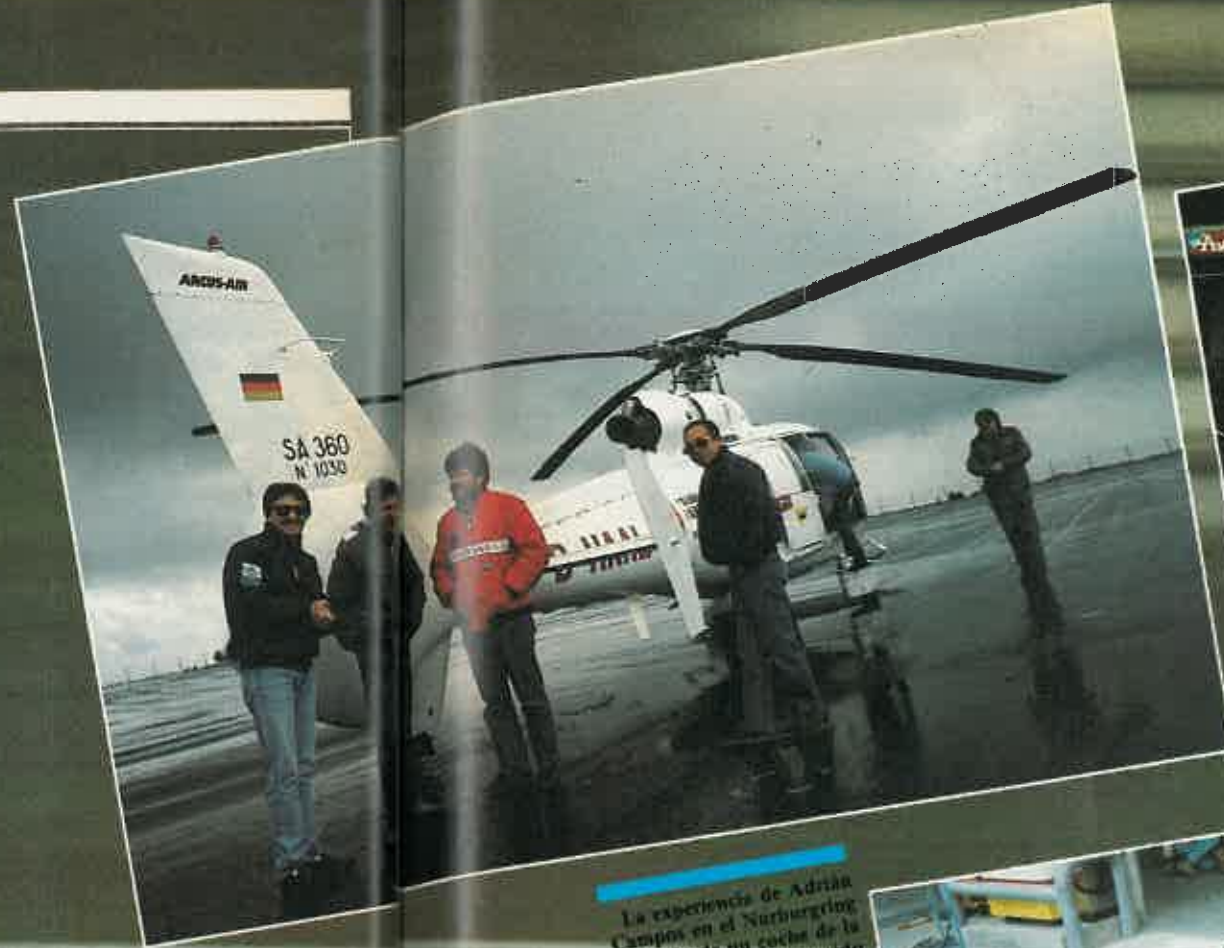
Adrián Campos corrió con uno de los Tyrrell derivados del antiguo fórmula 1 del pasado año. El coche está bajo la responsabilidad de la fábrica, pero es el Barron Racing el que los ha hecho correr. Este equipo está afincado en Holanda, y su responsable es Kis van der Grint. En algunas carreras los coches son cuidados directamente por los

mecánicos ingleses, y en otras por los holandeses.

El modelo no sufre grandes modificaciones con respecto al año anterior, pero el motor sí cambia, ya que la potencia no hace su aparición hasta llegar a las ocho mil vueltas y el encendido y la alimentación se cortan a las nueve mil revoluciones, por lo que queda muy poco margen de utilización. Para solucionar este problema se está trabajando ahora mismo en lograr más bajos, y entre otros detalles se han recortado los escapes, sin ir más lejos.

Adrián tuvo el primer contacto con el coche el martes anterior a la carrera, día en que fue el único coche de la Fórmula Tres Mil en pista. Vale la pena contar el porqué.

El martes era el único día en que se podía rodar en el Nurburgring antes de los entrenamientos oficiales para la carrera, pero el sábado anterior los coches tuvieron que correr en Estoril. El chófer del camión de Adrián, Juan, que ya fue el mecánico de confianza de



La experiencia de Adrián Campos en el Nurburgring a bordo de un coche de la Fórmula Tres Mil ha sido un buen sistema para valorar la capacidad del piloto español. Adrián rodó sin complejos, y no tuvo ningún inconveniente para acoplarse a la potencia y a las reacciones del Tyrrell.



Alvaro Ybarra

El coche como patrimonio

FUE en 1982 cuando decidieron dotar a su afición incansable por los coches pasados de moda y de tiempo de unos estatutos. Desde entonces, la Escudería de Vehículos Antiguos de Andalucía, que preside Ignacio Porras Tejeiro, no ha hecho otra cosa que crecer y multiplicarse. Ya son, de los veinte que eran, setenta socios. Entre todos han logrado reunir en propiedad un centenar de coches restaurados y otros ciento cincuenta por restaurar. Han instalado un museo en el mismo centro de Sevilla, en un caserón con patio de columnas, sito en la viscontiana calle de San Vicente, que no es mal escaparate para mostrar el patrimonio rescatado de Hispano Suiza, con luces de carburo; Rolls Royce blancos, que consumen medio litro por kilómetro recorrido; Overland del 16, Opel del 32, Ford del 27, Studebaker de ocho cilindros, un De Dion Bouton fechado en 1908 o el mismo Hispano del 24, que fuera propiedad en sus años mozos del actor Peter Ustinov.



El museo, único en Andalucía, es el resultado final de una labor de rastro y artesanía. Los socios de la escudería, que tiene otra igual en Jaén, presidida por Rafael Soria, buscan, por el campo, los pueblos o la ciudad, vehículos varados en cocheras perdidas. Si concluido el rastro se llega a un acuerdo económico con el propietario, Eliseo Martín, Alfonso Chávez o cualquier otro miembro del equipo de artesanos que trabaja para la escudería sevillana reconstruirá, pieza a pieza, el modelo.

Luego, el coche rescatado del tiempo completará la fase de rehabilitación volviendo a circular por las carreteras andaluzas con ocasión de alguna de las habituales giras que, vestidos de época, organizan los socios. El objetivo, entonces, está cumplido, pues el afán de los hombres de la escudería hispalense no es otro que robarle al paso de los años y los avances tecnológicos, las reliquias de cuatro ruedas y más de cuarenta años de edad. En definitiva, se trata de que no se pierda para siempre el patrimonio

de todos de la breve flota automovilística que asombraba los caminos en las primeras décadas del siglo XX, por supuesto.

Ningún loco cacharro de aquellos tiempos hubiera resistido siquiera un pequeño tramo del «raid» que ha organizado el Automóvil Club de Almería, en colaboración con una empresa publicitaria de Barcelona, para el próximo mes de noviembre. En realidad, la I Trans-Almería, que es de lo que se trata, debería haberse celebrado en los primeros días del mes de junio, tal y como habían anunciado sus organizadores. Pero algunos problemas de fechas surgidos con la FISA han causado el aplazamiento de la prueba hasta los días 22, 23 y 24 de noviembre.

La I Trans-Almería se disputará sobre un recorrido de unos mil kilómetros, por zonas desérticas y caminos sin asfaltar, con un desarrollo tipo «raid», en un intento de emular, a la española, el rallye París-Dakar. Los premios ascenderán a un total de cuatro millones de pesetas, y, entre las peticiones de participación, se encuentran las de bastantes pilotos extranjeros. Esta peculiar prueba, abierta a automóviles y motocicletas, fue ya presentada de forma oficiosa por los pilotos Carlos Mas y Carlos del Val en el transcurso del último París-Dakar.

Y bien, para los que prefieran el mar al desierto, una última noticia refrescante. La Junta de Andalucía, dando un plazo de medio año para que el Ayuntamiento de Fuengirola saque a pública subasta la adjudicación de las obras, va a conceder en los próximos días la inversión definitiva para el proyecto de construcción del Puerto Deportivo de Fuengirola, que, según el alcalde de la localidad costañesa, Sancho Adam, podría estar listo para 1987.

El puerto de Fuengirola, cuyo presupuesto frisa los cuatrocientos millones de pesetas, tendrá una capacidad de atraque de 250 embarcaciones, y su explotación correrá a cargo del propio ayuntamiento y una empresa privada.

Ricardo Tormo, consiguió salir el primero del circuito lusitano y también el primero y el único que llegó a tiempo de despachar a la aduana hispano-portuguesa. Los demás, cuando llegaron, debieron aguardar hasta el lunes. Para llegar al Nurburgring Juan necesitó cuarenta horas de carretera con el fiel Pegaso de Avidesa y la ayuda como chófer de Agustín Calafat, el ex piloto de moto. Tres mil kilómetros de distancia para entrenar un rato.

Tras el primer contacto con el coche, Adrián no se encontró fuera de lugar. «Me habían prevenido tanto que no lo



Un detalle español en el coche
El típico «new pads» lo pusieron en castellano

encontré muy difícil. La verdad es que con esa potencia —casi quinientos caballos— hay que tener mucho cuidado con el acelerador. Lo verdaderamente difícil es llegar a los límites del coche. Para ello me faltan todavía muchos kilómetros de entrenamiento.»

«El pasar de los ciento sesenta caballos de potencia del Fórmula 3 a los quinientos del Fórmula Tres Mil no es algo fácil. En el primer contacto me pare cuando llevaba todavía pocas vueltas y les dije que el coche no frenaba. Me cambiaron las pastillas y volví a salir a la pista. Para mí seguía sin frenar hasta que nos dimos cuenta que no era lo mismo llegar a las curvas a la velocidad de un Fórmula 3 que a la velocidad de un Fórmula Tres Mil. La potencia disponible en este último perdona algunos errores de trazado, pero en cambio hay que ser muy delicado con el acelerador. Debes tratarlo con suavidad y no como en un Fórmula 3, que cuando aceleras lo haces de golpe.»

En la primera tanda de entrenamientos cronometrados fue decimocuarto de los quince pilotos presentes, y como siempre se dice de los pilotos españoles habrá algunos que pensarán aquello de «Mira, está haciendo el ridículo en la cola». Nada de eso, naturalmente no rodó en tiempos de vuelta rápida, pero sí dentro de los tiempos de los demás. En agua, y cuando era fácil predecir un papel más discreto o una excursión por el césped, Adrián fue noveno. Hizo caso a los consejos y rodó como se le pidió: «No tienes que demostrar nada, tan sólo irte adaptando. No se puede llegar a besar el santo.» Y eso fue lo que hizo.

Texto y fotos: J. L. Aznar



RALLYE CORTE INGLES MAXI SAINZ

CARLOS Sainz, el joven piloto de Fasa Renault, se ha impuesto en esta prueba del Campeonato de España y también del Europeo. Pero su victoria tiene aún mayor importancia, porque se ha impuesto a todos sus rivales del certamen nacional. Sobre todo a Salvador Serviá, cuyo Lancia nunca ha funcionado con la perfección que lo había caracterizado en las pruebas anteriores.

Había un enorme interés por presenciar el primer enfrentamiento al completo de todos los protagonistas. Salvador Serviá, con su Lancia-Rothmans; Beni Fernández, con un Manta 400 al que se le han ganado diez caballos más y se ha aligerado en 25 kilos; Carlos Sainz, con el Renault 5 Tour de Corse, tras los fallos del Maxi Turbo estrenado en el Llanes, y por último, Antonio Zanini, que reaparecía a bordo del Ferrari Michelotto, en su evolución del 85, con el motor de cuatro válvulas y una potencia de 335 caballos.

Claro que los pilotos españoles no estaban solos, ya que el francés Bruno Saby, sobre el Peugeot 205 Turbo 16 del equipo de Villaverde, era sin duda el favorito para la gran mayoría. Por si fuera poco, en Las Palmas se presen-

taba el exótico equipo oficial Nissan de Gran Bretaña, con Terry Kaby y Mark Lowell como pilotos.

En los primeros tramos sucedieron tal cantidad de cosas, que todo parecía indicar que íbamos a asistir a una aburridísima prueba, con un ligero interés por ver cuál de los pilotos locales era capaz de colocarse entre los primeros. Desde la primera prueba, el Lancia de Serviá se ve muy mermado en su potencia, por problemas con la alimentación e inyección de agua de refrigeración. Este desfallecimiento se hacía más patente en las pruebas de más recorrido. El Ferrari de Zanini petardea escandalosamente, por fallos en la bomba de combustible. Carlos Sainz pierde dos minutos en el segundo tramo, al tenerlo que recorrer sobre la llanta, a causa de un pinchazo, y finalmente Beni Fernández pierde nueve minutos en un accidente sin consecuencias mecánicas. Si a todo esto le añadimos diez minutos de penalización en un control por parte de Zanini, nos encontramos con la totalidad de los favoritos, excepto Saby, poco menos que descartados.

En el segundo tramo, para acabar de complicar las cosas, Serviá se encuen-

tra de frente con un motorista de la Guardia Civil, contra el que colisiona, originándole heridas de consideración.

Estas circunstancias son aprovechadas por Lamberti, quien con un Opel Manta 400 se instala entre los hombres de cabeza, entre los que también lucha Santiago Álvarez, sobre un Renault 5 Turbo de 300 caballos. Los dos pilotos de los Nissan, enormemente espectaculares y aplaudidos por el numerosísimo público presente, también tienen problemas. Kaby tiene un bloqueo en su caja de cambio, penalizando por adelantado en un control para llegar pronto a sus asistencias. Su compañero Lowell tiene un pinchazo que le hace perder aproximadamente minuto y medio.

En esta primera etapa, el grupo A está dominado por José M. Ponce, quien con un potente BMW 635 CSi se impone a otro vehículo similar, conducido por Fernando Capdevila, y ambos, distanciando considerablemente al piloto oficial de Peugeot-Talbot, Borja Moratal, quien con su modesto 205 GTI no lo puede hacer mejor.

Entre los coches de serie, Tomás González (Toyota Corolla) y Orlando Alonso (Volkswagen GTI) se imponen a los GTI de Pedro Sánchez y Francis-



Lamberti (abajo) no pudo resistir a Sainz, pero cuajó un excelente rallye. Bruno Saby tuvo que abandonar con el Turbo 16 con el motor roto. Beni Fernández (derecha) ha rodado más rápido que nunca.



co Naranjo, con los dos BMW 323i de Ricardo Muñoz y el francés Jean Grobot muy próximos.

En el periodo de reflexión entre las dos etapas, Juan Petisco (jefe de competición de Opel) estudiaba las posibilidades de recuperación de Beni (clasificado en el puesto 58, a nueve minutos y medio del primero). Antonio Zanini llamaba a Italia para ver si valía la pena arriesgar el Ferrari en una recuperación casi imposible. Servía se iba a descansar mientras sus mecánicos trabajaban afanosamente intentando dar con el problema del Lancia, y Carlos Sainz le daba vueltas a la cabeza sobre sus posibilidades

de recuperar los dos minutos perdidos... Mientras tanto, los hombres del Peugeot no se preocupaban demasiado por los acontecimientos, con el rallye casi en el bolsillo.

Pero las cosas fueron totalmente distintas. En el primer tramo de la segunda etapa, el larguísimo y rápido Temisas, con 29 kilómetros, Saby abandonaba con el motor roto. Carlos Sainz marca un tiempo impresionante, empleándose absolutamente a tope, superando a Zanini en diez segundos y a Servía en veintinueve. Beni aún no está del todo a tono (luego llegaría a ir más deprisa de lo que nunca le hemos visto) y todo parece indi-

car que se ha desatado la guerra.

Los hombres de los Nissan perdían minutos en cada bucle, los locales Lamberti, M. Álvarez y Capdevilla sin poder luchar en igualdad de condiciones con los pilotos oficiales, y la lucha en grupo N, muy interesante por la recuperación de Muñoz (una vez resueltos los problemas de amortiguadores), aunque los dos primeros en su categoría parecen inalcanzables.

Tramo a tramo Sainz se acerca a Servía, marcando «scratches» o cediendo tan sólo la primera posición a Zanini. En el reagrupamiento de Santa Lucía, el ambiente es tenso. Servía sigue sin resolver sus problemas y a Be-



Sainz-Boto y Servía-Sabater son ya los únicos pretendientes al triunfo final en un Campeonato de España que ahora se presenta apasionante.

ni se le cambia el escape. Zanini cambia el diferencial y sólo Sainz descansa.

Beni y Zanini están ya entre los diez primeros, con los Nissan a su alcance. Poco después, ocurre un último incidente que iba a marcar el resultado final: Servía se retrasa un minuto en un control, por causa de una rueda mal sujeta, y Sainz conoce inmediatamente que está en cabeza, con medio minuto de ventaja. Aprieta durante dos tramos más hasta que su diferencia llega al minuto, bajando entonces notablemente el ritmo. Beni sigue apretando, para no dejar que le supere Zanini, y hace dos

«scratch», mientras que Santiago Álvarez, que marchaba en cuarta posición, tras Sainz, Servía y Lamberti, tiene una salida de carretera. Los abandonos de Kaby (motor sin presión) y Moratal (avería eléctrica) acaban finalmente por dejar la clasificación establecida.

Tras esta victoria de Sainz, el campeonato nacional adquiere una emoción inesperada, ya que la próxima presencia del Maxi Turbo puede llevarle a la victoria final..., con el permiso de Salvador Servía.

J. M. Cernuda
Fotos: Alex Puyol

ESCRIBE
ZANINI

Caballo de batalla

VUELVO otra vez a encontrarme en el centro del ciclón, volviendo a montar el equipo Fernando Serena-Ferrari, con el que tanto he disfrutado (y trabajado) el pasado año. Gracias a las ayudas de mi viejo equipo de sponsors y a gente nueva incorporada, como «Playa de las Américas» o el grupo Flick, y con la ayuda de la organización del rallye, podemos participar en este Corte Inglés.

Con las viejas notas tomadas el año pasado con un Peugeot 305 diesel, que previamente había sido utilizado como taxi, nos embarcamos con esta aventura de las gordas. La noche antes del rallye tomé contacto con esta evolución del Ferrari 4 válvulas, que tan cuidadosamente ha preparado Michelotto. Viendo el cuidado con que todos los detalles han sido realizados, se notan aún más las chapuzas de los preparadores con los que he trabajado en estos meses anteriores. Las suspensiones del Ferrari, puestas a punto por Raffaele Pinto, eran demasiado blandas para esta prueba, por lo que hubo que apañar unas a toda prisa, improvisándolas con medios muy artesanales: topes de goma de un Mercedes y cosas por el estilo, que harán reír a los lectores y molestar a los rivales, si es que llegan a creérselo.

El motor del Ferrari, ya con unos cuantos caballos más, es excelente, pero no iguala al del Peugeot, que, in-

sisto, es lo más impresionante que he llevado y conocido en mi vida.

Salimos con el ánimo de poner a punto el coche y también con la esperanza de un buen resultado. En el fondo, también quería demostrar a los franceses que Zanini no es un pallelito español al que no merece la pena hacerle caso. Lo malo es que los franceses, en los primeros momentos, estaban contentísimos, porque quién más quién menos atravesaba un calvario. Nosotros conocimos muchos problemas con las dos bombas de combustible, que se calentaban en su nueva posición y hacían «vaporlook», hasta que no quedó resuelto el problema padecimos todo lo del mundo. Lo malo es que este incidente típico de coche nuevo nos costó diez minutos de penalización y toda opción a victoria. Ya digo que todos se empeñaron en alegrar a los franceses, siendo Beny, como de costumbre, el más gentil y el que le hizo el regalo más importante..., sin que el mío tampoco desmereciese mucho.

Lo que ocurre es que la concentración entre todos fue tan intensa, que los males no sólo acudieron al bueno de Saby, sino que alcanzaron también a Moratal y bien sabe él que lo siento en verdad. En mi interés por hacer cosas especiales, logré terminar la primera etapa en el puesto 63, que es todo un récord.



Clasificación

1.º, Sainz-Boto (Renault 5 Turbo), 2 h. 56 min. 59 seg.; 2.º, Servía-Sabater (Lancia 037), a 58 seg.; 3.º, Lamberti-Sarmiento (Opel Manta 400), a 2 min. 54 seg.; 4.º, Lowell-Davis (Nissan 240 RS), a 7-06; 5.º, Beni-Orozco (Opel Manta 400), a 8-56; 6.º, Capdevilla-Cortecero (BMW 635 CSI), a 9-37 (1.º en Grupo A); 7.º, Zanini-Autet (Ferrari 308 GTB), a 9-57; 8.º, Durner-Sauwagen (Renault 5 Turbo), a 19-19; 9.º, Acosta-Rivero (Toyota Corolla GT), a 23-36 (2.º en Grupo A); 10.º, González-Del Pino (Toyota Corolla GT), a 25-06 (1.º en Grupo N); 11.º, Alonso-León (VW Golf GTI), a 26-33 (2.º en Grupo N); 12.º, Padrón-González (Talbot Sumbeam), a 26-51; 13.º, Rubio-Delgado (Toyota Starlet), a 26-27; 14.º, Marrero-León (R-5 Copa), a 27-26; 15.º, Saavedra-León (Visa Crono), a 19-19.

Campeonato de España

1.º, Salvador Servía (1.202 puntos); 2.º, Carlos Sainz (999); 3.º, José Arque (664); 4.º, Ricardo Muñoz (597); 5.º, «Beni» Fernández (562); 6.º, Carlos Pradera (488); 7.º, José Bassas (480); 8.º, Rafael Martorell (420); 9.º, José Bernardo Pino, Alfonso Loza y Jesús Puras (306 puntos).

Tras una consulta con Italia se decidió seguir, al menos hasta la neutralización, realizando los cuatro tramos anteriores a fuerte tren, para conocer las posibilidades del Ferrari y el entrenamiento de los mecanismos. Así se marcaron tiempos muy interesantes, batiendo algún récord, que eso siempre anima. Mientras tanto, la eficacia de los Almeras se había puesto de manifiesto, lo que agradecieron mucho los agricultores de toda Europa, a los que últimamente los Turbo 16 han causado serios estragos.

En la neutralización se cambió el diferencial, que había fallado en pruebas anteriores, y de paso conocer el tiempo necesario para esta operación, siempre complicada en un Ferrari. En treinta y cinco minutos quedó resuelto el tema y decidimos seguir, al ver la ilusión de todo el equipo..., y la verdad es que el resultado final es muy satisfactorio. Ahora sé que se puede estar en la cabeza, ya que hubiésemos podido ganar el rallye sin las penalizaciones. Creo que éste es el camino a seguir, mientras nos llega el GTO..., y una cosa tengo muy clara: en la Baja, aire acondicionado a tope, porque si aquí he pasado calor, lo de los Monegros puede derretirnos a un servidor y al pelotari.

Antonio Zanini

24 HORAS DE LE MANS SOLO PORSCHE



PORSCHE es ya la marca que más victorias tiene en las 24 Horas de Le Mans, después de haber ganado también —y van cinco consecutivas— esta edición.

Numerosamente representada —había trece coches de los modelos 956 y 962—, en ningún momento ha estado su victoria en peligro. Salvo en las dos primeras vueltas, en que Bob Wollek mantuvo su Lancia en cabeza, lo más cerca que ha estado un coche italiano de la primera posición ha sido en el cuarto puesto. Así las cosas, ha habido que buscar el interés de la carrera en la lucha entre las escuderías privadas que hacen correr Porsche y el equipo oficial de la marca. Una lucha que ha ter-



El Porsche de la escudería Jost de Ludwig-Barilla-Winter ha dominado la carrera. Sólo en algunos momentos fue superado por el Porsche Canon. Esta escudería privada ha hecho gala de una perfecta organización.



minado con la completa derrota de los coches de fábrica, después de una magnífica demostración de profesionalismo por parte del equipo de Reynold Jost, ya vencedor el año pasado, que ha dominado absolutamente la carrera. Una carrera que ha estado marcada por la preocupación del consumo. Los participantes en grupo C —los coches con posibilidades de acceder a la victoria absoluta— tenían un total de 2.210 litros para consumir durante la carrera, por lo que los directores de equipo debían estar atentos sobre el consumo. Es por esta razón que Wollek, después de haber realizado una brillante salida colándose entre los dos Porsche oficiales de Bell-Stuck y Mass-Ickx, que habían sido los más rápidos en los entrenamientos por delante de su Lancia, decidió levantar el pie, en vista de que los Porsche de las escuderías Jost y Canon no estaban dispuestos a dejar que se escapara. Para entonces, los tres Porsche oficiales ya se habían dejado absorber por el grueso del pelotón, efectuando desde el primer momento una conducción económica, a base de no apurar

vuelta que el líder, habían consumido excesiva gasolina. A partir de aquel momento, tuvieron que conformarse con rodar lentamente, concediendo finalmente tres vueltas al coche vencedor. También Ickx-Mass perdieron opción al triunfo. Un problema de suspensión les retrasó en la tercera hora. Para recuperarse, se lanzaron al ataque —Ickx marcó entonces la vuelta más rápida de la carrera—, pero el consumo se les subió a 47 litros de media y tuvieron que bajar el ritmo de marcha. Posteriormente, un problema de transmisión les hundió en la clasificación y sólo pudieron terminar décimos. Al final, el mejor coche del equipo oficial sería el de Bell-Stuck, que terminó tercero, mientras que el de Holbert-Schuppan-Watson fue uno de los pocos coches de un cierto nivel que tuvieron que abandonar por rotura de motor. Porque otra de las ventajas que tiene la limitación del consumo es que los motores, menos exigidos, no se rompen. Y tampoco ha habido demasiados accidentes, aunque el conducir en marchas largas supone el entrar menos



Los Porsche oficiales no estuvieron a la altura de lo esperado. Al final, Bell-Stuck lograron hacerse con el tercer puesto.

las marchas, abusar de los frenos y no forzar demasiado en la recta. Esta forma de llevar su coche permitió a Ickx-Mass llevar en las primeras horas de carrera una media de consumo de 41 litros a los 100 kilómetros, bastante holgada para poder terminar sin problemas. Pero asombrosamente, éste era el mismo consumo del Porsche de Jost, cuyos pilotos iban mucho más de carreras. Los demás Porsche estaban todos en los 45 o más litros de consumo, cifra ya bastante crítica. Y tal era también el caso de los Lancia y los Jaguar, aunque los primeros habían tenido un primer repostaje bastante ligero.

Las alarmas comenzaron a encenderse durante la noche. Con el aviso de que de seguir al ritmo que mantenían no podrían terminar la carrera, algunos equipos tuvieron que enterrar sus aspiraciones de victoria. Uno de ellos fue el Porsche Canon, que hasta aquel momento se había mantenido siempre en la estela del coche de Jost, e incluso en algunos momentos había estado delante. Para lograr mantenerse en la misma

amarrados en curva. Y esto fue fatal para Paul Belmondo, que se salió de la pista con el segundo coche de Jost, que también estaba bien colocado.

Lancia tuvo la compensación de llevar los dos coches a la llegada sin ma-



Jesús Pareja se hizo con el octavo puesto. El equipo Obermaier tuvo que luchar con los consumos, pero por lo demás no tuvieron problemas.





El Emka Aston Martin llegó a figurar en cabeza durante los primeros repostajes.

Los Lancia se vieron frenados por un consumo más alto que lo esperado.

Gordon Spice fue siempre el primer clasificado en el grupo C.2, con su Tiga.

yor inconveniente que el de haber tenido que vigilar muy cuidadosamente el consumo. Jaguar tuvo algún problema más. No sólo los coches consumieron bastante, sino que fueron menos rápidos de lo previsto. Al final, uno de ellos no pudo terminar, por rotura de un cardan, mientras que el otro terminó a baja velocidad, con la junta de la culata quemada.

Del resto de los inscritos, a destacar la victoria del Tiga Ford de Gordon Spice, en el grupo C.2, y el buen comportamiento del Emka Aston Martin, que se permitió figurar unas vueltas en cabeza, gracias a su superior autonomía.

Queda hablar de la carrera de Jesús Pareja con el coche del equipo Obermaier. No tuvieron otro problema que

el de un cambio de pinzas de freno y un consumo excesivo en las primeras vueltas. Jürgen Lassig estuvo rodando seis segundos por debajo del ritmo de marcha que se tenían marcado, gracias

Clasificación

1.º, Ludwig-Barilla-Winter (Porsche 956), a 212,3 km/h.; 2.º, Palmer-Weaver-Lloyd (Porsche 956), a 3 vueltas; 3.º, Bell-Stuck (Porsche 962), a 8 vueltas; 4.º, Gartner-Hobbs-Edwards (Porsche 956), a 8 vueltas; 5.º, Hytten-Fouche-Von der Merwe (Porsche 956), a 13 vueltas; 6.º, Wollek-Nannini (Lancia), a 14 vueltas; 7.º, Pescarolo-Bald-Cesarlo (Lancia), a 15 vueltas; 8.º, Pareja-Lassig-Regout (Porsche 956), a 16 vueltas; 9.º, Javier-Thackwell-Konrad (Porsche 962), a 18 vueltas; 10.º, Ickx-Mass (Porsche 962), a 27 vueltas.

a lo cual colocó el coche en la cuarta posición. Posteriormente, llegaron a pasar apuros con el combustible, teniendo que limitar el régimen del motor a 6.000 vueltas y cambiar a 5.500 vueltas. Y eso utilizando, en el peor de los casos, la tercera como marcha más corta. Al final, después de pasar tantas angustias, les sobraron 50 litros, con los que hubieran podido atacar un poco más y haber adelantado a los dos Lancia.

Esta edición ha resultado relativamente entretenida, a condición de estar muy metido en el ambiente. Nos parece que para el gran público resulta difícil de entender, porque coches capaces de girar en 3-14 en la vuelta lo hacen en 3-50, casi sin hacer ruido, porque los motores no son apurados.

En directo

velocidades superiores a los 340 kilómetros por hora en el circuito de Hockenheim— y el Porsche volaron se atribuye a lo ondulado del pavimento de la recta de Hunaudieres, bueno para ser recorrido en un turismo normal a 100 kilómetros por hora, pero terrible para un coche del grupo C, que avanza a velocidades superiores a los 340 kilómetros por hora.

● Este año, la velocidad máxima más alta conseguida en la recta ha sido lograda por uno de los coches más modestos de la prueba: el Cougar con motor Porsche de Courage-De Cadebet-Yvon. Rodaron a 371 kilómetros por hora. Los más rápidos de los Porsche fueron los de las escuderías Kremer y Brun, que fueron cronometrados a 360 kilómetros por hora. Los oficiales no pasaron de los 346 kilómetros por hora, mientras que los

Lancia alcanzaron los 364 uno y los 250 el otro. El récord de Jackie Oliver de 388 km/h., con un Porsche 917 en 1971, sigue sin superarse.

● Los organizadores de Le Mans no están demasiado de acuerdo, aunque la acaten, con la actual reglamentación del Campeonato del Mundo de Resistencia. Piensan que la mejor solución sería un certamen en que los coches protagonistas fueran Ferrari GTO, los Jaguar XJS, los BMW M.1 o M.635, etcétera. Coches de Gran Turismo, en definitiva.

● El año que viene habrá modificación en el trazado del circuito. La curva del final de la recta de Hunaudieres será modificada. Se hará más rápida.

● Estaba también inscrito Emilie Villota con el Lynxar Ford grupo C.2—depósitos de combustible limitados a 50 litros—, que ha construido Martin Slater para el griego Los Costa. El coche experimentó problemas de refrigeración en las pruebas efectuadas antes de la carrera y decidieron no alinearlos.

● Fueron seis horas y tres cuartos las que condujo el coche Jesús Pareja. Hervé Regout estuvo al volante siete horas y media, y Jürgen Lassig, nueve y media.

● En Le Mans se han sentado las bases para que con el apoyo de Porsche y Ducados, el año que viene haya un coche completamente español. Los pilotos serían Pareja, Pérez Sala y Villamil.



Claude Ballot Léna festejó su vigésima participación en las 24 Horas de Le Mans.

A TODO GAS



● El Tyrrell Renault 014 ha hecho ya su presentación en sociedad. Tyrrell sacará el primer coche en el Gran Premio de Francia pilotado por Martin Brundle.

● El Renault 5 Iniciación que se precintó a raíz de la última carrera celebrada en Toledo por posibles irregularidades de carburación fue el de José Jacinto Burgos y no el de Íñigo Maguregui como publicábamos en nuestro número anterior. De momento, la firma que fabrica los carburadores para estos coches está estudiando la pieza que montaba el vehículo de Burgos y se espera en breve el informe de los técnicos.

● La carrera del Campeonato Italiano de Fórmula 3 disputada en Imola ha supuesto un ligero revés para las aspiraciones del equipo Campsa, que sólo ha logrado un undécimo puesto gracias a Luis Villamil. Pérez Sala, cuarto clasificado en el campeonato, estaba rodando sexto durante la carrera, por detrás de Larini, pero por delante de Giovanni Amati y Langes, cuando se salió de pista en una curva rapidísima, a más de cien kilómetros por hora. El coche quedó destrozado, pero el piloto salió sin el menor rasguño.

● Adrián Campos, que figura en tercer lugar de la clasificación general del Campeonato Alemán de Fórmula 3, tuvo que retirarse en la carrera celebrada en Erding, un aeropuerto militar cercano a Munich. Campos, que salió en octavo lugar y llegó a remontar hasta la quinta plaza, tuvo la mala suerte de encontrarse con la pista obstruida por los neumáticos esparcidos por otros concursantes. El abandono le privó de un posible tercer puesto en la carrera, que fue ganada por Weidner.

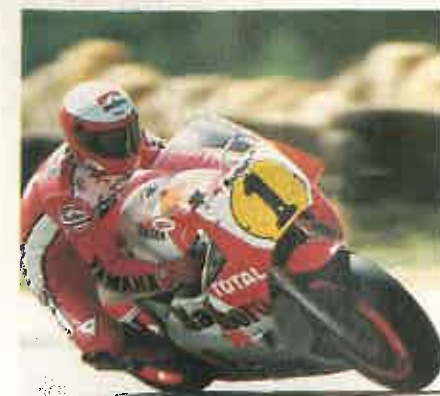
● El Ford RS del equipo RACE debutará con toda probabilidad en el Rallye Valeo, en noviembre, con Antonio Zanini a sus mandos. Previamente, antes de su homologación, hará de «coche cero» en algún rallye del Campeonato de España.

Gran Premio de Yugoslavia MAS LEÑA AL FUEGO

El Gran Premio de Yugoslavia, disputado en el circuito de Grobnik, ha calentado un poco más el ambiente en 80, 250 y 500 centímetros cúbicos. Jorge Martínez «Aspar» y Manuel Herreros quedaron en segundo y tercer lugar dentro de su categoría. Cardús se fue por los suelos, tanto Garriga como Tony García se retiraron por problemas mecánicos, y Sito Pons continuó su lucha sin cuartel con una moto empuñada en correr poco, que le permitió llegar en el undécimo puesto.

En la carrera de 80, todo estaba preparado para un nuevo éxito de los pilotos valencianos, pero al final Doerflinger demostró su arte a la hora de adelantar a los doblados, y quedó en primer lugar.

En doscientos cincuenta, Spencer demostró una vez más su enorme dominio; ni Lavado, ni Mang, ni Cardús, ni Garriga, fueron capaces de aproximarse a la «máquina americana» de ganar carreras. Lavado y Reggiani quedaron detrás del piloto de Honda.



Eddy Lawson volvió a dar el zarpa-zo en la categoría 500. La Yamaha roja y blanca machacó en toda la línea al escuadrón Honda, capitaneado por Spencer, con los escuderos Gardner y Haslam a sus espaldas.

Gran Premio de Canadá LABOR DE EQUIPO

El triunfo se había hecho esperar más de lo que las posibilidades del equipo Ferrari se merecían. Después de tres segundos puestos y de ver cómo funcionaba la *machina*, Alboreto era sin duda uno de los favoritos para el triunfo.

La carrera, sin embargo, había comenzado de una manera diferente. Los dos Lotus se fueron distanciando poco a poco hasta que Sena tuvo que entrar en boxes con problemas en el turbo. El brasileño había perdido toda opción en la carrera. Alboreto mientras tanto se fue acercando a De Angelis, que comenzó a tapar huecos como pudo.

Dos veces logró aguantar los ataques del italiano, pero en la vuelta 15 tuvo que ceder ante su compatriota de Ferrari. Diez vueltas más tarde casi pudo vengarse de Alboreto cuando éste intentó doblar a Surer sin lograrlo y se tuvo que salir a la hierba. El espejismo no pasó de ahí porque a partir de ese instante De Angelis comenzaría a perder posiciones ante los ataques de Johansson en primera instancia y de Prost más tarde.

En McLaren se había planteado la carrera muy conservadoramente.

Lauda aparcó primero en los boxes con problemas de motor y al final de la carrera fue Prost el que se quedó sin gasolina, lo que co-

mienza a marcar el ocaso de unos hombres dominadores de la temporada anterior. Todo lo contrario que el finlandés Keke Rosberg, que tras una pequeña salida de pista comenzó a remontar a un ritmo desenfrenado hasta auparse a la cuarta posición. De Angelis ha sido el gran derrotado de este gran premio debido a los fallos de su motor a un régimen alto, que para las veloces eses de Montreal es imprescindible.





BALLESTA

¡DE ACUERDO,
TENÍAS RAZÓN,
NO ERA LA MARCHA
ATRÁS!



JUAN BALLESTA

José María Casanovas

La invasión motociclista

LA frase es de Angel Nieto: «El verde de un semáforo barcelonés parece la salida de un Grand Prix.» Es la típica exageración que encubre una gran verdad. No en vano, el parque motociclista catalán es, de largo, el número uno del país, y con la llegada del verano se pone de manifiesto en todo su esplendor.

Entre los «vespistas» que forman legión, los mensajeros que se han convertido en una auténtica plaga, los ejecutivos que montan máquinas millonarias y los ciclomotores de los más jóvenes, Barcelona parece tomada por las dos ruedas. Y, cuando se abre un semáforo, con habilidad y tras sortear no pocos obstáculos, los «moteros» están en primera fila esperando con ansiedad que se levante la bandera a cuadros. Es una minicarrera que dura 250 metros, hasta la siguiente esquina, hasta la próxima luz. Cuando los semáforos están sincronizados —la calle Aragón es la máxima expresión—, las motos se sitúan en vanguardia como si abrieran paso a una caravana oficial.

Hay otro detalle que hemos podido constatar desde varios ángulos y que, analizado, responde a una lógica aplastante. Justo cuando estrenamos el verano, el 21 de junio, el mismo día que acaban los cursos académicos, resulta que es el día que se venden más ciclomotores. Es un fenó-

meno que responde a las notas de los exámenes. Cuando se supera el listón de los dieciséis años, el premio más anhelado, si se aprueba el curso, es un ciclomotor, aunque algunos se comienzan a decantar por la plancha de surf.

El otro día, detenidos en un cruce, comentábamos el «boom» motociclista con un miembro de la Guardia Municipal. El hombre, la verdad, es que casi se sentía acomplejado sentado a los lomos de su viejísima Sanglas: «Este cacharro —confesó con resignación— no llega a los noventa. Si tienes que alcanzar a alguien, te la tienes que jugar. Ayer, una Vespa pequeña, pero trucadita, se saltó un semáforo y se me escapó por «reprise». O nos



traen pronto las nuevas Yamaha o mejor que nos quedemos en casa.» Menos mal que las nuevas patrullas urbanas disponen de un material más competitivo. Con las Guzzi, por lo menos impondrán respeto.

Uno siente cierta nostalgia cuando ve por televisión las 24 horas de Le Mans, y recuerda que antaño había en una misma edición hasta cuatro pilotos catalanes. Eran los tiempos de José María Juncadella, Juan Fernández, Geni Baturone o el malogrado Paco Torredemer. La crisis, la falta de «sponsors» y, sobre todo, la falta de profesionalidad, nos han llevado a un casi total aislamiento. Jesús Pareja es la excepción que confirma la regla. Lo cierto es que nuestro automovilismo a nivel internacional, a excepción del equipo de F-3, demuestra lo poco que se ha hecho y lo bajo que se ha caído. No es cuestión de elegir culpables.

El daño es tan grande que, entre todos, nos tenemos que aplicar para trazar un plan de promoción serio y coherente que nos permita salir del pozo. Ahora que volvemos a ser Europa, bueno será que sin olvidar las competiciones nacionales, emprendamos vuelos más altos. Lo realizado en Francia e Italia en la década de los setenta, es el espejo donde debemos mirarnos...



DUCADOS
EL SABOR QUE NOS UNE.



DRAKKAR
NOIR

La douce violence
d'un parfum d'homme.

Guy Laroche
Paris

EN PERFUMERIAS ESPECIALIZADAS

CIEN IDEAS PARA VERANEAR

PRIMERA PRUEBA DEL FORD SCORPIO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

22 de junio 1985 • Núm. 87 • 260 ptas.

PRUEBA

DESCAPOTABLES PARA GOZAR

EXTRA
VACACIONES
148
PAGINAS

SORTEO



**REGALAMOS
100 JUEGOS**

