

PEUGEOT 505 GTI FRENTE A VW SANTANA GX 5

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

29 de junio 1985

Núm. 88 • 175 ptas.

NOVEDADES DE OTOÑO

**R-9 Turbo
MAS GARRA**



**BMW Serie 3
5 NUEVOS
MODELOS**



**Renault
Espace
PARA 9
Y VELOZ**

**Peugeot 505
CAMBIO
DE IMAGEN**



Y FINALMENTE LA SERIE SIETE.



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

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

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

incluso dentro del extraordinario nivel de BMW.

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



Ayudar al automóvil

HAY una noticia, preocupante desde luego, que se acaba de asomar a las páginas de los periódicos: el descenso de ventas de los automóviles de turismo en el mercado nacional. Una «caída» del 22 por 100, con respecto al mismo mes del año anterior, es casi una caída mortal. Sin embargo, es necesario «parar el golpe» y las autoridades económicas del país pueden conseguirlo, facilitando las posibles salidas de esta crisis galopante y escuchando la voz de los hombres de la industria automovilística que, como ya hemos comentado en otras ocasiones, han mostrado siempre una actitud modélica, al llevar a la práctica una reconversión durísima, pero silenciosa y eficaz. Es necesario aligerar la «agobiante presión financiera», es necesario reducir «la excesiva carga de la Seguridad Social» y es necesario también suprimir «las trabas administrativas y fiscales que reducen la capacidad de maniobrar de las empresas». Esta es la única manera de evitar que un día pueda escribirse esa crónica de una muerte anunciada por algunos agoreros.

Una buena prueba del débil pulso que registra el mercado nacional la encontra-

mos en los resultados negativos contabilizados por Seat en 1984. En pleno cambio de imagen y con nuevos modelos en la calle, la empresa estatal ha acumulado pérdidas por otros 36.190 millones de pesetas. La crisis se ha recreado con los actuales directivos de Seat, que esperaban equilibrar la cuenta de resultados a corto plazo. No es justo y todos tenemos que hacer el esfuerzo necesario, como lo acaba de hacer el INI, al conseguir una carta de intenciones de Volkswagen para concluir la compra de Seat a finales de año e inyectar de manera inmediata a la empresa 56.000 millones de pesetas, para reflotar la empresa.



General Motors, por su parte, ha hecho entrega de un documento a Enasa, en el que expresa su interés por hacerse con el control de la empresa, pero aplazando su decisión final «sine die». Enasa, mientras tanto, mantiene sus negociaciones con Toyota, de cara a poner en marcha en España una línea de montaje de los furgones japoneses. La posibilidad de un acuerdo entre ambas marcas no obstaculizaría el acuerdo con GM, conocidas las conexiones entre americanos y japoneses.

Félix Lázaro

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	41 CUENTENOS SU CASO
6 LO ULTIMO	Ofensiva BMW
10	VW Golf GTI 16 válvulas
12	Los Renault del 86
14	Peugeot 505; cambio de imagen
17	Fire para el Uno
35 MERCADO	Oferta de la semana
36	Precios de coches nuevos
38	Precios de coches usados
39	Precios motos
	42 COMPRAR Y VENDER
	47 LA ESPAÑA DEL 600
	Año 1965. Escribe Enrique Tierno
	53 XAVIER DOMINGO
	El New York de Mike Hammer
	61 DISEÑO
	La estrella, más fugaz
	62 OCIO
	Regatear es un placer
	65 MOTOS
	Nieto y Derbi, otra vez
	67 DEPORTE
	Gran Premio de Detroit de F-1
	72
	Rallye Isla de Tenerife
	74 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRES

Pág. 18

Frente a frente dos berlinas que se fabrican en nuestro país: Volkswagen Santana GX 5 y Peugeot 505 GTI, los coches favoritos de las comitivas oficiales.



Pág. 55

Probado a fondo el nuevo Mercedes 250 D, un coche muy equilibrado que incorpora el motor cinco cilindros de 2.5 litros de la nueva gama de motores.



3, 2, 1...

Contacto

Con motivo del Primer Encuentro del Club Fiat de España, apareció el número 1 de la revista «Fiat Contacto», órgano de comunicación entre los miembros del citado club. Esta publicación entra de lleno en la campaña «Fiat busca su familia», que pretende la unión de todos los aficionados y fieles de las marcas del grupo. Entre sus iniciativas, el club

PASAJEROS A LA CARGA

TRAS el éxito de la furgoneta C-15, Citroën Hispania prepara una nueva versión de este derivado de turismo, en el que se añaden dos asientos para pasajeros. El nuevo modelo, que se denominará C-15 Mixta, se ofrecerá también con motores de gasolina y diesel. Aunque el precio aún no ha sido comunicado, se estima que será 40.000 pesetas más cara que las versiones industriales.

No existe ninguna modificación respecto a las conocidas versiones, excepto que el piso de carga se ha acortado para permitir una mayor comodidad a los pasajeros traseros, a la vez que se incorpora una ventanilla no practicable, en el espacio reservado a la carga.



VIDEO-BUS

LOS vecinos de Barcelona han podido disfrutar de las proyecciones de video en un autobús municipal. Este vídeo-bus ha permanecido durante el día parado en diversas calles y durante la noche ha efectuado diversos recorridos, en los que se podía subir o bajar a voluntad.

La muestra de video estaba compuesta de 19 cintas y su composición ha estado organizado por la Institución de Estudios Politécnicos de Barcelona y uno de los autores de las obras, Julián Álvarez.

El órdago de los publicitarios

El equipo formado por José Reguilón Ovelar y Pablo Llorente, de la agencia McCann Erickson, fue el ganador del III Campeonato de Mus del Grupo 16 para Publicitarios. El premio, dos Citroën Visa y los trofeos correspondientes, fueron entregados por el director general del Grupo, Alfonso de Salas. Los subcampeones fueron José Manuel Oter y José Pérez-Cejuela, de MOTOR16 y «Cambio 16», respectivamente. Tras la entrega de los trofeos se celebró una fiesta de gala en el Scala-Meliá, en la que destacó el espectáculo de ballet, el fino humor de Gila y la belleza de Miss Europa, Juncal Rivero.



ESCARABAJO HISTORICO

VOLKSWAGEN acaba de inaugurar un museo en el que está recogida la historia de la marca, a media Europa y a casi medio mundo. El museo se ha levantado en Wolfsburg, la ciudad fundada alrededor de la primera fábrica de Volkswagen «Escarabajos» y en su interior tiene espacios dedicados a prototipos, coches deportivos, vehículos industriales, automóviles de producción actual, así como algunos modelos históricos de Auto Unión y NSU.

El museo está abierto durante todo el año a excepción de la semana comprendida entre Navidad y Año Nuevo; las horas de visita van de las 10 a las 17 horas. Los precios de entrada al museo VW oscila entre las cien y ciento cincuenta pesetas.

Transporte hispano-francés

Recientemente ha visitado Madrid el secretario de Estado francés para el Transporte, M. Auroux, quien ha analizado con altos cargos del Ministerio español de Transportes la repercusión en el sector del ingreso de España en la CEE. La delegación francesa ha decidido aumentar el contingente bilateral de transportes de mercancías por carretera hasta 80.000 autorizaciones, y ha propuesto incrementar las relaciones tanto en el transporte terrestre como en el aéreo.

LA M-30 O EL CAOS

LA famosa M-30 madrileña está superando todos los récords en cuanto a caos se refiere. Las obras del llamado Nudo Sur —salidas a las carreteras de Andalucía y Toledo y accesos a Embajadores, Legazpi, plaza Elíptica, Pirámides y Marqués de Valdillo—, cuya culminación está prevista para el otoño próximo, están provocando desvíos provisionales, cortes de tráfico en algunos puntos, restricciones y angustiosos atascos. A ello se ha venido a unir la presencia de numerosos turistas más que despistados y los temidos coches marroquíes.

Otro punto conflictivo se encuentra frente al estadio Vicente Calderón, donde los tres semáforos allí existentes aún no han sido sustituidos por pasos elevados como prometió el MOPU.

Seat a VW a final de año

El presidente del INI, Luis Carlos Croissier, lo ha confirmado: la venta de Seat a Volkswagen podrá cerrarse antes de final de año y la multinacional alemana ya ha



CIEN OCTANOS

- La brusca reducción de los precios de los crudos ya ha producido bajadas en los precios de las gasolinas. Así, en Italia y desde el primer día del verano, la gasolina súper ha bajado su precio en 10 liras.
- Desde el próximo 1 de enero de 1986, todos los fabricantes europeos tendrán el compromiso de exportar hacia España la totalidad de los modelos que ofrecen en su país de origen. Finaliza, al fin, la diferenciación de nuestro mercado.
- Pese a que se esperaba para bastante antes, se conoce ya que el reestyling del Ford Escort no estará dispuesto hasta la próxima primavera. Como es lógico, estas modificaciones se llevarán a cabo en todas las factorías Ford en Europa, incluida la de Almusafes.
- En la próxima renovación del Ford Escort aparecerá una versión deportiva, bautizada también XR/3, pero provista de un motor de

- 1.800 centímetros cúbicos e inyección, que debe superar los 115 caballos de potencia. Se vuelve a recurrir al veterano motor Pinto, que tantas satisfacciones ha dado en los dos lados del Atlántico.
- Los alumnos de las Escuelas de Formación Profesional de Automoción realizarán sus prácticas en talleres ya establecidos. Con esta iniciativa, apoyada por la Confederación Nacional de Talleres, se intenta implantar en toda España una experiencia positiva que ya funciona en diversos países europeos y en algunos centros de Cataluña.
- Seat ha exportado casi noventa mil vehículos en los primeros cinco meses de 1985. El Ibiza es la estrella de los mercados exteriores y durante el mes de mayo se vendieron en el exterior cuatro mil quinientas unidades. Italia y Francia fueron los principales mercados para este modelo.

remitido una segunda «carta de intenciones» al «holgind». Para asegurar la viabilidad de la empresa, el INI dispondrá durante un tiempo del 49 por 100 de las acciones de Seat, traspasándose las progresivamente a la firma alemana. Por otra parte, Croissier ha afirmado que los 300.000 millones de pesetas que se destinarán a Seat en los próximos nueve años irán a la mejora de la capacidad industrial, adecuación de la plantilla y a sanear su estructura financiera.



ha puesto ya en marcha el que será el «Rallye del Descubrimiento» para 1992, con un ambicioso recorrido desde Génova hasta Palos, reservado para coches Fiat, Lancia, Autobianchi, OM, etcétera.

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

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

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

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

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

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

Difusión controlada por OJD.





325 CABRIO

Las versiones descapotables del modelo 325 llegarán al mercado algo más tarde, en la primavera próxima. El nuevo cabriolet no llevará arco de seguridad



325 i

El arma de choque en la serie 3 de BMW se llamará 325 i. El motor de 171 caballos de potencia debe ser la clave de esta nueva versión

Lo último

CINCO BOMBAS EN LA SERIE 3

OFENSIVA BMW

La serie 3 de BMW va a conmocionarse a partir del próximo mes de septiembre; cinco modelos nuevos: 325 i, 325 i con cuatro ruedas motrices, 325 i cabriolet, M 3 y 324 diesel son los cinco bombazos que la marca germana tiene ya dispuestos para arrasar el segmento de las berlinas deportivas

desde todos los puntos de ataque posibles. Los 325 i tanto en versión normal como en versión cuatro ruedas motrices, el 325/16, los M 3 y los 324 D estarán disponibles en los mercados internacionales desde octubre de 1985, mientras que el modelo 325 cabriolet se pondrá a la venta un poco más tarde, en marzo de 1986.

La familia de los nuevos 325 i es el plato fuerte de la oleada puesta a punto por BMW en los últimos meses, una oleada que basa toda su fuerza en un aumento descomunal de las prestaciones. Los técnicos de la firma con sede en Munich han trabajado de firme para poner a

los mercados internacionales desde octubre de 1985, mientras que el modelo 325 cabriolet se pondrá a la venta un poco más tarde, en marzo de 1986.

La familia de los nuevos 325 i es el plato fuerte de la oleada puesta a punto por BMW en los últimos meses, una oleada que basa toda su fuerza en un aumento descomunal de las prestaciones. Los técnicos de la firma con sede en Munich han trabajado de firme para poner a



M 3

El «top nivel» se llama M 3 y está puesta a punto por Motorsport. El M 3 es un coche preparado para volar a más de doscientos cuarenta kilómetros por hora

punto un motor de seis cilindros con 2,5 litros de cubaje, que da 171 caballos de potencia, 21 caballos más que el motor del 323 i, y que ha incrementado su empuje a bajo régimen en más de un 10 por 100 en comparación con el ya conocido seis cilindros de 2,3 litros de cubaje habitual en los más recientes 323 i.

Alrededor de este nuevo corazón mecánico BMW, derivado directamente de un motor tranquilo y ahorrativo, el seis cilindros de 2,7 litros de cubaje, presente en las versiones 525 e (e como inicial de económico), dará vida a toda una generación de berlinas de la serie 3, con prestaciones al nivel de su imagen.

El modelo de choque de la renovada gama será el 325 i, un coche capaz de lograr una velocidad máxima del orden de los 217 kilómetros por hora, un coche preparado para acelerar de cero a cien en poco más de ocho segundos y para cubrir el ki-

lómetro con salida parada en 28,3 segundos. La estética del 325 i será algo diferente a la de sus hermanos menores, ya que adoptará en su parte anterior un faldón aerodinámico con diferentes entradas de aire para los frenos y para el radiador de aceite, mientras que sobre el capó posterior llevará un pequeño deflector; el 325 i tendrá también algunos cambios de detalle en su tapicería, cambios que darán al conjunto un aire más juvenil.

El 325 i saldrá al mercado con una caja de cambio de cinco velocidades de tipo sport, muy similar a la equipada en opción por los modelos 323 i de estilo más deportivo.

El capítulo de transmisión será el aspecto más interesante del 325 i con cuatro ruedas motrices, el modelo 325 i 16, que luchará a brazo partido por conseguir un puesto en el mercado al lado de los Audi Quattro en sus versiones 80, 90 y Cou-



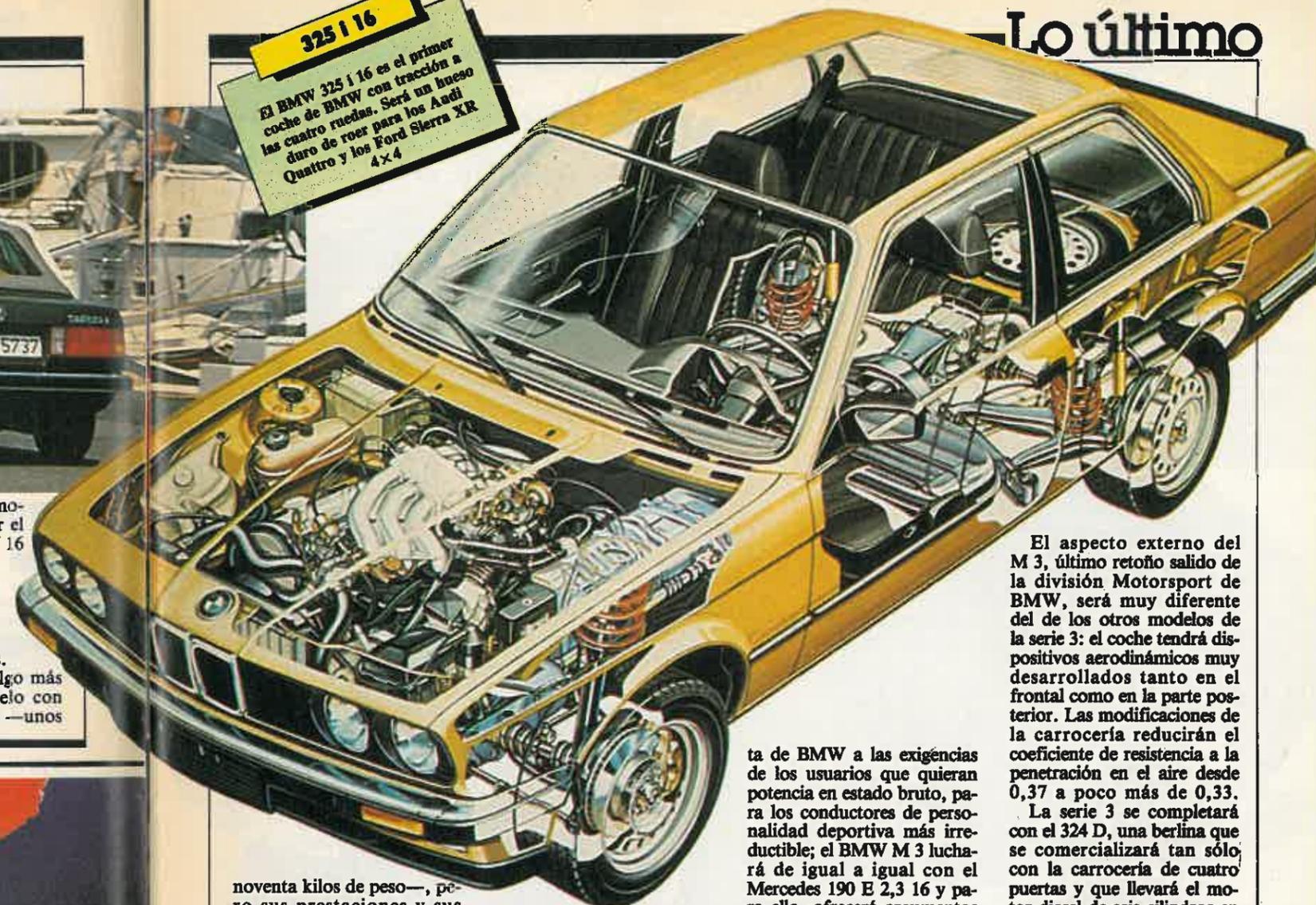
pé, los Ford Sierra XR 4x4 y los Volkswagen Passat Syncro. El BMW con tracción total se distinguió no sólo por el diseño peculiar de su transmisión, con tracción permanente a las cuatro ruedas, sino también por el especial sistema de reparto de potencia entre ambos ejes, sistema que dará al eje anterior el 37 por 100 de

la fuerza total del motor y al eje posterior el 63 por 100. El BMW 16 será también el primer modelo de tracción total equipado de serie con el sistema antibloqueo ABS para los frenos.

El 325 i 16 será algo más pesado que el modelo con dos ruedas motrices —unos

325 i 16

El BMW 325 i 16 es el primer coche de BMW con tracción a las cuatro ruedas. Será un hueso duro de roer para los Audi Quattro y los Ford Sierra XR 4x4



Lo último

El aspecto externo del M 3, último retoño salido de la división Motorsport de BMW, será muy diferente del de los otros modelos de la serie 3: el coche tendrá dispositivos aerodinámicos muy desarrollados tanto en el frontal como en la parte posterior. Las modificaciones de la carrocería reducirán el coeficiente de resistencia a la penetración en el aire desde 0,37 a poco más de 0,33.

La serie 3 se completará con el 324 D, una berlina que se comercializará tan sólo con la carrocería de cuatro puertas y que llevará el motor diesel de seis cilindros en línea, 2,4 litros de cubaje y 86 caballos de potencia ya visto en los modelos 524 td, aunque en el caso del 324 D no contará con el apoyo del turbocompresor.

El BMW 324 D competirá, de forma directa, con el Mercedes 190 D, que hace escasas fechas acaba de incorporar el motor de 2,5 litros de cubaje con 90 caballos de potencia.

Las prestaciones del 324 D se situarán en un nivel muy similar a las ofrecidas por el modelo básico de gasolina, el 316, lo que debe traducirse en una velocidad máxima del orden de los 175 kilómetros por hora.

El más pequeño de los BMW diesel se distinguirá por el esfuerzo de insonorización que se ha hecho dentro de su vano motor para reducir así los ruidos de funcionamiento tanto dentro como fuera del coche.

El estilo de carreras del M 3 se reforzará con una caja de cambio de cinco velocidades de personalidad agresiva, un sistema especial de suspensiones, que rebajará la altura del conjunto, y unas llantas de aleación más grandes, capaces de albergar neumáticos de grandes prestaciones del tipo 205/55 VR 15. La velocidad máxima del M 3 será del orden de los 240 kilómetros por hora.

BMW, gracias a un detalle tan importante como la ausencia de arco de seguridad; el coche se ofrecerá en dos versiones diferentes: 325 i con 171 caballos de potencia y 325 e con 122 caballos de potencia.

El 325 Cabrio será un coche de gran rigidez, a pesar de su carácter descapotable, ya que incorporará diversos refuerzos en el suelo, en el panel de instrumentos y en los marcos de puerta, que darán rigidez al conjunto.

La capota del BMW será de algodón mezclado con fibras plásticas y tendrá un sistema de plegado muy sencillo compuesto por seis brazos diferentes. El cristal posterior será casi del mismo tamaño que el de la berlina clásica y los cristales laterales tendrán una superficie muy similar.

La berlina M 3, M por Motorsport, será la respues-

El modelo convertible, el 325 cabriolet, será la última novedad dentro de la gama 325. El coche se presentará al público en el Salón de Francfort a mediados del próximo septiembre, pero no estará a la venta hasta la primavera del 86. El 325 Cabrio se distinguirá de las actuales versiones descapotables, fabricadas por un carrocerero independiente, Baur, y no por la propia

RUTA es una selección de la mejor música para escuchar viajando. Con veinte superfiguras de todos los géneros y de todos los tiempos. Frank Sinatra, The Beatles, Nat King Cole, Adamo, Frank Pourcel, Matt Monro, Dyango... RUTA son versiones originales, editadas con la garantía EMI.

RUTA

Colección de música para viajar

Musicalcassettes de doble duración (más de 7 horas de música) a precio sencillo. Versiones originales.

anunciado en TV



**GOLF GTi, 16 VALVULAS
OTRA VEZ POR DELANTE**



El Volkswagen Golf GTi, con sus 112 caballos de potencia en una carrocería muy compacta, ha sido durante muchos años el coche a imitar y a superar por todos los fabricantes europeos. Durante mucho tiempo se convirtió en el coche mítico por sus prestaciones y su comportamiento. Hoy, cuando el GTi está, si no superado, al menos igualado por otros productos (Peugeot 205 GTi, Visa GTi, Renault 5 GT Turbo..., etcétera), la firma alemana anuncia la próxima comercialización de la versión GTi 16 válvulas, que con sus 139 caballos de potencia y sus 208 kilómetros por hora de velocidad máxima debe situarse un escalón por delante en esta cerrada lucha. Comencemos por decir que las

nuevas versiones (que se ofrecen tanto para el Golf como para el coupé Scirocco) se comercializarán en Europa a partir de noviembre, sin que tengamos, por ahora, la fortuna de que se comercialice en España. Posiblemente a lo largo del 86 llegarán algunas unidades a nuestro mercado. El archifamoso motor Volkswagen EA 827, del que se hereda el actual 16 válvulas, nació hace ya doce años, instalado en el Audi 80. Este 1.800 centímetros cúbicos, alimentado por un carburador, rendía una potencia de 100 CV. Posteriores evoluciones lo han transformado, por medio de la inyección, en los 112 CV que actualmente ofrece el GTi, que sigue en producción.

Hace dos años apareció en

el Salón de Francfort una versión oficial de 16 válvulas y 150 CV, en fase experimental, anunciándose entonces la versión definitiva del 16 válvulas, que ha tardado nada menos que veinticuatro meses en aparecer sobre el Golf. El estudio de versiones con catalizador ha sido la causa de este retraso.

De aquella primitiva versión a la actual hay bastantes diferencias: la distribución ha pasado a una correa dentada y no a la cascada de piñones. Con ello se ha ganado en silenciosidad de funcionamiento. Se ha incorporado un sistema de engrase suplementario de cabeza de pistones, por chorro a presión de aceite, para lo que ha sido necesario utilizar la bomba de la versión turbodiesel, de más caudal. Y

se ha modificado el diámetro de las válvulas, siendo ahora de 32 y 28 milímetros, respectivamente, para la admisión y el escape. Digamos que se ha incrementado con las cuatro válvulas pequeñas, en comparación con las dos grandes, en el 34 por 100 el flujo de los gases.

Como en los motores más modernos, la distribución es por empujadores hidráulicos, lo que evita la reglajes, con la particularidad de que las levas tienen una ligerísima inclinación lateral para obligar a las válvulas a una rotación constante, con lo que los asientos no sufren deformaciones y se alarga la vida del motor.

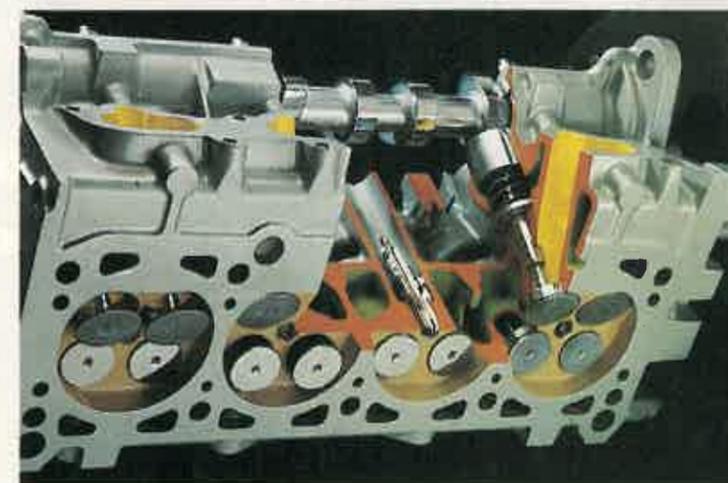
No es lo más característico la cifra de potencia máxima obtenida, sino el alto valor del par y el diseño de su cur-

va característica, muy plana. Gracias a ambos valores, el coche tiene un margen de utilización extraordinariamente amplio. Así, en quinta velocidad a 1.000 rpm se puede acelerar sin tirones hasta superar los 200 kilómetros por hora. En este sentido, los técnicos de Volkswagen insisten en la facilidad de conducción para cualquier tipo de público, independientemente de su mayor o menor inclinación a una conducción rabiosamente deportiva. Por si fuera poco, las cifras homologadas de consumo son notablemente bajas para un automóvil con estas posibilidades: 6,1, 7,5, 10,9 litros en los característicos ciclos de 90, 120 y urbano.

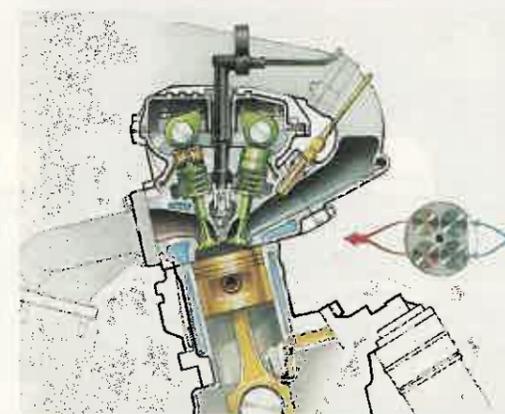
Las cifras de aceleración son muy significativas, con 8,5 segundos para alcanzar los 100 kilómetros por hora. Esto se logra por un escalonamiento razonable de las cinco marchas, con un quinta de 36 kilómetros por hora a 1.000 rpm. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, con los delanteros ventilados. Se han modificado los tarados de suspensiones, notablemente más duros en esta versión de 16 válvulas, en comparación al GTi. También la carrocería ha sido bajada en diez milímetros, lo que significa 20 milímetros respecto a las versiones más populares del Golf.

Exteriormente se ha añadido un generoso spoiler delantero, con dos orificios para ventilación de los frenos delanteros. Un discreto alerón trasero y llantas (de chapa en el Golf, de aleación en el Scirocco) de seis pulgadas de ancho, para calzar neumáticos de 185/60 VR 14. El peso se ha incrementado en 40 kilos respecto al GTi de dos válvulas, por la incorporación de los elementos aerodinámicos y el motor, que pesa 17 kilos más.

En cuanto a precios, en el mercado alemán costará 25.595 marcos (1.466.000 pesetas), que significan 2.850 marcos más que la versión GTi (163.000 pesetas más). Claro que estos precios, el día que se importe en España, no tienen nada que ver. Podemos estimar en un 12 por 100 el incremento de precio, lo que pondría al 16 válvulas en los dos millones y cuarto,



Los interiores del Scirocco, sin abandonar la sobriedad germana, ofrecen al menos algo más de atractivo. La culata es la clave del nuevo motor: cuatro válvulas por cilindro y distribución hidráulica se encargan de proporcionar 139 caballos de potencia.



Un árbol de levas por cada fila de válvulas y bujía en el centro de la cámara. El anagrama 16 V adorna la parrilla de los nuevos GTi de máxima potencia. Por el momento, sólo se ofrece en la versión de dos puertas del Golf.

LOS RENAULT DEL 86

Además del Supercinco de cinco puertas, la versión diesel y la versión comercial de este mismo modelo, Renault prepara otras novedades para el resto de la gama, que acaban de ser presentadas en Francia y que, según todos los indicios, deben llegar en su casi totalidad a España en otoño.



SIN dejar el modelo Supercinco, además de las novedades ya mencionadas, aparecerá una versión TS, con el motor 1.397 centímetros cúbicos de 72 caballos y un equipamiento deportivo, un poco en el estilo del GT Turbo (volante y pomo del cambio). También se ofrecerá opcionalmente un ordenador de a bordo en las versiones TSE. Estas novedades no deberían tener correspondencia en el mercado español. En cambio, sí las tendrán las que se introducen en el R-9, que varía ligeramente su estética tanto interior como exterior. Los retoques se centran en nuevos paragolpes tipo R-11 Turbo, nuevo salpicadero, faros dobles también como los de R-11 y salpicadero tomado igualmente de este modelo. Mecánicamente, el motor 1.397 centímetros cúbicos de baja compresión pasa de 60 a 68 caballos de potencia, lo que supone un sensible aumento de las prestaciones con un mínimo aumento del

Los R-9 y R-11 comparten ya el mismo frontal de dobles faros rectangulares y parachoques delantero con faldón. Se diferencian por la rejilla. El 9 Turbo lleva la suspensión posterior de cuatro barras de torsión.



Canto del cisne del R-18. Los franceses llaman Gala a esta última versión.

Doscientas unidades del Espace vendrán en septiembre. El interior ha sido algo mejorado.



consumo. De todas formas, la versión que de veras supone un aumento de prestaciones es la Turbo. En la Regie —y Fasa Renault va a imitarles— se han decidido a ofrecer la mecánica del R-11 Turbo en el R-9. El coche, por tanto, dispone a partir de ahora de un motor de 105 caballos que le permitirá alcanzar los 184 kilómetros por hora.

El acoplamiento de este motor va acompañado de la revisión de la suspensión (cuatro barras de torsión atrás) y una presentación en un estilo deportivo. Con estos retoques, la gama R-9, que ha experimentado una fuerte caída, canibalizada por la R-11, debe defenderse hasta que en la primavera que viene sufra una operación de cirugía, un «restyling» como se dice en el argot, que ponga al día su línea.

Por esas fechas también sufrirá retoques estéticos el R-11, que ahora estrena volante, embellecedores de rueda nuevos, consola nueva, más reducida, etcétera.

Un modelo que se despide es el R-18. Y se despide con la aparición de la versión denominada Gala, con un equipamiento a tope pero sin la menor modificación mecánica.

En las gamas altas, las modificaciones son de detalle. En el R-25 se introduce el ABS opcional a partir del GTX y se ofrece el motor V-6 Turbo en la Limusina, el coche alargado que produce Heuliez para la Regie. Y en el Espace, que se importará en septiembre, hay, a partir de ahora, una versión diesel con el motor turbo de 2.068 centímetros cúbicos del R-18 y 88 caballos de potencia, que se añade a la de gasolina de 1.995 centímetros cúbicos y 110 caballos. En el Espace, además de una mejor presentación interior, se puede obtener aire acondicionado.

A señalar que no se habla ya para nada del Fuego, desaparecido de la gama en Francia, ni del R-4, cuyo sustituto está en puertas y debe aparecer antes de lo previsto. Incluso hay quien habla que podría ser una de las novedades del mes de septiembre.



EN OTOÑO PEUGEOT 505, CAMBIO DE IMAGEN

Se trabaja ya en la fábrica de Citroën, en la Zona Franca de Vigo, en los Peugeot 505 que constituirán las versiones 86 y que, con toda lógica, deben comenzar a venderse en otoño.

Pese a lo que se rumoreó hace algún tiempo, el nuevo 505 no comporta grandes modificaciones en su aspecto exterior. Escasamente algunos detalles significativos: los paragolpes

más estrechos y prolongados hasta los pasos de ruedas y el faldón delantero con un ligero escalonamiento central, más perfilado y que permite una mayor refrigeración del cárter motor. En la parte trasera, el grupo de pilotos ha sido rediseñado, dando ahora una impresión más moderna.

Sin embargo, el interior sí ha sido objeto de modificaciones de mayor enti-

dad. Siguiendo un poco la moda marcada por BMW, se recurre a un salpicadero envolvente hacia el conductor, con todos los elementos agrupados e incluyendo las boquillas de aireación. Un nuevo volante completa las modificaciones apreciables en el puesto de conducción.

En la actualidad, la gama del 505 está constituida por ocho diferentes modelos: dos versiones de gasolina y

El nuevo Peugeot, que estará en los concesionarios en el próximo otoño, apenas se diferencia de los que hoy circulan por nuestras carreteras. Un faldón delantero más reducido y escalonado, y, sobre todo, los pilotos posteriores de nuevo diseño.

100 cv de potencia (GL y GR, diferenciados en el equipamiento); la versión GTi, de 130 cv y la Turbo Inyección, de 160 cv, ambas de gasolina; y cuatro modelos con motor diesel

atmosféricos (GLD y GRD) y Turbo: GRD Turbo de 80 cv y GTD Turbo, de 95 cv. La previsión es que se mantengan estas versiones, con ligerísimos cambios mecánicos.

En la fotografía inferior, del ya veterano 505, pueden apreciarse los pequeños cambios del exterior. Sin embargo, dentro es donde hay mayores diferencias, con un cuadro de instrumentos de nuevo diseño y tapicerías y guarnecidos modificados.





ENVIDIA LOGICA



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

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

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

Su seguridad activa y pasiva es total, incluso

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

Deportivos Alfa Romeo. La envidia lógica.

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



Alfa Romeo

EL ARTE DE LA TECNOLOGIA



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

Lo último



FIRE PARA EL UNO

El pasado mes de septiembre Fiat presentó el motor Fire 1000, resultado de un proceso de desarrollo realizado conjuntamente con el grupo PSA (Peugeot, Talbot y Citroën). Este es un motor, de cilindradas bajas y medias, cuya principal novedad, al margen de que haya sido cuidadosamente estudiado para optimizar su rendimiento, es que su proceso de fabricación lo realizan robots.

De momento, sólo Fiat ha montado una fábrica para producir el motor Fire 1000, que ya utilizan los Lancia Y.10, pero a partir de ahora se va a emplear también en la versión más barata de los Uno, reemplazando al viejo motor 903 centímetros cúbicos que inició su vida con 850 Sport Coupé y Spider, y que tuvo su momento de gloria con el 127.

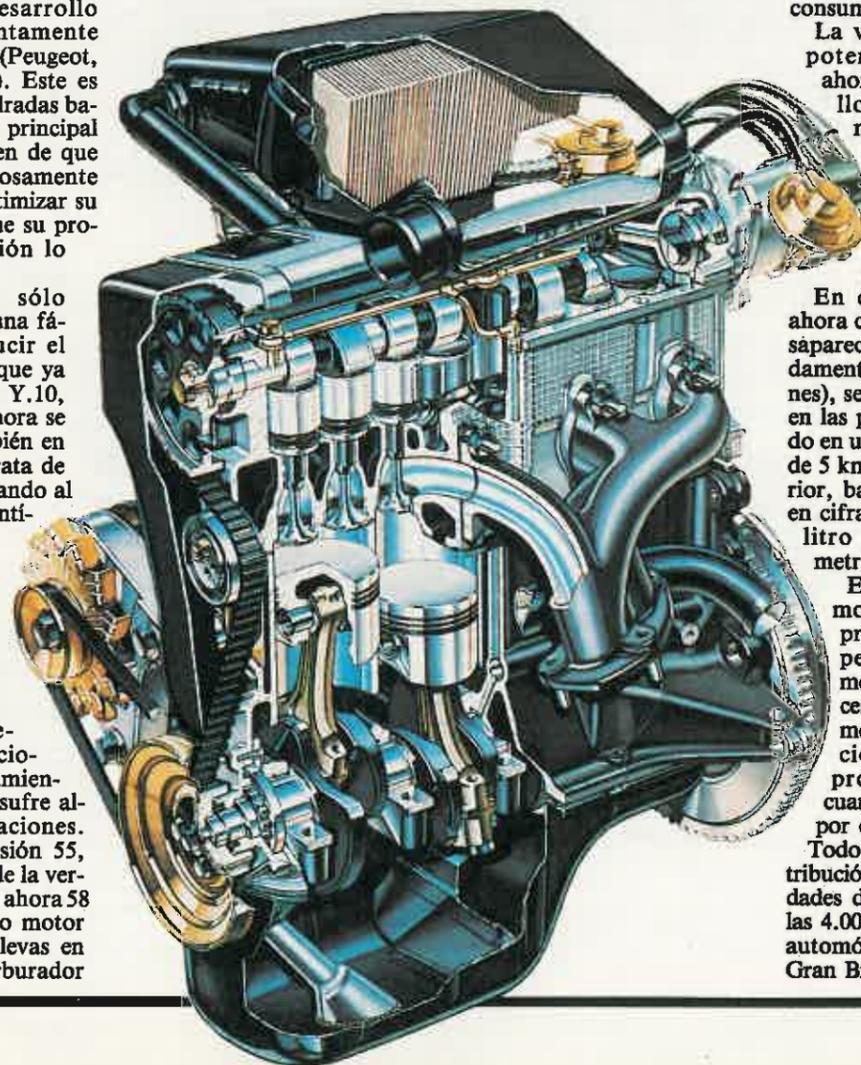
Con los nuevos motores y las pequeñas modificaciones en los equipamientos, la gama Uno sufre algunas transformaciones. Desaparece la versión 55, por el nacimiento de la versión 60, que rinde ahora 58 CV con el veterano motor 1100 de árbol de levas en cabeza. Con un carburador

de doble cuerpo, se mantienen las prestaciones y se logra una reducción de los consumos de un 4 por 100.

La versión 70 reduce su potencia máxima, que ahora se fija en 63 caballos. Sin embargo, se mantienen las prestaciones, se logra un notable incremento de par y se reducen los consumos en un 3 por 100.

En cuanto al Uno 45, ahora con el motor Fire (desaparece el motor aproximadamente 903 cc de balancines), se logra un incremento en las prestaciones, traducido en una velocidad máxima de 5 km/h más que el anterior, bajando los consumos en cifras próximas al medio litro por cada 100 kilómetros.

En Italia, los Uno con motor Fire reducen su precio en unas 75.000 pesetas, gracias a la modernidad de los procesos de producción del motor Fire. Esta reducción no es seguro se produzca en España cuando se importen allá por el mes de noviembre. Todo dependerá de la distribución de las 28.000 unidades de arancel reducido y las 4.000 específicas para los automóviles procedentes de Gran Bretaña e Italia.



FRENTE A FRENTE



VOLKSWAGEN SANTANA GX 5 CONTRA PEUGEOT 505 GTI

OFICIALES Y CABALLEROS

El Volkswagen Santana GX 5 y el Peugeot 505 GTI son los coches favoritos de las comitivas oficiales, son dos modelos que piden a gritos un subsecretario o un gobernador civil para pasearlos arrellanados en el asiento posterior; Santana y 505 son los coches oficiales por excelencia, pero también son coches caballeros, automóviles discretos, bien hechos, que bajo una carrocería clásica esconden un corazón energético, capaz de aguantar una carrera a todo trapo

por cualquier autopista y capaz también de sufrir el embotellamiento más atroz sin dar en ningún caso muestras de protesta.

El precio de los dos coches se mueve en torno a los dos millones cien mil pesetas, y por esa cifra es posible adquirir unos modelos algo veteranos, aunque el Santana se haya beneficiado de leves retoques en su última versión, la que ya se está fabricando en las factorías navarras de Seat. El Peugeot es un vigués de adopción que lleva bastante

tiempo en producción y se prepara para un ligero lavado de cara que debe llegar al mercado en el próximo otoño.

A lo largo de más de mil quinientos kilómetros de prueba, el 505 GTI está mejor adaptado a las condiciones de tráfico habituales en nuestras ciudades y carreteras: el carácter más latino del Peugeot da más alegrías, aunque a cambio pida más carburante y sea algo más ruidoso; el Santana GX 5 con aire acondicionado, que es el modelo directamente comparable con el 505 GTI,

cuesta noventa mil pesetas más que su rival y, sin embargo, no llega a su altura en la mayoría de los apartados. El Volkswagen es un coche de origen alemán y eso se nota de forma positiva en la calidad de acabado, mejor que la del Peugeot; en su consumo, más reducido, y en el manejo de la caja de cambio, perfecto; por contra ofrece una postura de conducción menos buena y unas reacciones mecánicas más lentas.

INTERIORES: EL TRATO MAS SELECTO

Ninguno de los dos coches es un prodigio en cuanto se refiere a anchura libre a la altura de los hombros, sobre todo si se tiene en consideración el tamaño de sus carrocerías, pero el Peu-

geot da la impresión de ser más ancho que el VW, sensación que queda confirmada por la cinta métrica no sólo en las plazas delanteras, sino también en las traseras, donde el 505 saca ventaja de esta mayor anchura.

La accesibilidad a todas las plazas es muy buena en ambos coches, en última instancia el VW es algo mejor porque en cualquiera de sus cuatro puertas es imposible encontrar el menor obstáculo para entrar o salir, mientras que en el Peugeot la arista del asiento trasero queda algo adelantada y exige más contorsiones.

Las butacas delanteras del 505 son algo mejores que las del Santana y la diferencia hay que buscarla en el respaldo. Los asientos delanteros de uno y otro modelo son amplios, recogen bien el cuerpo y la forma anatómica del conjunto se adapta bien a los usuarios

de talla media, a aquellas personas de estatura comprendida entre 1,65 y 1,75 metros; los respaldos en el Santana tienen una curvatura hacia atrás más marcada de lo que sería deseable y la parte superior de la espalda, la zona de los hombros, no queda tan bien sujeta como en el 505. El mullido del VW, que está más cerca de la dureza que de la blandura, es casi ideal en viajes largos; el mullido del Peugeot es algo menos duro, pero da los mismos resultados de comodidad.

El asiento trasero del Peugeot trata mejor a sus ocupantes que el asiento del VW, la base y el respaldo están mejor situados en el 505, el Santana peca por culpa de un respaldo bastante vertical a la base, que puede castigar a las espaldas más delicadas. La plaza central es casi simbólica en ambos coches porque los apoyabrazos abatibles se comen

FRENTE A FRENTE

buena parte del espacio y los asientos correspondientes no están ni dibujados, un tercer pasajero viajará mejor en el Peugeot en caso de necesidad porque esa zona es algo más acogedora. La postura de conducción en el 505 está más adaptada a las exigencias del usuario medio español que la del Santana. En el Peugeot todos los mandos quedan al alcance del usuario, mientras que en el Santana se nota que el volan-

El Peugeot 505 GTI tiene el estilo clásico que el carrocerero italiano Pininfarina da a todas sus creaciones. Es un coche amplio que bajo una apariencia tranquila esconde un carácter muy energético.

RAMON RODRIGUEZ



RAMON RODRIGUEZ

FRENTE A FRENTE

El Volkswagen Santana GX 5 ya es un coche de producción nacional porque se está montando en las factorías navarras de Seat. Su motor, con cinco cilindros en línea, es una curiosidad que debe conocerse por su buen funcionamiento.



Precio en la calle:
2.072.613 ptas.

Fecha presentación: Septiembre de 1983.
Fabricante: Automóviles Talbot, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 435.
Plazo de entrega: Una semana.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Frenos potentes.
- Motor brioso.

DEFECTOS

- Consumo algo alto.
- Interior bastante sobrio.
- Ralentí inestable.

Precio en la calle:
2.163.370 ptas.

Fecha de presentación: Junio de 1985.
Fabricante: Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Manejo de la caja de cambio
- Calidad de acabado
- Consumo

DEFECTOS

- Frenos justos
- Interior bastante sobrio
- Posición de conducción

te va muy alto, defecto que suele ser norma en todos los coches de procedencia alemana. La visibilidad es buena en los dos casos, aunque los apoyacabezas posteriores molestan algo a la hora de

aparcar, se observan mejor los límites del 505 que los del Santana; la explicación hay que buscarla en la mayor altura al suelo de la butaca del Peugeot por comparación con la del VW.

FICHA TÉCNICA

	PEUGEOT 505 GTI	VW SANTANA GX5
MOTOR		
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Número de cilindros.....	4 en línea	5 en línea
Cilindrada.....	2.165	1.994
Distribución	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza
Allimentación	Inyección	Inyección
Compresión/combustible.....	9,8:1/gasolina 96	10:1/gasolina 96
Potencia máxima/régimen	130/5.750	115/5.400
Par máximo/régimen.....	19,5/4.250	16,6/3.200
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Delantera
N.º de marchas	5	5
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª	29,2/35,6	28,8/34,9
DIRECCION Y FRENOS		
Tipo de dirección.....	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3	3,25
Diámetro de giro.....	10,7	10,8
Frenos delanteros/traseros.....	Discos/discos	Discos vent./tambor
SUSPENSION Y RUEDAS		
Suspensión delantera	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente
Ruedas	5,5 x 14	5,5 x 13
Neumáticos	185/70 R 14	180/70 R 13
PESOS Y CAPACIDADES		
Peso en orden de marcha	1.235	1.085
Volumen del maletero.....	387	335
Capacidad depósito combustible	70	60



LA PERFECCION EXISTE
YAMAHA FZ750



INTERACCION

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



Los dos cuadros de mandos se leen con mucha facilidad; el Santana tiene un cuentarrevoluciones de mayor tamaño que el del 505, pero el tamaño del aforador de gasolina y del termómetro de temperatura de agua es mínimo en el coche de origen alemán frente a los exhibidos por el modelo de origen francés.

El maletero del Peugeot ofrece un poco más de espacio libre que el del VW, casi un diez por ciento más de cubijaje aprovechable. Los dos coches tienen el mismo defecto: su arista de carga es bastante alta y hay que hacer mucho ejercicio de brazos cuando se trata de levantar maletas pesadas.

EN UN ATASCO PREOCUPESE MAS DEL ACEITE, QUE DE LA GASOLINA.

Es muy sencillo. Cuando su coche está parado en medio de un atasco ¿a que le preocupa la cantidad de gasolina que queda? Claro. Pero el problema está en el aceite. La cantidad de aceite en su coche es concreta, y como Vd. sabe, el exceso de temperatura que un motor puede alcanzar en un atasco es tan grande que si lleva un aceite corriente, éste termina por degradarse y, consecuentemente, dañar el motor.

Pero estos casos extremos quedan definitivamente resueltos con un aceite lubricante como

ERTOIL, porque con ERTOIL Vd. tiene la garantía de usar un lubricante que ha conseguido las más exigentes homologaciones internacionales que avalan su calidad. Además, en España sólo ERTOIL lleva a cabo el proceso de refinado Full Finishing* para conseguir 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.

ELINTAS

FRENTE A FRENTE



El puesto de conducción del 505 se adapta bien al usuario español. Los asientos delanteros y traseros son modélicos.

El Volkswagen Santana tiene un cuadro muy visible. El asiento posterior, algo incómodo, podría mejorar.

COMPORTAMIENTO: FAMILIARES CON BRIO

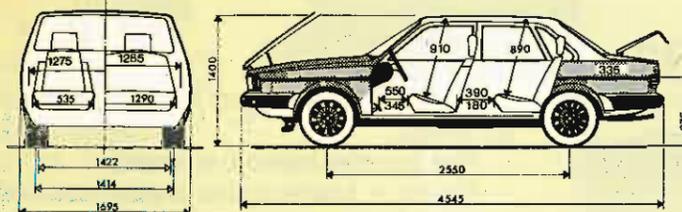
Los terrenos favoritos del 505 y el Santana son las carreteras rectilíneas y las autopistas, pero ambos modelos se encuentran también como peces en el agua al corretear por carreteras sinuosas con piso en buen estado; el Peugeot y el VW permiten mantener siempre un ritmo de marcha muy rápido al tiempo que dejan un gran margen de confian-

za. En tales condiciones es imposible señalar cuál de los dos es el mejor porque ambos se comportan muy bien; el Peugeot reacciona con más viveza que el VW cuando se fuerza mucho el ritmo y se entra en las curvas a bastante velocidad. El 505 responde de inmediato a las órdenes del volante, mientras que el Santana se muestra más perezoso y su morro tarda algunos instantes en seguir el camino indicado por las ruedas delanteras.

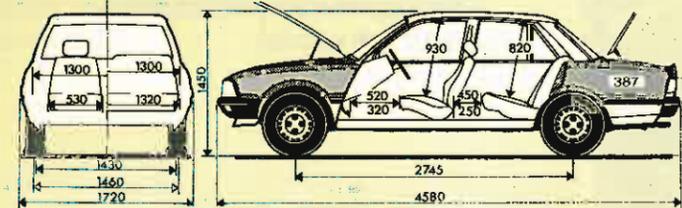
En carreteras de montaña con mu-

chas curvas y mal piso se notan esas mismas reacciones, pero ampliadas en función de la velocidad a la que se rueda en tales momentos; los conductores de personalidad más deportiva se acoplarán mejor al Peugeot, un coche que siempre se comporta de la misma forma en el momento de superar una curva cerrada: al principio se va un poco de morro y después, cuando ya se ha terminado el giro, tiende a dar un leve coletazo si el movimiento se ha hecho muy deprisa; el comportamiento del

VOLKSWAGEN SANTANA GX 5



PEUGEOT 505 GTI



SONORIDAD



Cantares por encima de 120

	505	Santana
Al ralentí	52,7	47,4
A 60 km/h.	61,4	60,6
A 90 km/h.	66,6	66,5
A 120 km/h.	71,5	69,6
A 140 km/h.	73,6	73,4
A tope	78,7	78,2

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

FRENTE A FRENTE

FRENOS

En su punto



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	505	Santana
A 60 km/h.	11,4	12,5
A 100 km/h.	33,0	37,0
A 120 km/h.	48,0	55,5

VW no se parece en nada al de su rival, el Santana es un tracción delantero clásico que muestra una gran pereza para entrar en la curva. La persona sentada a sus mandos debe girar más el volante y levantar un poco el pie del acelerador para que el coche no tienda a seguir por derecho y se decida a entrar en la curva; el Santana se inclina más que el 505 en tales circunstancias.

El motor del 505 es más potente que

EQUIPAMIENTO

El esfuerzo de dos millones



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

el del Santana y ese carácter se pone de manifiesto en las prestaciones; los dos modelos quedan casi iguales en lo que



Motor del 505
Es potente, pero algo gastón

se refiere a velocidad punta, pero el Peugeot es mejor que el VW tanto en aceleración como en recuperaciones. El emparejamiento entre motor y caja de cambio está muy conseguido en ambos coches, pero el 505 se muestra más adaptado a las condiciones de tráfico habituales en nuestras carreteras; con el Peugeot se adelanta en menos tiempo que con el Santana a cualquier camión que circule, más o menos, a noventa kilómetros por hora, tanto si se va en cuarta marcha como si se va en quinta.

FRENTE A FRENTE

PRESTACIONES

La agilidad del vigués



	505	Santana
VELOC. MAXIMA (km/h.)	176,1	178,7
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,2	18,1
1.000 m. salida parada	32,3	33,0
De 0 a 100 km/h.	11,1	10,3
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	19,5	21,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ...	21,8	24,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	35,6	37,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ...	38,9	42,5
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,4	14,3
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	13,7	17,7

Cinco cilindros en el Santana
Su mejor virtud es la economía

El coche de origen francés sigue siendo más elástico que el de origen alemán, aunque debe decirse que la versión española del VW ha mejorado mucho en este aspecto tras adoptar una transmisión de personalidad más enérgica y —en teoría— menos ahorrativa. La palanca de cambio del Santana tiene un manejo delicioso tanto por precisión como por suavidad; el 505 queda casi al mismo nivel, pero los recorridos entre las distintas marchas son largos. La dirección del 505 es algo mejor

CONSUMO

El Volkswagen, mejor



	505	Santana
CIUDAD		
A 24,4 km/h. de media	12,8	10,6
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	8,1	6,5
En conducción rápida	13,2	11,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	9,1	7,4
A fondo	15,3	13,4
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	11,0	9,0
Recorrido (kilómetros)	580	620

que la del Santana porque es un poco más directa: en el Peugeot sólo hacen falta tres vueltas para llevar las ruedas de un extremo a otro, mientras que en el VW hacen falta casi 3,3 vueltas. Las dos direcciones requieren un esfuerzo mínimo para su accionamiento incluso en maniobras de aparcamiento. Los frenos del coche francés hecho en Vigo son mucho más efectivos que los del coche alemán fabricado en Lan-

daben; los cuatro discos del Peugeot detienen al coche en menos metros que el sistema de discos y tambores empleado por el VW, sea cual sea la velocidad a la que se marcha. El sistema del 505 es más resistente a la fatiga que el montado por el VW, un sistema que da muestras de cansancio en cuanto se abusa un poco, algo posible a poco que se baje un puerto de montaña con cierta alegría.

CUANDO VD. SALGA DE VACACIONES, NOS ENCONTRARA TRABAJANDO.



Aunque sean vacaciones, el Ministerio de Obras Públicas continúa trabajando.

El Plan General de Carreteras lleva tan solo un año de andadura y ya se pueden ver los resultados: durante 1984 se han acondicionado 700 Kms. y se ha mejorado la plataforma y pavimento en otros 1.000 Kms.

Pero aún queda mucho más por hacer.

Muchos Kms. de Autovías por crear y muchos de carreteras por arreglar.

Para que usted viaje con seguridad.

Por eso, si durante su viaje de vacaciones nos encuentra trabajando, estamos seguros que sabrá disculparnos.

En estos momentos están en obras:

— 238 Kms. de Autovías.

MOPU
Plan General de Carreteras 1984-1991

- 1.000 Kms. de Acondicionamiento.
- 1.600 Kms. de mejora de pavimentación.
- 47 Variantes y accesos a poblaciones.
- 14 Actuaciones puntuales de eliminación de puntos negros.
- 32 Actuaciones en carriles lentos y de mejora de la seguridad vial.

PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo **MOPU**



Peugeot 505 y Volkswagen Santana son el techo de la producción nacional. Los dos coches se disputan ahora mismo el lugar más relevante dentro de las comitivas oficiales.

**CONCLUSION:
EL PRECIO DEL AIRE FRIO**

El Peugeot 505 GTI tiene todos los ases en su mano para llevarse el gato al agua en este duelo. El 505 es un coche que se dirige a un usuario dinámico al que le gustan las buenas prestaciones, unos frenos de primera, un comportamiento irreprochable y un interior bastante espacioso, aunque a cambio tenga que pagar un suplemento extra en combustible, por el mayor consumo en todas las circunstancias, y la terminación del conjunto sea menos perfecta de lo que es exigible en un modelo que vale algo más de dos millones de pesetas.

El Volkswagen Santana GX 5 es ciento treinta mil pesetas más barato que su rival en caso de no llevar aire acondicionado, pero su precio se dispa-

ra cuando incorpora dicho dispositivo, ya que en tal caso vale casi cien mil pesetas más que el 505, que lo lleva de serie. Tanto en uno como en otro caso el VW se muestra como un coche menos homogéneo, menos redondo, que el modelo de origen francés, no porque su calidad sea inferior, sino porque sus virtudes quedan algunos escalones por debajo del nivel ofrecido por el 505. El Santana es más ahorrativo que el 505 y tanto en velocidad punta como en aceleración juega de igual a igual con su contrincante, pero cede, sin embargo, muchos puntos en los aspectos de frenos, que son menos eficaces y resisten menos a la fatiga; de comportamiento, sobre todo cuando se va muy deprisa en zona de curvas, y en postura de conducción, poco adaptada al usuario español de talla media que se encuentra con un volante situado muy alto.

El VW Santana es un coche cómo-

do, muy bien acabado y con una caja de cambios que es un auténtico regalo; destino parece ser aquella persona que busca un automóvil discreto, con un grado de definición casi perfecto, y que, además, funcione sin problemas.

Las noventa mil pesetas de diferencia a favor del 505 junto con el carácter más enérgico, más latino, de este coche, inclinan la balanza final a favor del Peugeot, que a pesar de su veterania todavía lucha sin problemas con el VW, un coche que no es, tampoco, ningún jovencito, aunque haya recibido, pequeños retoques estéticos en los últimos tiempos.

Angel Marco

BALANCE FINAL

La veteranía es un grado

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

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

EL MUNDO DEL SEGURO

EL SEGURO DEL AUTOMOVIL, SUS MODALIDADES Y SU PROBLEMATICA DE FUTURO

Por Fernando Esquerrá Gubrá

La estructuración del seguro del automóvil en el momento actual y después de la evolución sufrida en los años 1983 y 84, es la siguiente:
En España existen, en seguro de automóviles, dos vertientes, Seguro Obligatorio y Seguro Voluntario.

EN cuanto al Seguro Obligatorio, se cubren las responsabilidades objetivas o quasi objetivas, quedando aprobados desde noviembre de 1983 los límites cuantitativos de indemnización que, en líneas generales, son los

- de:
- 1.500.000 pesetas en caso de incapacidad total o permanente.
- 1.000.000 pesetas en caso de muerte, y
- 800 pesetas diarias de in-



M U D E A

Mutua de Empresas de Autoomnibus

Balmes, 123, 5.º, n.º 2-C.
Tel. 253 98 31
08008-Barcelona

La innovación en seguros de automóviles.

Patrimonio propio no comprometido: 122.000.000 (1983)

Un juego trivial para Enzo Ferrari, Ferdinand Porsche y Ken Tyrrell

Y usted podría ganarles con sus conocimientos del mundo del automóvil.

Con preguntas como ¿cuál era la marca de coches preferida del rey Alfonso XIII?, o ¿cómo se llama la línea aérea de Niki Lauda?, se avanza y se deja en la cuneta a los expertos.

El juego trivial está escrito por MOTOR16 e ideado por EDUCA.

Un juego de competición para divertirse con los amigos o ganar a los adversarios. Y, en el fondo, no es tan trivial.

De venta en su comercio habitual



demnización por incapacidad permanente.

En cuanto al Seguro Voluntario de Automóviles, a partir de 1.º de marzo de 1984, son de aplicación las nuevas tarifas sobre la base de unos criterios de zona, quedando distribuida España en tres zonas agrupadas por provincias que definen zonas geográficas compactas, con una homogeneidad para la zona A y la zona B y no tanto para la zona C, por ser esta última residual.

En líneas generales, podemos decir que en la zona A figuran todas las provincias de la cornisa Cantábrica, además de La Coruña y Pontevedra.

En la zona B están las provincias de Alicante, Baleares, Barcelona, Burgos, Cáceres, Cádiz, Castellón, Córdoba, Gerona, Huelva, Huesca, León, Llerida, Logroño, Lugo, Madrid, Málaga, Orense, Sevilla, Tarragona, Toledo, Valencia, Valladolid y Zaragoza, y en la zona C, están el resto de provincias.

La zona C, como sabemos, quedó con una tarifa igual a la anterior. La zona B sufrió un aumento del 8 por 100 y la A un aumento del 20 por 100, sin que con estos aumentos autorizados por la Administración se alcanzase lo que exigía el resultado de la muestra.

Esta es la estructura definitiva que rige actualmente en el Segu-

ro de Automóviles, pero seguimos creyendo que lo procedente es una reestructuración del seguro del automóvil cimentada sobre la base de un seguro de responsabilidad civil, y alrededor del mismo, crear todas aquellas estructuras relacionadas con el uso del vehículo, incendio, robo, defensa, personas transportadas, seguro turístico, etc..., ya que ésta es la fórmula además que nos pondrá en línea con la general usada en los países de la Comunidad Económica Europea y creemos que es básico que dicha reestructuración quede realizada antes de la entrada en el Mercado Común.

En cuanto a la contratación del seguro del automóvil, ésta va siguiendo un aumento vegetativo, ya que como se siguen fabricando y comprándose automóviles, se van haciendo seguros, aun cuando el consumidor va reduciendo de sus ingresos —que también quedan cada día más menguados— la parte destinada al seguro del automóvil; y así, aquél que concertaba un seguro a todo riesgo con salida al extranjero y para todo el año, con cobertura de todos los accesorios del automóvil, ahora lo reduce a Obligatorio, Responsabilidad Civil y Defensa.

Y, sin embargo, es necesario hacer constar que las eventualidades de un siniestro deben cubrirse precisamente cuando el asegu-

rado propietario de la cosa pueda tener dificultades en la reposición de lo dañado y, por contra, por lo dicho anteriormente, en este caso es cuando se limita la cobertura, con lo que si ocurre el evento, el propietario de la cosa se empobrece más.

Este es un hecho que está ahí, palpable, y que se vive a diario. Todo el mundo, o la mayor parte, quiere reducir sus gastos y, aun con la consabida pérdida de la cobertura, consideran más necesario gastarse menos en la prima de seguros —craso error—, pues siempre he sostenido que el seguro a todo riesgo debería cubrirlo pagando la prima que corresponde aquél que tiene menos posibilidades de reponer el daño, ya que si no tiene cubierta tal eventualidad y no tiene dinero de reposición, si sucede el evento quedará sin coche y quizá en esta mentalización influye la división que ya tenemos de antaño en seguro obligatorio y seguro voluntario, división que es de difícil comprensión para un profano, ya que éste entiende que debería existir un seguro único del automóvil, como venía a sustentar al principio de este artículo.

No olvidemos que el artículo 1.902 del Código Civil sigue tan imperativo como el primer día; hay que responder de los daños que se ocasionan por culpa o negligencia; por tanto, ha de cam-

biarse la fórmula de seguro obligatorio y seguro voluntario por la usada por la Comunidad Económica Europea, de la obligación de asegurarse hasta un límite determinado y, alrededor de este seguro típico de Responsabilidad Civil, que hoy por hoy es el que va generando —por su importancia—, cada vez más complejos problemas y, por su alcance, cada vez



más altas indemnizaciones; es alrededor de esta Responsabilidad Civil sobre la que deben armonizarse los demás tipos de seguros complementarios o suplementarios.

Cada asegurado deberá escoger de estas parcelas las que puedan ser más convenientes a sus necesidades, según cada caso, pero como he dicho tantas veces, la columna vertebral del seguro de

automóviles ha de estar cimentada y basada en el seguro de Responsabilidad Civil, rompiendo de una vez con estos moldes de Seguro Obligatorio y Seguro Voluntario.

En un futuro muy próximo, si como se espera entramos en la Comunidad Económica Europea en enero de 1986, debemos tener en cuenta todo lo dicho, pues la segunda directriz del Consejo de 30 de diciembre del 83, contenida en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas», n.º L8/17, analiza los temas concernientes a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, relativas al aseguramiento de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automotores.

Es una directriz bastante extensa que hace muchas consideraciones sobre varios aspectos como, por ejemplo, el de prever un organismo que garantice a la víctima que no quede sin indemnización en el caso de que el vehículo que ha causado el siniestro no esté asegurado o no se haya identificado —un sistema análogo a nuestro Fondo Nacional de Garantía (hoy integrado en el Consorcio de Compensación de Seguros).

Unas consideraciones sobre la conveniencia de otorgar a los miembros de la familia del tomador, del conductor o de otra persona responsable, una protección comparable a la de las demás víctimas etc..., pero donde yo debo hacer resaltar la importancia de la misma es en la aprobación del artículo 1.º de dicha directriz, por lo que a los límites de garantía se refiere.

— Para los daños corporales, 350.000 ecus (unidades de cuenta de la Comunidad), lo que equivale a 44.870.700 pesetas, cuando no existe más que una víctima; cuando existen varias víctimas en un solo siniestro, este montante será multiplicado por el número de víctimas.

— Para los daños materiales, en 100.000 ecus, que equivale a 12.820.200 pesetas, por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas.

Consecuentemente, tendremos que meditar muy profundamente sobre esta nueva orientación de las directrices de la Comunidad Económica Europea y deberemos adaptar y preparar el nuevo seguro en base a dichas directrices, como ya exponía, antes de entrar en la Comunidad, con objeto de estar en las mismas condiciones que las demás entidades aseguradoras pertenecientes a los países miembros y poder competir con las mismas.

El sistema de la posible cobertura de la Responsabilidad Civil ilimitada, al que está acogido nuestro país, deberemos también subsanarlo y considerarlo obsoleto, pues no obedece a ninguna técnica aseguradora. Concluyendo, debemos empezar a trabajar muy seriamente sobre todo ello, adecuando nuestros sistemas a los de la Comunidad.

El asegurado y el sector seguros, ante la crisis económica y la integración en la CEE



León del Pino

Escribo este artículo a veinticuatro horas escasas de la solemne firma en Madrid del tratado de adhesión de España a la CEE. De lo que parece, la entrega de premios de una maratón que comenzó hace muchísimos años y terminó en la madrugada del pasado día 29 de marzo, cuando el señor Morán, aún con los flecos por recado, lograba el histórico acuerdo de integración en la Europa de los «doce», y decía esperanzado que España sería miembro de pleno derecho el próximo día 1 de enero de 1986.

CUANDO esto suceda, parece que la tan manida crisis económica estará tocando fondo.

¿Cómo contempla el sector este evento? Ciertamente que con la lógica preocupación de quien se ve abocado a un profunda reestructuración, que debió haber comenzado realmente en 1975, cuando con la colaboración del Instituto Stanford, de California, se elaboró el Plan Estratégico del Seguro Español. He dicho debió, me refiero a la profunda reestructuración, y no fue así, al menos no lo fue en la medida deseable.

Cuatro objetivos fundamentales debieron ser armonizados por toda entidad aseguradora, con carácter irrenunciable, si pretendía continuar en el sector. 1) Expansión, 2) rentabilidad, 3) eficiencia, 4) supervivencia. Hoy, a mitad de 1985, diez años después, el sector sigue necesitado de un urgente plan, esta vez a corto plazo, para aceptar el reto europeo con garantías de éxito.

No pretendo magnificar tecnicismos porque considero que los más interesados en saber qué solución tiene el problema, son los españoles de a pie, que reciben diariamente informaciones a través de los medios de comunicación. Siendo así es conveniente resaltar aquello que han dicho recientemente personalidades del sector.

Don Miguel Ángel Fernández Ordóñez, secretario de Estado de Economía y Planificación, durante la clausura de las XIX Jornadas de ICEA, aludió al número excesivo de entidades, a

la dimensión inadecuada de éstas, a la insatisfactoria solvencia de no pocas y a la imagen pública del seguro español, que calificó de insatisfactoria.

Don José María García Alonso, nuevo director general de Seguros, decía a poco de ser nombrado. Era su primera intervención pública: «La actuación de la Administración debe verse con confianza, como una ayuda. No considerarnos como un enemigo que viene a vigilar la casa propia. Realizaremos un control poco molesto pero eficaz, una labor que no quiere destruir nada. Si se producen destrucciones será cuando no haya otro remedio, cuando el cáncer sea inevitable.»

Don Félix Mansilla, presidente de Unespa: «El seguro no está en crisis, y si alguna tiene es de crecimiento. Los temores en contra del sector suelen salir del propio sector.»

Don Alvaro Muñoz, presidente de la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras: «La función esencial de la Comisión Liquidadora consiste en un acto puramente técnico, como es liquidar la entidad con arreglo a las normas del Derecho Mercantil. Es decir, hacer un balance de liquidación, ver cuáles son sus activos y sus pasivos y el patrimonio neto restante que quede repartirlo entre sus acreedores. Y en el supuesto de que sobre algo, para los socios de la entidad.»

¿Qué piensa de todo esto el asegurado que se ve afectado por el cese normal de la actividad de la compañía en la que tenía concertado el seguro de su coche, por ejemplo?

Pues además de una profunda desorientación y de la consiguiente preocupación de que alguien le tiene que resolver el problema. ¿Quién? Quizá esta Comisión Liquidadora, de lo contrario no se entiende muy bien que un cinco por mil del importe neto de su recibo vaya a parar a ese organismo. Pues no es así. Porque cuando se liquida una sociedad, los acreedores sólo cobrarán hasta el límite de la garantía patrimonial de la misma.

Sin embargo, parece ser que el decreto ley núm. 18 de 1984 y del 3 de octubre, por el que se organiza el Fondo Nacional de Garantía de los riesgos de circulación, hoy unificado en el consorcio de Compensación de Seguros, dice en su apartado E: «El cumplimiento de las obligaciones de dichas entidades cuando se encuentren en situación de disolución forzosa, suspensión de pagos o quiebra.»

Por otra parte, la ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado dice en su artículo 40, 1.º «Los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por el Estado de toda lesión que sufran en cualesquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que aquella lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, o de la adopción de medidas no fiscalizables en vía contenciosa.

Bien, pues parece que podría interpretarse que no estamos tan desamparados.

León del Pino



GALICIA, S.A.
Seguros y Reaseguros

Pertenciente al grupo



ASI ES GALICIA, S. A.

En 1902 se constituye en La Coruña una sociedad de Seguros Mutuos que, en 1945, cambia su nombre por el de GALICIA, S. A.

En 1977 se hace cargo de la Compañía el actual equipo directivo.

En 1980 la empresa holandesa ENNIA NV adquiere el 60 % del capital, que posteriormente amplía hasta alcanzar el 99,9 % que tiene en la actualidad.

En 1983 ENNIA NV se fusiona con AGO Holding NV en todo el mundo bajo la denominación social de AEGON Verzekeringen.

Con la fusión de ambas sociedades, el grupo asegurador se sitúa entre los doce primeros de Europa, con oficinas abiertas en 25 países, 8.000 empleados y una cifra anual de facturación de 350.000 millones de pesetas.

CONFIE EN GALICIA/AEGON. SE SENTIRÁ PROTEGIDO
Están a su disposición 21 sucursales en toda España



MEDIODIA

Compañía Española de Seguros y Reaseguros, S.A.
Balbina Valverde, 17 - Tel. 262 99 00 Madrid

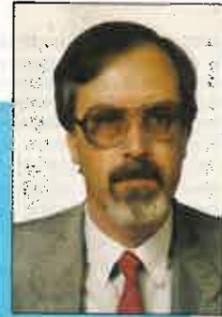
¿QUE CUBRE LA POLIZA INTEGRAL MEDIODIA DEL AUTOMOVIL? (P.I.M.A.)

- La POLIZA INTEGRAL MEDIODIA, abarca QUINCE específicas necesidades:
- 1-Seguro Obligatorio.
 - 2-Seguro Voluntario.
 - 3-Responsabilidad Civil de Personas Transportadas.
 - 4-Defensa.
 - 5-Reclamaciones.
 - 6-Fianza.
 - 7-Occupantes.
 - 8-Asistencia Sanitaria.
 - 9-Rotura de Cristales.
 - 10-GRABACION de lunas, llantas, y/o faros.
 - 11-BUSQUEDA del vehiculo en caso de robo.
 - 12-Indemnización del CIEN por CIEN de su valor venal, al 30.º día de la denuncia de desaparición, si no hubiera aparecido.
 - 13-Préstamo sin coste alguno de un vehiculo durante SIETE días en caso de desaparición del propio.
 - 14-Asistencia sin cargo, tanto en ciudad como en carretera, con motivo de cualquier avería electromecánica y durante las VEINTICUATRO horas del día.
 - 15-Servicio GRATUITO de grúa, bien por avería o accidente, tanto en ciudad como en carretera.

CONSULTENOS

AGENCIAS Y DELEGACIONES EN TODA ESPAÑA

Los seguros familiares y personales



Jordi Espeet

Desde hace algunos años se han puesto de moda los llamados «Multirriesgos». Existen diversas modalidades de este tipo de pólizas, aunque los más conocidos a nivel del gran público son los «Multirriesgos del Hogar» y los «Multirriesgos del Comercio». Ambos tienen un denominador común: se trata de acumular en un solo contrato de seguro una serie de diversas coberturas fundamentales, de tal manera que se refunden en una sola póliza, con la consiguiente ventaja para el asegurado, ya que, por una parte, en un solo documento puede controlar y comprobar las diversas garantías a que tiene derecho y, por otra, accede a las diferentes coberturas con una prima mucho más económica que si las hubiera contratado individualmente, ya que también para la compañía aseguradora se reducen los costes de gestión.

POR cuestión de espacio y también para hacer honor al título de este breve trabajo, comentaré únicamente las ventajas que reporta la contratación de una Póliza Multirriesgo del Hogar.

Los riesgos que garantiza son numerosos:

Para la vivienda: Incendio, rayo, explosión, robo o tentativa de robo, daños por agua (incluida la localización y reparación de averías), cristales, entre otros.

Para el mobiliario o contenido: Robo (incluidas joyas y objetos de arte o valor específico), hurto, expoliación, daños producidos por la electricidad en las instalaciones eléctricas, daños a propiedades de sirvientes, indemnización por desalojo forzoso de la vivienda a causa de un incendio.

Responsabilidad civil: Por actos derivados del asegurado, su esposa, sus hijos menores, del personal doméstico o su servicio; daños derivados del uso de la vivienda, de la caída de aguas, de la caída de la antena de televisión, de animales domésticos de su propiedad, de la práctica de la caza menor y mayor, de la utilización de bicicletas y de embarcaciones de recreo.

Quedan garantizados también los cristales del interior de la vivienda (espejos, mesas, puertas, etcétera), así como la loza sanitaria. En los desplazamientos de trabajo o vacaciones quedan garantizados los equipajes del asegurado y su familia por pérdida o robo.

Como se podrá apreciar, el «Multirriesgo del Hogar» se convierte en el seguro ideal para el cabeza de familia, ya que agrupa en un solo documento un número de coberturas tan extenso que podría ser considerado un «todo riesgo». Es un tipo de póliza que todo buen profesional del seguro tiene que recomendar vivamente por la tranquilidad que proporciona a nivel familiar, a un costo anual tan asequible que jamás podrá destrozar ningún presupuesto doméstico.

Permítaseme, por último, hacer mención de otro tipo de seguro que, como ningún otro, merece la denominación de «personal». Me refiero al Seguro de Accidentes Individuales que, indudablemente, comparte el «estrellato» con otro seguro personal: el Seguro de Vida, cuyas características están comentadas en otro artículo del presente número monográfico.

El Seguro de Accidentes Individuales es el seguro básico por excelencia, ya que toda persona está expuesta, lamentablemente, a un accidente fortuito. Es, en definitiva, un seguro de vida elemental muy apropiado para las personas jó-



Roberto Alvarez

venes o con bajos ingresos. Las entidades aseguradoras definen al accidente como «toda lesión corporal, sobrevinida a la persona asegurada por una causa fortuita externa, violenta y contra su voluntad». Se excluye, por tanto, el suicidio y la autolesión voluntaria.

Las Pólizas de Accidentes Individuales pueden garantizar la muerte, la invalidez total y/o parcial, permanente o temporal y los gastos de asistencia técnica farmacéutica.

Actualmente, las pólizas existentes en el mercado español suelen cubrir todo tipo de accidentes, incluido la conducción de automóviles, motocicletas, barcos, utilización de vuelos regulares o chárter y la práctica amateur de la mayoría de los deportes, aunque quedan excluidos algunos considerados muy peligrosos (por ejemplo, alpinismo, submarinismo, paracaidismo, etcétera). Normalmente, la cobertura es válida para todo el mundo.

Naturalmente, las primas varían a tenor de la profesión de asegurado, lo cual es obvio; ya que no es lo mismo asegurar a un trapezista que a un administrativo, en función del riesgo que corre en su actividad laboral. Ello no obsta para que pueda calificarse a este tipo de seguro como muy asequible para cualquier tipo de economía.

EL MUNDO DEL SEGURO

Póliza Integral del automóvil

Está claro que en los últimos treinta años la sociedad española ha evolucionado considerablemente y, en consecuencia, también lo ha hecho el sector del automóvil.

HEMOS pasado del utilitario, que rodaba prácticamente en solitario, sin riesgos ni colapsos circulatorios, a una situación totalmente diferente en la que tanto por las grandes ciudades como por las carreteras se produce una aglomeración de vehículos que aumenta la tensión y el riesgo de accidente.

Cuando empezó a detectarse el «boom» automovilístico del país, a finales de la década de los sesenta y principio del 70, la práctica totalidad de los automóviles circulaban con el seguro combinado de responsabilidad civil, daños, incendio y robo (mal llamado todavía «todo riesgo»), con lo que el automovilista circulaba bastante cubierto.

No obstante, la inflación ga-

lante de los últimos veinte años ha conllevado un aumento de costos a los que no ha sido ajeno el sector automovilístico y, por supuesto, el asegurador que, necesariamente y como consecuencia de estadísticas y evaluaciones técnicas de siniestralidad y costos, se ha visto obligado a encarecer las primas del seguro.

Se ha intentado implantar el sistema de franquicias (participación del asegurado en caso de siniestro), pero hasta la fecha ha resultado impopular y no se ha comercializado con éxito por varios factores que el corto espacio de este artículo no permite analizar en profundidad.

En los últimos años, varias compañías aseguradoras han incorporado al seguro conven-

cional «la asistencia en viaje», que proporciona ayuda en casos de accidente y remolaje en carretera.

La última novedad en el mercado asegurado es la póliza integral del automóvil, que consiste en un «paquete de garantías» que incluye la rotura de cristales, grabación de la matrícula en los mismos, indemnización en caso de robo del vehículo y todo tipo de asistencia en ciudad y carretera.

Este es, en definitiva, el presente y futuro del seguro del automóvil y por ese camino deberán andar las compañías aseguradoras si quieren estar presentes en este importante mercado que es el del seguro del automóvil.

Enrique Mora

Enrique Mora

TEN PRESENTE TU FUTURO

Si tú eres de ese tipo de gente que tiene grandes proyectos y siempre los convierte en realidad, te proponemos un Plan de Pensiones con visión de futuro. Un Plan para que lo disfrutes con tranquilidad, sin preocupaciones. Te proponemos que conozcas el Plan de Jubilación Asegurada de SEGUROS BANCO VITALICIO;



PLAN DE JUBILACION ASEGURADA

SEGUROS
BANCO
VITALICIO

un Plan de Pensiones que te garantiza esa independencia que ahora tienes. Para siempre.

Ten presente tu futuro.
Ten presente este Plan.

CON EL USE DE
DESCRIVACION
FINAL

Infórmate en cualquier Agente u oficina de SEGUROS BANCO VITALICIO. Ten presente este folleto.



CUANDO LLEGUE SU JUBILACION, ¿CON QUE LLENARA USTED EL RESTO DE SU VIDA?

No cabe duda que el día en que usted se jubile tendrá muchos años por delante. Años que, dado el mejoramiento evidente y constante de las costumbres de vida y los continuos adelantos de la ciencia médica, van a ser presumiblemente muchos.

ATRAS quedaron aquellos tiempos en que una Seguridad Social planificada sobre una optimista base de reparto, iba a solucionar nuestro (corto) futuro.

El sistema tiene los días contados y los jubilados prevén un futuro recorte y la unificación de las prestaciones a percibir.

Soluciones muchas, y casi todas malas a corto plazo. El ciudadano recibe ahora los impactos publicitarios de todo tipo de entidades de intermediación financiera y acaba por quedar desconcertado ante la variedad de la oferta.

A grandes rasgos, dicha oferta la podríamos desglosar en dos amplios segmentos: el Bancario (Bancos y Cajas) y el Asegurador.

La oferta bancaria, dentro de una gran variedad, suele coinci-

dir con un plan sistemático de inversión (con un mínimo de interés, garantizado o no, según los casos). La aseguradora, a su vez, cabría desglosarla en dos planos: el colectivo (fondos de pensiones) y el individual (planes individuales de jubilación, a través de contrato de Seguro de Vida).

Por lo que respecta a los Fondos de Pensiones, éstos —que no deben ser confundidos con los planes individuales de pensiones, pese a la terminología similar— todavía no poseen una reglamentación oficial propia, a través de una ley reguladora. Con ésta, probablemente, se instrumentarán planes de pensiones —complementarios, pero nunca sustitutivos de la Seguridad Social— para colectivos de cualquier clase, administrados por sociedades gestoras (no necesariamente compañías de seguros),

cuya solvencia y naturaleza quedará perfectamente especificada.

Los Planes Individuales de Jubilación son extendidos a través de un contrato de Seguro de Vida, por las Compañías de Seguros autorizadas a trabajar el Ramo de Vida. Se trata del redescubrimiento de las ventajas inherentes a la naturaleza de esta clase de contratos. Estas ventajas son de tres tipos:

Jurídicas: como la indisputabilidad (la facultad de rescindir el contrato sólo pertenece al asegurado), la inembargabilidad, etcétera.

Fiscales: sobre la prima (deducción en el I.R.P.F.). Sobre los capitales a cobrar en caso de fallecimiento (práctica exención del Impuesto de Sucesiones), etcétera.



F. Gómez Quirante

Garantías específicas: son aquellas que dan a este tipo de contratos gran flexibilidad, opciones al vencimiento (capital o renta vitalicia creciente), participación en beneficios, gran seguridad, cobertura de capitales de fallecimiento y de invalidez, interés garantizado a largo plazo, posibilidad de anticipos, modificaciones o cese en el pago de las primas, garantía de créditos, etcétera.

Aquí tiene el panorama. El horizonte depende ahora de usted y la pregunta queda en el aire:

¿Con qué llenará usted el resto?

Fernando Gómez Quirante



TRADICION Y PROFESIONALIDAD

CAJA DE PREVISION Y SOCORRO - COMPAÑIA DE SEGUROS, S.A. FUNDADA EN ESPAÑA EN 1898

Dirección General: Infanta Carlota, 34 - Barcelona-29

POLIZA DE SEGURO DE PROTECCION JURIDICA

—¿En qué consiste este seguro?

—En forma muy general podría decirse que su objetivo primordial lo constituye la cobertura patrimonial de los gastos que puedan ocasionarle al consumidor la defensa o reclamación de sus derechos, y ello a través de las necesarias prestaciones de servicios, gestión investigadora, prestación de fianzas, servicio de urgencia y, por supuesto, el pago de gastos y honorarios de abogados, procuradores, peritos, etcétera.

—¿Hay antecedentes de este seguro en España?

—El Seguro de Gastos de Defensa Jurídica, conocido popularmente por Seguro de Defensa y Reclamación, viene practicándose en España durante cincuenta años, y algo más en Europa, sin embargo en nuestro país se ha limitado hasta hace muy poco a una sola modalidad: el Seguro del Automóvil. En el resto de Europa, especialmente en los países comunitarios, ha tenido un más amplio desarrollo y ha alcanzado otras facetas del Derecho.

—¿A qué ámbitos puede extenderse este seguro?

—En teoría, a todos los que componente nuestro marco jurídico, pues en cualquier de ellos puede producirse un perjuicio al derecho del consumidor, que le obligue a defenderse o reclamar; sin embargo, las modalidades más frecuentemente practicadas hasta la fecha abarcan la esfera: del Derecho Penal, Derecho Civil, Derecho Laboral, Arrendamientos y Familia, aunque en algunos países llega incluso al área administrativa y fiscal.

—¿Cuál es la situación en España?

—En nuestro país, recientemente algunas entidades especializadas en el Seguro de Defensa y Reclamación del Automóvil han ampliado esta protección a profesionales, comerciantes, industriales, propietarios y arrendatarios de viviendas o locales de negocio y defensa jurídica familiar.

—¿Mencionar compañías especializadas significa que existe especialización en este riesgo?

—En efecto, estamos hablando de un seguro eminentemente técnico, para el que se precisa una organización amplia y especializada, para poder prestar al asegurado y en cualquier sitio y momento el servicio que precisa.

Por otra parte, y dadas las especiales características de

estas especialidades, es obvio que pueden producirse conflictos de intereses entre asegurador y asegurado, cuando por tratarse de una compañía que cubre diversos ramos, entre ellos responsabilidad civil y defensa, la entidad puede colocarse en la paradójica situación de ser juez y parte en procedimientos surgidos por discrepancias de criterios sobre cuestiones dimanantes del

propio seguro en sí, bien ante el mismo cliente, bien ante un tercero cubierto por la misma entidad.

Para evitar esta circunstancia se está elaborando a nivel europeo la adecuada directriz coordinadora, e incluso la propia legislación española, en una reciente normativa (23 de octubre de 1982) establece las necesarias cautelas que las entidades que practican varios ra-



Felipe Massé Mirat

mos deben prever en sus clausulados para evitar estos conflictos de intereses. Resumiendo, en contestación a su pregunta, debemos responder afirmativamente a la cuestión de especialización de este seguro.

—¿Qué intervención tienen los abogados en este seguro?

—Como se habrá podido de-



Sede social

Roger de Flor, 16
08018-Barcelona



COMPAÑIA ESPECIALIZADA EN DEFENSA JURIDICA

Direcciones generales en Barcelona y Madrid.
43 sucursales provinciales; más de 900 despachos de Asesores Jurídicos y amplia red internacional.

C.A.P. la seguridad de saberse protegido.

ducir, se trata de un seguro básicamente jurídico, en el que los profesionales del derecho tienen una importancia fundamental, pues no en vano se trata de restablecer situaciones jurídicas en que pueda haberse producido alguna injusticia en detrimento del que podríamos llamar consumidor del derecho. La mayoría de los problemas que cubren estas pólizas han de resolverse a través del debido asesoramiento o la intervención ante los tribunales de justicia.

Los asegurados pueden elegir libremente a su abogado, quien asume la dirección del pleito con absoluta independencia de criterio. La entidad aseguradora se limita a conocer y generalmente autorizar las diferentes etapas, ya que, en definitiva, asumirá los gastos y honorarios que se devenguen.

—¿Con un riesgo tan amplio, es de suponer que las primas son elevadas?

—Este es un tema primordial que puede contestarse con algunos antecedentes.

En toda Europa este segu-

ro surgió como una absoluta necesidad impuesta por un entorno en que los derechos del consumidor podían verse atacados en diferentes ámbitos, creándole muchas veces el dilema de poner en peligro su patrimonio, si pretendía defender su derecho, o bien hacer clara dejación del mismo para evitar unos posibles costos económicos difíciles de soportar. En definitiva, se pretendía que el consumidor tuviera acceso a la justicia fueran cuales fueran sus medios económicos, sin tener que verse abocado a la defensa de oficio, reservada prácticamente a los muy pobres.

La iniciativa privada, dentro del sector asegurador, vino a resolver el dilema, con este tipo de seguro a través del que cualquier consumidor puede hacer valer sus derechos como cabeza de familia, profesional, propietario o empleado, comerciante, industrial, etcétera, y ello acudiendo a abogados especialistas de su elección sin la angustia del costo económico que ello

pueda reportar. Se trata, en definitiva, de un seguro social y, como tal, pretende ser accesible a cualquier economía. La técnica aseguradora por la que, como se sabe, muchos pagan por pocos, y la decidida colaboración que en toda Europa vienen prestando los profesionales, plenamente conscientes de esta faceta social, han contribuido en toda Europa a conseguir que el precio sea reducido y al alcance de cualquier economía.

—Por último, ¿qué resumen se podría hacer de las ventajas que aportan estas pólizas en nuestro país?

—Si hemos de guiarnos por lo acontecido en los países comunitarios y tras las necesarias adaptaciones a nuestra legislación e idiosincrasia, podríamos afirmar:

— Que beneficia al consumidor, quien, sin atentar a su patrimonio, puede verse bien protegido frente a la mayoría de los problemas que pueden afectarle, tanto en su vida familiar como en su vivienda o en su trabajo y en éste, tanto

como empresario o trabajador, profesional o comercial.

— Beneficia a los profesionales, al venir incrementados sus despachos por clientes que anteriormente y por motivos puramente económicos hacían dejación de su derecho, atemorizados «a priori» por los costos que podría suponerles el hacerlo. El aforismo popular «más vale mal arreglo que un buen pleito», desgraciadamente, tenía una base auténticamente real. Con este tipo de póliza, cualquier consumidor podrá tener el respaldo y la solvencia de una entidad aseguradora especializada.

— Beneficia al sector, al ofrecer al público un producto que la problemática y el entorno jurídico en el que nos movemos venía requiriendo.

El deportista, o el simple amante del motor, conocía las ventajas de un seguro especializado de defensa y reclamación para su vehículo. Ahora podrá contar, también, con un seguro de Protección Jurídica Familiar, Profesional e Industrial.

Felipe Massé Miret

PUBLIREPORTAJE

Mercado

VENTAS TURISMOS DIESEL EN EL PRIMER TRIMESTRE

PESE a que en el primer trimestre de este año se han vendido 700 coches menos que el pasado año, las ventas de diesel han sido de 2.650 unidades más, por lo que se ha alcanzado ya el 25 por 100 de las ventas totales. Piénsese que no hace más que cinco años este porcentaje no llegaba al 5 por 100 y se podrá comprender la importancia que este tipo de automóviles está teniendo en nuestro mercado. Ya, uno de cada cuatro coches vendidos es diesel y nada indica que esta situación vaya a modificarse.

Por modelos, el Renault 11 se está quedando con una importantísima porción del mercado, como en el pasado año ocurría con el R-18. En definitiva, la marca del rombo casi alcanza un tercio de las ventas, barriendo a sus rivales. Con la próxima aparición del R-5, debe, en teoría, aproximarse al 40 por 100 del mercado.

Los 14 modelos de fabricación nacional se sitúan en las primeras posiciones, siendo el Opel Ascona el primer importado, por delante del Ford Sierra, Citroën CX y Opel Kadett. Seat, que en el pasado contaba con el 131, ha caído totalmente ya que ni el Ibiza ni los Volkswagen le han permitido mantener su penetración.

	1985		1984	
	Unidades	%	Unidades	%
1.º Renault 11	4.526	14,1 %	—	—
2.º Renault 9	3.103	9,7 %	6.381	21,7 %
3.º Horizon	2.661	8,3 %	3.399	11,6 %
4.º Ford Orion	2.487	7,8 %	18	—
5.º Renault 18	2.297	7,2 %	4.400	15,0 %
6.º Citroën BX	2.128	6,6 %	2.801	9,5 %
7.º Ford Escort	1.857	5,8 %	24	—
8.º Peugeot 505	1.655	5,2 %	2.630	9,0 %
9.º Ford Fiesta	1.602	5,0 %	14	—
10.º VW Passat	1.596	5,0 %	314	1,1 %
11.º Seat Ronda	1.418	4,4 %	3.257	11,1 %
12.º Seat Ibiza	1.063	3,3 %	—	—
13.º Solara	994	3,1 %	—	—
14.º Visa	902	2,8 %	62	—
15.º Opel Ascona	508	1,6 %	233	0,8 %
16.º Ford Sierra	451	1,4 %	385	1,3 %
17.º Citroën CX	321	1,0 %	534	1,8 %
18.º Opel Kadett	314	1,0 %	124	0,4 %
19.º Renault 25	293	0,9 %	—	—
20.º Seat 131	273	0,9 %	3.302	11,2 %
21.º Opel Rekord	257	0,8 %	113	0,4 %
22.º Fiat Regata	187	0,6 %	—	—
23.º Rover	180	0,6 %	354	1,2 %
24.º Fiat Uno	156	0,5 %	—	—
25.º VW Golf	154	0,5 %	171	0,6 %
Otros modelos	643	2,0 %	864	2,9 %
TOTAL	32.028		29.380	
Porcentaje sobre gasolina	25,20 %		22,99 %	



Oferta de la semana

CON AIRE CAMP

EL ex concesionario madrileño de CBA (Compañía Balear de Automóviles), Automóviles Ubeda de Torreldones, teléfono (91) 859 23 07, está liquidando las últimas unidades de los modelos Pik-Up con las siguientes condiciones para los lectores de MOTOR16:

Diez por ciento de descuento en la compra al contado. Financiación a doce meses sin intereses.

Regalo de equipo de megafonía para publicidad.

Y, finalmente, alquiler con opción a compra por un importe de 48.800 pesetas mensuales.



Motor 16 / 35

¡INSEPARABLES!

Para tenerlo todo en orden.

Póliza de Seguro de Defensa, Reclamación e Imposición de Fianzas

DEPSA

COMPANIA DE SEGUROS ESPECIALIZADA EN ASISTENCIA Y PROTECCION JURIDICA

ESPANA

PERMISO DE CONDUCCION

Exíjalo a su Agente de Seguros

DEPSA, COMPAÑIA DE SEGUROS ESPECIALIZADA EN ASISTENCIA Y PROTECCION JURIDICA.

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
KTM				
250-MKT	250	46	-	493.800
250-GS	250	44	-	482.900
250-NC	250	46	-	489.300
LAMBRETTA				
125	123	8	87	172.577
150	148	7,5	97	179.386
200	191	8,7	107	185.120
LAVERDA				
EGS-1000	1000	86	210	1.105.000
MONTESA				
Cota 242	233,3	-	-	272.230
Cota 348 Trial	348,6	-	-	270.290
Cota 350	348,6	-	-	283.240
Enduro 80 H7	74,8	82	230.540	
Enduro 250 H7	246,3	119	321.440	
Enduro 380 H7	348,6	130	242.220	

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MORINI				
Inputs 125	124	10	100	206.760
Inputs 175	174,7	13	100	220.050
MOTO GUZZI				
V 50 III	490	47	170	606.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 65	643,4	52	185	663.060
V 65-SP	643,4	52	190	770.205
V 65-Custom*	643,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
La Marea II	844	81	220	1.003.934
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.665
1000-Comet	948,8	-	-	818.280
California V	948,8	-	-	1.076.846
MZ				
ETZ 250	243	21	130	250.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
OSSA				
250 TE	244,2	-	130	271.980
250 Cape	34,2	160	160	343.380
303 Trial	302,7	-	-	337.130
350 Ty-To	250,0	-	-	257.950
PUCH				
Cobra M 82-TT-AD	73,3	72	95	222.200
Cobra M 82-Cross	73,3	74	70	199.800
Cobra M 82-TD	73,3	70	80	246.000
RIEJU				
Strada	74	6,5	-	165.000
Marathon MR-80	75	14	-	264.800
Marathon Enduro	80	20	-	357.000
Marathon Cross	80	20	-	307.000
SUZUKI				
GSX 650 ES	672	86	186	791.294
GSX 750 ES*	747	87	210	950.733

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
KAWASAKI				
GSX 1100*	1.074	100	231	1.150.724
VESPA				
75 Junior	74,0	4,0	90	149.242
75 Eléct.	75,0	4,4	90	154.126
125 Eléct.	123,3	8,2	100	167.086
125 Eletart	123,3	8,2	100	176.447
125 NC	123,3	8,2	100	155.692
150 Ibis	149,6	8,2	100	175.708
200 DN	198,0	10,2	110	188.082
200 DNN	198,0	10,2	110	188.880
300 Ibis	198,0	10,2	110	210.831
YAMAHA				
DT 50	-	-	-	217.550
SR 250	239	17,0	115	358.300
SR 250 Special	249	20,0	117	388.060
XZ 400	359	45,5	175	586.200
XJ 600	589	72,0	200	838.500
XJ 650	653	73,0	200	778.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315



DIRECCION DE AUTOREPLICA

El pasado año leí en su revista un artículo sobre el modelo Autoréplica AR 50, planteándome ahora la posibilidad de adquirir dicho modelo, cuyo precio publican ustedes en la sección correspondiente. Pero no encuentro su dirección por lado alguno, ni nadie sabe informarme sobre esta marca, por lo que les agradecería me dijese su dirección.

Pancorbo Morales
Alcázar de San Juan

Respuesta: La dirección de la firma Autoréplica es: calle Almagro, 28. 28010 Madrid. Tfno.: 410 36 45.

PODADERA AL PODER

Desde hace varias semanas hemos venido recibiendo muchas cartas felicitándonos por la iniciativa de incluir una sección sobre diseño que, como nuestros lectores saben, está realizada por Francisco Podadera. Agrupamos las más interesantes de las recibidas en este apartado, agradeciendo los ánimos de nuestros lectores.

Me parece muy interesante el nuevo apartado sobre diseño y me gustaría conocer más datos sobre el proyecto M-16, anfibio y trepador, tanto a nivel de motor como coste aproximado, prestaciones, consumos, etcétera.

Carlos Diebold
Madrid

Respuesta.—Los proyectos de Podadera no tienen, más que en contadas ocasiones, una aplicación práctica, aunque sí un desarrollo industrial factible (en eso precisamente se diferencian de otros diseños pintorescos e interesantes, pero absolutamente irrealizables). Por tanto, es imposible informarle sobre sus características mecánicas y, por supuesto, su precio.

Hay tres cosas que me encantan: los coches, el fútbol y la leche condensada. Bueno, el motivo de mi carta es que estoy entusiasmado por la nueva sección de diseño. Me gustaría saber si cualquier lector aficionado a estos temas puede participar en ella para mandar algún boceto.

Luis A. Pérez
León

Respuesta.—La nueva sección de Diseño no es participativa, como tampoco lo son las otras muchas que componen cada número. De todos modos, mándanos los dibujos y si los consideramos interesantes los publicaremos, como hemos hecho en ocasiones anteriores.

Quisiera felicitarles por la magnífica revista que ponéis a nuestra disposición todas las semanas. Especialmente me ha llamado la atención esa nueva sección dedicada al diseño, que aquí en España es prácticamente ignorada por casi todos. También me ha parecido un acierto la publicación de la «Historia del 600», que estoy coleccionándola y que nos permite, sobre todo a los jóvenes, conocer la historia de nuestro país a través de un modelo que hizo época. Personalmente yo le dedicaría más páginas al deporte, sobre todo al de nuestro país.

Miguel A. Navas
Puerto de Sta. María

RONDA FANTASMA

Quisiera hacerles una pregunta sobre un automóvil que he visto con al-



guna frecuencia por nuestras carreteras y no aparece ni en las listas de precios, ni nadie sabe darme señales sobre él. Se trata de un Seat Ronda, con motor 1600, en el que no aparece la sigla P en el costado, símbolo del motor Porsche. Incorpora las siglas SX, un alerón posterior y siempre lo he visto en color azul.

Alfonso Moreno
Pamplona

Respuesta.—El Ronda 100 SX se produjo, en pocas unidades y destinado fundamentalmente para la exportación, algunos meses antes de la incorporación al Ronda de los motores Porsche. Hubo varias versiones de este Ronda con el motor Seat 1600 biárbol (el mismo que se montó en el 131), bautizadas 100 y 100 Star, dependiendo de su equipamiento. El modelo ya no se produce y no está, por tanto, en catálogo.

NOTICIAS DE EMPRESA



EL ATLANTICO, AL AGUA

El barco «Banco Atlántico» el ganador de la anterior edición de la Vuelta a España de Veleros, vuelve a estar presente este año en la II Regata Vuelta a España que comenzó el pasado día 20 de junio en Palamós. El barco vuelve a ser este año un X-ONE-TONE, diseñado en Dinamarca y con notables mejoras sobre el utilizado en la pasada edición. La tripulación sigue siendo la misma y el patrón, Pedro Campos, tratará de conseguir la victoria por segunda vez consecutiva. El Banco Atlántico cuenta para esta aventura con la colaboración de algunas firmas comerciales como Charro, que ha vestido a la

tripulación, y Hertz, que apoya con sus vehículos el desarrollo en tierra de la regata. Además, se montará un stand en cada uno de los puestos por donde pase la vuelta, en los que se llevarán a cabo actividades promocionales.

RODAMIENTOS RENTABLES

La compañía Timken, primer productor mundial de rodamientos de rodillos cónicos y suministrador de aceros especiales y brocas para roca, en 1984 obtuvo un beneficio de más de cuarenta y seis millones de dólares. El volumen en inversión y desarrollo de esta empresa se ha duplicado en los últimos cinco años para representar en 1984 el 2 por 100 de la cifra de negocio, sin contar los presupuestos de los servicios técnicos y de «engineering».

PIRAMIDES EN EL ESCAPE

En el Salón del Automóvil, Iresa presentó interesantes novedades, entre las que destacan sus nuevos colectores de escape tipo piramidal. El nuevo diseño de Iresa tiene como particularidad una pía de salida de gases especial—con una pirámide dentro— que faci-

lita el que no sufran retenciones innecesarias los gases procedentes de cada tubo. Esa nueva versión de colector de escape permite obtener un 10 por 100 más de potencia que un colector sin pirámide.

TODO SOBRE EL MASTIN

La Asociación Española del Mastín ofrece información a todos los interesados sobre las camadas disponibles, crianza de cachorros, trámites, etcétera, en los teléfonos 233 38 57 y 261 16 22.



WHISKI CON GINEBRA

La importación y distribución en exclusiva del

whisky Long John para España correrá a cargo de Larrios S. A. que pretende de este modo facilitar a los bebedores de esta marca de guisqui la adquisición de su bebida favorita.



LUJO EN LAS OLIMPIADAS

ENASA dio a conocer a los miembros del Comité Olímpico y la Asociación Barcelona Olímpica, la unidad realizada sobre el modelo 5036 S de su autocar de gran lujo Pegaso VIP'S, modelo muy idóneo para el transporte oficial de las Olimpiadas de 1992. Esta misma empresa ya participó en la Campeonatos del Mundo de Fútbol en el que sus autocares fueron los vehículos que utilizaron los distintos equipos participantes.

Comprar y vender

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

AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL)
SPARKOMATIC
PIONEER

ALPINE PIONEER
SPARKOMATIC

JBL JBLensing KENWOOD
CONSULTE NUESTROS PRECIOS
MONTAJES Y EQUIPOS
SONIDO 24 HORAS
SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

TECHO CORVAYR (TOTALMENTE PRACTICABLE)
APARCAMIENTO PROPIO

NEUMATICOS

MICHELIN
PIRELLI
(MONTAJES Y EQUILIBRADO
GRATUITOS
PRESENTANDO ANUNCIO)

OFERTA JUNIO: TECHO SOLAR
CONSULTE PRECIOS
(GRANDES DESCUENTOS)

LOS VERDADEROS ESPECIALISTAS
EN TECHOS SOLARES



HOMOLOGADOS EN
TODA EUROPA

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

Britax

TODOS LOS MODELOS
LUNAS PARA EL AUTOMOVIL
ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

Blasco de Garay, 63
(Madrid 28015)

MOVILAUDIO S.A.

Tel. 244 23 56

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

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

SPARKOMATIC

Sansui

PIONEER

JBL

FUJITSU TEN

KENWOOD

autos
Blasco, S.A.

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

**OFERTAS
ESPECIALES DE
ESTA SEMANA**

- Ford Fiesta año 84. Último modelo. Sólo tiene meses.
- Peugeot 505 SR. Año 83, aire, casi a estrenar.
- Ford Taunus 2.0 seminuevo, pocos kilómetros.
- Peugeot 205. Condiciones especiales.
- Opel Corsa 1.2 TR. Año 84, casi a estrenar.
- Ford Granada, precio superoferta.
- Seat Fura. Año 83. 5 velocidades. Precio superoferta.
- Citroën CX diesel impecable.
- Seat 131 Supermirafion, 1983.
- Renault 4. Año 83, perfecto.

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

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

MINUSVALIDOS

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

AUTOESCUELA

Senz

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

VENDO Trabant descapotable nuevo. 4.000 kms. Dos años. 300.000 ptas. Tel. (976) 88 16 91. Apdo. 161. Calatayud.

COMPRO Alfa Romeo Sprint Veloce. Siniestrado para reparar. Tel. (925) 80 30 56.

VENDO Peugeot 504 1800 blanco. M-DJ. 100.000 kms. Siempre garaje. Impecable, 500.000 ptas. Llamar comedidas. Tel. (91) 472 25 15.

SUSCRIBASE A MOTOR 16



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

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

LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS 1965



Apartados de la realidad



Enrique Tierno Galván

EN el año 1965 hubo movimientos estudiantiles, los primeros graves movimientos que se produjeron en la Universidad española, concretamente en la de Madrid. Eran movimientos que respondían a reivindicaciones escolares, pero realmente llevaban consigo un hálito de libertad, una

protesta, y el Gobierno autoritario no toleraba protestas ni permitía la libertad tal y como los demócratas la entendemos. La protesta estudiantil era un acto de rebelión.

Yo, por entonces, vivía en Salamanca. El esfuerzo que alguno de nosotros estábamos haciendo en esa ciudad en el orden de la cultura y de la predicación intelectual, e

incluso del proselitismo, daba resultados. Tal y como he contado con más detalles en mi libro «Cabos sueltos», en Madrid, sin embargo, se hacía lo mismo por estas fechas con mayor fecundidad política y aun con mayor peligro. Quien hacía lo más en el ámbito universitario era, concretamente, el profesor Aranguren, que estaba muy relacionado por vínculos de amistad antiguos con personas a las que yo conocía superficialmente.

Aranguren tenía una estrechísima relación con Jesús Aguirre, entonces el padre Aguirre, quien después, por vaivenes de la vida, hubo de dejar el sacerdocio. Aranguren estaba en fraternal relación con Dionisio

y Letras, una marcha pacífica desde su pabellón hasta el rectorado, con algunos profesores al frente, para presentar un pliego de peticiones al rector. La Policía había utilizado las mangueras y repartido algunos golpes. Lo juzgué un atentado incalificable contra los universitarios y contra el propio espíritu de la Universidad. No era admisible que dentro del ámbito territorial de la Universidad, un grupo de profesores y alumnos no pudiesen ir a presentar al rector un pliego de reivindicaciones. Cabía preguntarse, y es lo que yo me pregunté, qué estaba quedando de la Universidad como libertad y en qué nueva negra nube de represión nos íbamos a meter.

Realmente, lo que yo hice

Nacido en 1963, el Renault-4, el popular «cuatro latas», vino a completar el segmento de los pequeños turismos sin grandes pretensiones. Desde entonces, y hasta el momento, casi cuatrocientas mil unidades se han producido de este veterano.

Ridruejo y con muchos de los europeos que, de una manera u otra, ayudaban a la protesta española, sobre todo con el grupo de «Alianza para la cultura», que Dionisio y Martí Zaro representaban en España. Bastantes intelectuales europeos estaban deslumbrados por la personalidad de Aranguren y por sus esfuerzos en favor del derrocamiento del régimen. Concretamente el seminario de Aranguren en la Universidad de Madrid era un foco de adiestramiento para la protesta teórica y, en el fondo, también para la práctica. Aranguren corría un peligro del que era sorprendente que pudiera zafarse.

Estando en Salamanca me dijeron que la protesta en Madrid había aumentado de nivel, que se estaban celebrando asambleas, que la Policía había castigado sin miramientos a los estudiantes y que había habido, después de una reunión en la Facultad de Filosofía

durante mi breve estancia en Madrid fue acudir a la Universidad y dejar a los profesores citados (Aranguren, García Calvo...) una carta de adhesión. Pero los chicos se me acercaron y explicaron la difícil situación en que se encontraban; que no había nadie que presidiera un acto colectivo a celebrar en un gran salón de la Facultad de Filosofía y Letras. Acepté. Pero, lo más difícil no fue la presidencia del acto, que eso era artificial, porque lo que existía en el ambiente era, sobre todo, miedo. Había allí reunida una multitud de estudiantes. Se contaban unos dos mil. Me suplicaron que hablase con la Fuerza Pública. Parlamenté con ellos y tuve suerte que un teniente, educado, me escuchara. Le dije que los chicos no iban a hacer nada anómalo en absoluto y que al haber llevado perros, una tanqueta y tantas fuerzas de Policía era, a mi juicio, un disparate; que el movimiento era,

«Dodge, poder»

FUE durante varios años el slogan del americano de Villaverde, el Dodge, uno de los pocos modelos de automóviles que se han fabricado conjuntamente al otro lado del Atlántico y en Europa. Efectivamente era un coche poderoso, que respondía a unos cánones de diseño ciento por ciento norteamericanos, si bien en su país de origen pertenecía al segmento de los «compactos». En España se convirtió en el coche de representación por excelencia y, en términos



automovilísticos, su lanzamiento fue lo más característico de aquel 1966. Un año, precisamente, en que bajaron los precios de los Goggomobil, Citroën 2 CV, Alpine y Dauphina Gordini, en contraste con las 260.000 pesetas a que fue lanzada la versión «lujo» del Dodge. Era un coche reservado para usuarios de alto poder adquisitivo, muchos de los cuales habían desesperado ya de obtener un Mercedes o un Citroën de importación.

Este coche y el Simca 1000 eran —según Eduardo Barreiros— «los vehículos ideales para participar en el futuro crecimiento de la industria automovilística nacional». El Dodge era un coche grande (4,98 metros de largo y 1.330 kilos de peso), que incorporaba unos conceptos



desconocidos hasta entonces en la producción española de automóviles; conceptos relativos a confort, amplitud interior, velocidad o capacidad del motor. Sus seis cilindros en línea, de origen Valiant, tenían un funcionamiento suave, equilibrado y silencioso. Sólo denotaba su presencia aquel característico sibido que emitía en las aceleraciones más enérgicas. Ciento cuarenta y cinco caballos SAE de potencia (22 fiscales) le impulsaban a 180 kilómetros por hora. Consumo y aceleración estaban en la línea de lo que se llevaba entonces, pero hoy son cifras algo trasnochadas y que dejan ver la evolución sufrida por el automóvil en estos veinte años: Treinta y siete segundos



El Dodge Familiar fue lanzado un año después, en 1966. En la foto superior, el novillero Utrerita. A la izquierda, el primer Dodge matriculado en España, junto a un Simca 1000, fotografiados en Segovia.



para cubrir los 1.000 metros con salida parada y 11,5 litros a los 100 kilómetros, a una velocidad de crucero de 100 kilómetros por hora.

Al año siguiente se presentó una nueva variante, la de carrocería break o familiar, con un inmenso maletero de 1.940 decímetros cúbicos de capacidad. Curiosamente, en aquel coche, las dimensiones disminuyeron: la longitud pasó de 4,99 a 4,83 metros y la distancia entre ejes, de 2,82 a 2,69. En octubre del 68 se presentó la gama 69, de faro rectangular, frenos delanteros de disco y motor de 165 caballos (SAE), conservando básicamente la misma carrocería, que hasta 1970 no sería cambiada por la de doble faro redondo.

A. M.

naturalmente, pacífico y que en ningún caso iba a haber violencia.

El ministro de la Gobernación, Camilo Alonso Vega, que estaba dando paseos en torno de la Universidad en un Seat, con un aparato transmisor-receptor pidiendo noticias, buscaba a todo trance cortar por lo sano la protesta de los estudiantes, sin darse cuenta de que es posible golpear un cuerpo, pero no las intenciones ni los ambientes, de la misma manera que no se pueden fusilar las ideas.

Había un grupo muy pequeño de estudiantes exaltados que deseaban llevar las cosas al límite. Quizá tenían razón y hubiese sido mejor. No querían éstos que yo saliera, sino que esperara hasta que entrasen los guardias a echarnos y nos golpearan para tener mayores motivos de denuncia contra la actitud del Gobierno. Recuerdo una muchacha de mediana estatura y robusta que, casi increpándome y creo que convencida de que yo tenía la culpa de todo, me gritaba: «¡Que entren y nos aplasten! ¡Que entren si tienen c...!» Y vociferaba más cada vez, poseída o de la

histeria o de un hermoso e infrecuente fervor revolucionario.

Después de hablar con alguien, el oficial citado más arriba me trasladó la orden de que si salían en paz no habría por su parte represión. Me comprometí a que así fuese y quedé como rehén, por así decirlo, junto a los oficiales que mandaban aquella fuerza enviada para reprimir. Fue, por su parte, un acto inteligente al dejarlos salir pacíficamente como pacíficamente habían entrado, y tanto más cuando no demostraban una actitud agresiva frontal al sistema.

Pero las consecuencias fueron graves. El juez instructor, don Luciano de la Calzada, que había sido colega mío en Murcia, me interrogó un día. Yo veía claramente por dónde venían las cosas, y le dije: «Dejemos los interrogatorios. Creo que esto es artificioso. Llegue usted a la conclusión que quiera.» Y así se hizo. Después me llamó y me comunicó que tenía que ser expulsado de la Universidad. «Me entristece mucho —me dijo, y pienso que en efecto le entristeció—, pero es la



Un chiquito llamado Nieto

A PENAS cumplidos los trece años, su pasión ya eran las motos y quería ser piloto para ganar el Campeonato del Mundo. Pero a Ángel Nieto entonces le faltaban medios y una cosa mucho más importante: ni siquiera se había subido en una moto. Su gran maestro y el hombre que le ayudó en sus comienzos fue Tomás DíazValdés, un enamorado de las motos, como Ángel, que tenía una pequeña tienda en Vallecas y algunas carreras a sus espaldas cuando un diminuto chaval llegó a decirle que quería trabajar y correr. Consiguió que lo contratara por 75 pesetas a la semana, pero más que el trabajo lo que a este chiquito le importaba eran las motos. Después de este contacto tardaría muchos años en separarse de Tomás. Con él iba en



moto a las carreras, y cuando hacía frío, su jefe y amigo, lo dejaba conducir para que le tapara el aire. A Ángel no le importaba el frío, puede que ni lo notara con la emoción de sentirse dueño y señor del vehículo. Entre los dos hicieron una moto de carreras con la que Ángel, en 1964, tuvo su primera experiencia: una prueba de regularidad. Después vendría la primera carrera de velocidad en Granada, las gimkanas con Montesa, sus contactos con Bultaco, donde trabajó en el departamento de carreras; allí pasó a Ducati, ya con diecisiete años, porque tenía la posibilidad de probar todas las motos de carrera. Por esta época tuvo la oportunidad de que Derbi le dejara algunas motos para correr, pero aunque se vislumbraban sus cualidades, sus prime-

ras carreras fueron muy flojas. A pesar de ello pasó a trabajar en Derbi y corría alguna que otra prueba, que siempre ganaba Busquets, el jefe del taller de competición. Cansado de ser un segundón volvió con Ducati, con quien corrió unas quince pruebas y sólo ganó en Sevilla. Al terminar el contrato se fue de nuevo a Derbi, donde Nieto comenzó a despuntar ganando el Campeonato de España en 125 c.c. y el de 50 c.c. dos años consecutivos. Después vendría la aventura del Mundial y uno tras otro los grandes triunfos de este «chiquito llamado Nieto», que hacía soltar la carcajada a cuantos le escuchaban cuando decía que iba a ser campeón del mundo.

M.ª Jesús Benoit

conclusión a que se ha llegado.»

Tras darle las gracias, me fui contento porque era muy difícil para mí el explicar Derecho Político con la libertad conque se podía hacer en un Estado autoritario. Cada día el control era mayor y la presión más fuerte. Volví contento a casa, resuelto, de una maneja u otra, a vivir privadamente y de acuerdo con mis posibilidades, independiente ya de esa contradicción terrible de estar explicando en Derecho Político la teoría de la libertad, la teoría de la igualdad, con un régimen como aquel en que fuera de la cátedra todo era hostilidad para el profesor que se declaraba libre.

La pequeña amargura que me produjo la expulsión se compensaba con las relaciones cada vez más complejas con otros grupos y la previsión clarísima de que en Europa se estaban cansando del general Franco, no por razones psicológicas o morales, sino porque ya no servía a los intereses generales del sistema capitalista. Llegué al convencimiento de que el franquismo en Europa estaba condenado, aunque los europeos nada harían directamente para su derrumbamiento. Durante este tiempo ahondé las relaciones con el entonces representante de la Monarquía. Don Juan de Borbón y Battenberg seguía siendo una luz en las tinieblas. Era, al fin de cuentas, la personalidad a la que nos podíamos referir como punto de apoyo para no aparecer como revolucionarios y a la vez sostenemos como antifranquistas.

En el año 65 marché para América y pasé otro año en Princeton, año de sosiego, de paz y de reposo. La Universidad de Princeton fue para mí uno de los pocos lugares de los muchos que he recorrido en que he encontrado generosidad, comprensión y aceptación sin condiciones dentro de lo que era entonces una situación anómala por mi exoneración de la sociedad académica española.

E. Tierno

Enrique Tierno Galván nació en Madrid en 1918. Ha sido catedrático de Derecho Político en varias Universidades españolas y extranjeras. Diputado socialista por Madrid, es alcalde de la capital de España desde las primeras elecciones municipales democráticas. Es autor de numerosas obras de ensayo, estudios y artículos.

Lo que dio de sí... 1965

- Ligeros retoques ministeriales. Entran en el Gobierno, que vicepresidente Agustín Muñoz Grandes, Laureano López Rodó, como ministro sin cartera, y Federico Silva Muñoz, en Obras Públicas.
- Carlos Arias Navarro es designado nuevo alcalde de Madrid.
- El abed Escarré parte hacia el exilio. Se reestructura el SEU y los estudiantes barceloneses celebran elecciones libres. La universidad es el centro de numerosos conflictos.
- Detenciones, huelgas y manifestaciones por el apoyo de los trabajadores a la plataforma reivindicativa de Comisiones Obreras.
- En junio nace la Infanta Cristina, segunda hija de los Príncipes Don Juan Carlos y Doña Sofía.
- Primeras pruebas de televisión en color en España. Los telespectadores se divierten con «Objetivo indiscreto», «El fugitivo», «Cesta y puntos» y «Reina por un día».
- Julián Marías, nuevo académico de la Lengua. El padre Arrupe es elegido superior de los jesuitas.
- En Copa Davis, el equipo que comanda Manolo Santana llega a la final y pierde frente a Australia.
- El Real Madrid de baloncesto, con Emiliano, Luik, Lolo Sainz, etcétera..., gana la Copa de Europa.
- Se estrenan las películas «El Evangelio según San Mateo», de Pier Paolo Pasolini, y «Los pianos mecánicos», de Bardem.
- En Estados Unidos se aprueba la ley de Derechos Civiles que permite el «voto negro».
- Intervención militar norteamericana en Santo Domingo y escalada bélica en Vietnam.
- Se inicia la revolución cultural china. El astronauta soviético Leonov realiza el primer paseo espacial.
- Mueren, entre otros, Winston Churchill, Ben Barka y Stan Laurel.



Eramos tan jóvenes

DE repente llegaron ellos. Casi a hurtadillas. El régimen se empeñó en ocultar la venida de aquellos «melencidos, / escarabajos, / decadentes, / afeminados, / drogatas»; otra conspiración más, en este caso, procedente de la Pérfida Albión. Pero la fuerza del dinero venció, como otra vez, a espiritualidades en la reserva y cantaron y entusiasmaron y dejaron flotando una tímida bocanada de libertad. No hubo grandes anuncios ni espectaculares campañas. Funcionó el boca-oreja-boca. Casi casi como en las pequeñas células del ogro comunista. Y se colaron de rondón. «Tres cuartos de entrada», calcularon los gacetilleros de entonces. Porque aquella noche de aquel día 2 de julio de hace ahora veinte años, las Ventas estaba tomada. Tres cordones se

contaban de Policía grisácea, a caballo, con «botijos», emboscada, atrincherada... El otro obstáculo, el precio. Cuántas semanas sin fumar, sin billares, sin guateques, sisando para poder reunir las 350 pesetas —si no falla la memoria— de allá por la andanada. Pero éramos tan jóvenes... Finalmente, el acto se consumó. Los cuatro Beatles, John, Paul, George y Ringo, deleitaron —¿lincharía alguien por fin a aquel obtuso ingeniero de sonido?— durante tres cuartos de hora a una estupefacta masa de doce mil hinchas. Al día siguiente nos enteraríamos por la Prensa que antes que ellos actuaron unos teloneros: The Rustiks, Martin Brothers, Michel, Beat Chics y The Modern Four entre la rechifla y los silbidos, siempre comidos por si la caballería y su gato con botas, del respetable. A la salida, calle Alcalá arriba, ya

no veíamos a las Fuerzas del Orden, aunque sobre nuestros cuellos se deslizaba baba y aliento de los babiecas montados. Pero nadie lo notaba. Fue el bautizo de fuego de fogeo de la segunda generación de choque contra el sistema. Después de aquel viernes, nadie buscó nada para el domingo siguiente. No nos hacían falta ni el cubalibre de garrafa camuflado, ni los correosos gritos de ye-yés de sucedáneo, ni buscar a escondidas el roce con Mari Puri, aquella chica que parecía tan animosa, pero que en el fondo no era más que una «calienta-piernas». Con la visión fugaz de aquellos Beatles había otras preocupaciones. Estirar, como fuera, el poco pelo que caía sobre nuestras orejas, conseguir de cualquier modo unos modestos botines y seguir sacando gruñidos a la guitarra, con la temible premonición paterna de «Así he visto yo empezar a muchos» sobre nuestras cabezas. Cuando ahora recordamos estas cosas a nuestros tecno-hijos, se aburren, te llaman pintura rupestre, te enchufan el Mecano en el tocata y te dejan cortado. Da igual. Que nos juzgue la Historia como más tarde deseó para sí el general bajito.

Raúl R. Sáez

Doce mil hinchas se dieron cita en las Ventas. Se balló y se cantó en las gradas. Era la prueba de fuego de la segunda generación de choque contra el franquismo.

Coordinador: Raúl R. Sáez. Redacción: Alberto Mallo, M.ª Jesús Benoit y José Luis Aznar. Diseño: Olegario Torralba y Juan G. Aso. Documentación: Isabel Valcárcel, Mariana Ohliger y Lourdes Bravo. Fotografía: Equipo MOTOR16, Secretaría de Estado de Turismo, Angel Nieto, Graciliano Hernández y Peugeot-Talbot, Instituto de la Juventud.

Tarjetas Postales



Xavier Domingo

UN guaperas forzado, brutal y justiciero, tías buenas a granel con la balconada repleta, cantidad de gordos automóviles destrozados y las calles de Nueva York, son los principales anzuelos de la estupenda y esperpéntica serie norteamericana que da TV los domingos por la noche.

Nueva York, sobre todo, que es un monstruo fascinante, el paradigma y prototipo de la Ciudad, con mayúsculas, y con todo lo bueno y todo lo malo de la ciudad.

El policía privado Hammer tiene su despacho en una esquina de Madison Avenue y frecuenta un bar cercano, turgio simpático y lleno de personajes bien dibujados, una de las cosas realistas de la serie, gentes que se pueden encontrar y se encuentran, en muchos bares parecidos de Nueva York. Gentes, por cierto, nada alejadas de las que en bares de Londres discuten las apuestas del turf o en Madrid la quiniela de fútbol.

Con toda evidencia Hammer, en quien los autores de la serie quieren dibujar a un castizo y achulado neoyorquino, prefiere este lugar a los lustrosos restaurantes a donde sus aventuras le llevan en cada serie. Restaurantes que existen también y aun proliferan en la gran ciudad y que suelen ser tan caros como malos.

Hammer y sus adversarios proceden, sistemáticamente, a la mejor crítica que se puede hacer de estos restaurantes: los destruyen totalmente mientras se vapulean concienzudamente. No de otro modo procedían los Marx Brothers, aunque sin castigarse entre sí.

Está claro que el detective prefiere la hamburguesa, que la hay excelente en Nueva York, simplemente porque la carne en los Estados Unidos es la primera y porque las normas sanitarias son muy serveras, y, para beber, gusta más de la cerveza que del champagne.

Mucho más idílica es la fabulosa proliferación de tías buenas. Diríase que sólo las guapas encuentran trabajo en Nueva York. Telefonistas, guardarrapas, paseantes, secretarías, modelos o empleadas del Metro, blancas o negras, rajan la calle y quitan el hipo en esta serie. Ciertamente, uno tiene observado que el porcentaje de señoras impresionantes es mas elevado en Nueva York que en cualquier otra ciudad que uno haya visitado y no son pocas. Pero es que, además, en la serie de marras, todo el monte es oregano. Paraíso de huríes servidas en bandeja. Y eso, no.

El automóvil es también un elemento indispensable del paisaje neoyorquino. Son esos inmensos y adiposos coches americanos cuyo fin inexorable

suele ser en la serie el de estrellarse contra un montón de bamboleantes persecuciones con grandes chirridos de frenos, en las que se puede apreciar la escasa fiabilidad de dichos vehículos.

Algunas personas delicadas de estómago se quejan de la violencia de la se-



rie. En realidad, el desenfreno en el sopapo o en el disparo a bocajarro del que se hace gala, son puro y magnífico y valleinclanesco esperpento a la escala neoyorquina, desgarrada caricatura de la violencia real y esquizoide, cruz de la cara de Nueva York. Pero muchos piensan que el humor es el mejor cauterio. Los mismos diálogos llevan una soberana carga de humor en segundo grado. Son una inteligente parodia del lenguaje de la «serie negra», único ta-

lento, por otra parte, de Spillane, el padre de la criatura.

Por lo demás, la violencia de Hammer es puro beso de novicia comparado con las imágenes de la realidad que a menudo ofrece TV, las del estadio Heysel de Bruselas, sin ir más lejos.

Hay que añadir que el detective no es precisamente un superman, que éste sí que es imagen fascistoide. Hammer tiene mucho del chuleta simpático y hortera y pega sopapos considerables sin dudarle demasiado, pero también recibe, en cada episodio su buena soberana paliza, cuyos chichones cuida con sádico embeleso alguna de las señoritas que tan rápidos y maternales afectos sienten hacia él. Señoritas que, por cierto, suelen ser cruelmente asesinadas nada más salir del lecho de Hammer. En fin, siempre se llevan un buen recuerdo.

Pero para mí, el protagonista auténtico de la película, lo repito, es Nueva York. Los edificios, las calles, los autos y las gentes que hacen de Nueva York la más fascinante de las ciudades del mundo y la ciudad de las ciudades. Urbanita puro, héroe de asfalto y gasolina, Hammer el duro con los malos tan leal y tierno para con los buenos, está él mismo consubstancialmente in-

LA PROXIMA SEMANA Apertura controlada

- Jesús Torbado cuenta sus aventuras en 1966.
- Simca 1000, Seat 850 y Renault-8, nuevos en el mercado.
- Las vicisitudes de un hombre llamado Barreiros.





Nuevo Polo BUNNY

Te lo ponemos a tiro: 561.300 ptas. f.f.*

Se levanta la veda del Bunny. Y te lo ponemos a tiro hecho.

Su precio, aunque parezca sacado de la chistera de un ilusionista, es una realidad. El Polo Bunny sólo cuesta 561.300 pesetas. f.f. y es el Volkswagen que siempre habías esperado.

Joven. Divertido. Fiable.

Tan resistente como para seguir tu marcha sin una sola queja. Sin problemas ni averías. Las más duras carreteras

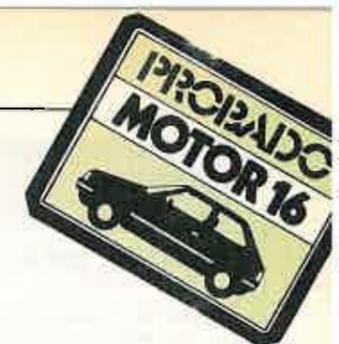
parecen su medio ambiente natural. Y también en la ciudad demuestra lo Volkswagen que es. A la hora de aparcar encuentra hueco en cualquier parte. Ya lo ves. El nuevo miembro de la familia Volkswagen parece hecho a tu medida. Hasta por la facilidad de pagarlo. Pregunta por la financiación de FISEAT. Te llevarás una agradable sorpresa.

Que no se te escape el Bunny. Da caza.



*737.445 ptas. (F.F. + Impuestos)

1 año de garantía total. 6 años de garantía anticorrosión. Más de 1.000 puntos de Asistencia Técnica.



A FONDO MERCEDES 250 D EQUILIBRIO CONSTANTE

VIRTUDES DEFECTOS

Bajo consumo	Muchas opciones
Silencio de marcha	Volante grande
Comportamiento	Precio elevado
Confort	Falta de sujeción lateral de los asientos

La nueva gama 200/300 de Mercedes incluye siete modelos. De ellos, cuatro tienen motores de gasolina, que van de los 2 litros del 200 a los 3 litros del 300 E, que MOTOR16 probó en el número 79, del mes de abril pasado. Los otros tres llevan motores diesel de cuatro cilindros y 2 litros el 200 D; de cinco cilindros y 2,5 litros el 250 D, y de seis cilindros y 3 litros el 300 D. De entre ellos hemos escogido el 250 D, por ser el más parecido en potencia y arquitectura de motor el viejo 300 D, un coche que tuvo en España una excelente acogida y una gran difusión. El nuevo modelo repre-

senta una sensible mejora en todo, sin que el precio haya sufrido una variación importante. Es, por tanto, la elección más lógica para alguien que quiere reponer un coche del viejo modelo. En el nuevo 250 D encontrará diferencias más que suficientes que le impedirán tener la impresión de no haber cambiado de coche.

Con esta nueva gama de motores diesel al que pertenece el cinco cilindros de 2,5 litros, Mercedes intenta recuperar el terreno perdido frente a otros fabricantes dentro de la mecánica diesel. Después de haber sido una pionera en este terreno, Mercedes se había visto supe-

rada por mecánicas de apellido mucho menos aristocrático. Ahora vuelve por sus fueros, tanto a nivel de prestaciones como en el de consumo, y el aislamiento del motor con respecto a ruidos y vibraciones. Particularmente en este terreno, el coche es ejemplar.

MECÁNICA



La arquitectura del motor es parecida a la del viejo cinco cilindros de 3 litros, pero su realización ha sido revisada a fin de poder ganar peso con res-



ALFONSO J. NIETO

FICHA TECNICA



MERCEDES 250 D

MOTOR Disposición: Delantera, longitudinal. Número de cilindros: 5, en línea. Cilindrada: 2.497 c.c. (87 x 84 mm.). Cigüeñal: De 6 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección Diesel Bosch. Compresión: 22 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 90 CV a 4.600 rpm. Par máximo: 15,7 mkg. a 2.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,01 km/h.; 2.ª, 14,36 km/h.; 3.ª, 22,75 km/h.; 4.ª, 33,90 km/h.; 5.ª, 40,35 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De circuito de bolas, con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 4 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS Sistema: Cuatro discos.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa estampada, de 6 1/2 x 15 pulgadas. Neumáticos: 195/65 TR 15.

PESO En orden de marcha: 1.320 kg.



pecto aquél, cosa que se ha conseguido en una media bastante importante. La nueva versión del motor pesa del orden de 50 kilos menos que la anterior. Al mismo tiempo ha habido una reducción de la cilindrada, sin que ello haya perjudicado el rendimiento, que es incluso dos caballos más potente que el anterior. Estos 90 caballos de potencia los da, además, un régimen algo más alto que el motor anterior daba su potencia máxima, indicativo de una aproximación en su funcionamiento al de un motor de gasolina. Algo que también se nota en la mayor alegría a subir de régimen en aceleraciones y recuperaciones, y que compensa la lógicamente menor, por razón de la cilindrada, potencia a regímenes bajos.

Sobre la carretera, el nuevo coche supera en todo al viejo 300 D. La velocidad máxima es más de 20 kilómetros por hora superior, y las diferencias se hacen todavía más notables en aceleraciones y reprises, en las que el 300 hacía gala de una exasperante pereza. Y eso que los desarrollos del cambio del 250 D son ligeramente más largos que los de su antecesor. Pero lo cierto es que no se demuestran, en absoluto, inadaptados a las posibilidades de este motor.

La caja de cambio es manual de cinco marchas —opcionalmente se puede obtener con caja de cambio automática—, ejemplar por la suavidad y la precisión de su manejo. Sin embargo, sigue siendo criticable el todavía excesivo recorrido de la palanca de una marcha a otra. Y conste que decimos todavía porque hay un progreso con respecto a modelos anteriores. El embrague

completa nuestra buena opinión sobre el conjunto de la transmisión, la suavidad y la progresividad.

Para terminar, hay que señalar lo ajustadísimo de los consumos, ridículos si se tiene en cuenta, además, el cubaje del motor. Por cierto que Mercedes ha demostrado ser particularmente honrada en su toma de datos de consumo para sus catálogos. Aunque ha seguido las normas ECE, las cifras que se anuncian son perfectamente asequibles por los usuarios, y prácticamente se corresponden con los que hemos obtenido durante la prueba. Y esto es algo bastante raro.

COMPORTAMIENTO



Como contábamos con ocasión de la prueba del 300 E, todas las versiones de esta nueva línea de productos de Mercedes habían tomado el esquema de las suspensiones del modelo 190, incluido el famoso eje multibrazo trasero. Así suspendido —la amortiguación en esta versión no resulta más blanda que en los 190— se comporta, hasta un cierto límite de velocidad de entrada en curva, en forma completamente neutra, sin la más mínima tendencia a derrapar, ni del eje trasero, ni del delantero. Pasado ese límite aparece la tendencia a derrapar ligeramente de morro, controlable simplemente a base de volante. Y punto.

No hay más reacciones que esperar de este coche, con el que es muy difícil

llevarse un susto, a no ser que el conductor busque las emociones fuertes superando los límites normales de conducción.

Los frenos, de disco en las cuatro ruedas, son eficaces y seguros. La dirección es precisa y suave de manejo, incluso a coche parado. El volante tiene el gran diámetro típico de Mercedes, que si bien permite tener a través del mismo una perfecta visión del cuadro de instrumentos, en cambio da la sensación de estar conduciendo un camión. Es incómodo en ciudad y sobre todo en carreteras de muchas curvas.

En lo que se refiere al confort, es francamente bueno. La suspensión absorbe perfectamente las irregularidades del pavimento, aunque con una nada

FRENOS



Más que suficientes

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,5
A 100 km/h.	32,0
A 120 km/h.	57,5

SONORIDAD



Silencio

Al ralentí	48,8
A 60 km/h.	59,6
A 90 km/h.	66,3
A 120 km/h.	69,3
A 140 km/h.	71,5
A tope	73,9

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

desagradable sensación de firmeza. Esto, unido al silencio de funcionamiento, al bajo nivel de vibraciones, al confort de los asientos y a que el coche apenas balancea en curva, permite ese buen resultado final.

CARROCERIA



Como ya habíamos dicho al probar el modelo 300 E, lo mejor del nuevo coche es el estudio aerodinámico, que les permite, manteniendo las líneas clásicas de Mercedes, poder anunciar un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,30, un CX, que es uno de los mejores del mercado y que debe corresponder a la realidad en vista de las prestaciones del coche.

EQUIPAMIENTO



A medias

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

El estilo señorial del Mercedes 250 D se pone de manifiesto en su interior, a pesar de la falta de espacio en las plazas traseras. El motor es muy silencioso.



Otra cosa son los interiores, en que nos encontramos con una buena anchura, pero una longitud habitable insuficiente. El espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero puede quedarse reducido a sólo 15 centímetros, distancia un poco justa para un coche de su categoría y sus dimensiones. Cierto que los asientos delanteros corren sobre unas guías muy largas y que, por tanto, se pueden retrasar mucho. Pero lo cierto es que el habitáculo es relativamente corto.

El maletero es amplio y tiene la virtud de tener una muy baja arista de carga, lo que supone una comodidad a la hora de cargar objetos pesados.

Los asientos tienen un tacto duro, pero en cambio son confortables. Se puede hacer largos recorridos sin que

MONTA MONROE

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



Ahora es el momento. Antes de salir de vacaciones, revisa los amortiguadores. Y, si van mal, pide que te pongan MONROE. Es la marca de amortiguadores que más se monta en el mundo. Por algo será.

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

MONROE

líder mundial



A FONDO

El comportamiento del Mercedes 250 D es de una nobleza impresionante, el coche va siempre por su camino, por el trayecto indicado por las ruedas delanteras. Tan sólo cuando se fuerza mucho el ritmo en las curvas se nota una cierta tendencia del morro a seguir derecho durante algunos instantes.



La forma aerodinámica del Mercedes 250 D es una de sus mejores bazas a la hora de conseguir una velocidad punta elevada y unos consumos casi ridículos si se tiene en cuenta la categoría del coche. El estudio carrocerero del maestro Bruno Sacco ha conseguido unir vanguardia y clasicismo sin modificaciones radicales.



PRESTACIONES



Y no tiene turbo

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	175,6
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	20,5
1.000 m. salida parada	36,7
De 0 a 100 km/h.	16,4
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	23,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	24,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .	43,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .	46,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	17,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	19,6

se acuse el cansancio. En cambio, a los delanteros se les puede reprochar una falta de sujeción lateral de sus ocupantes.

A los asientos se llega fácilmente a través de las cuatro amplias puertas, que tienen un magnífico ángulo de apertura.

La presentación es sobria, pero el acabado es bueno. El salpicadero es funcional, pero suficientemente completo. Por fiabilidad, Mercedes sigue fiel a los relojes clásicos. Lo mejor es la climatización. Ayudada por un sistema de aire acondicionado graduable, entre 18 y 26 grados, y que es independiente para el conductor y los pasajeros.

Bien en general, aunque se podría pedir un poco más de espacio interior sobre todo para los ocupantes de las plazas traseras.

CONSUMO



Lo mínimo

	L/100 km.
CIUDAD	
A 24 km/h. de media	8,9
CARRETERA	
A 90 km./h. de cruceo	5,4
En conducción rápida	9,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	7,0
A 140 km/h.	8,7
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado ..	8,3
Recorrido (kilómetros)	820



El cuidado de los detalles es una característica fundamental en cualquier Mercedes. Embellecedores de ruedas, pilotos posteriores o faros son una buena muestra de esa preocupación por la aerodinámica.

FRENTE A SUS RIVALES

Sólo hay dos coches, por el momento, que se presentan como una alternativa de compra de este Mercedes 250 D: el Audi 100 TD y el BMW 524 TD. Más adelante, a partir del mes de septiembre, también podrá ser una opción de compra el Lancia Thema Turbodiesel.

De los tres coches arriba mencionados, el Mercedes aparece como el punto medio de equilibrio. Superado por el BMW, que dispone de un excelente motor turbo, en prestaciones, se saca la espina en consumos, capítulo en el que también bate al Audi, que es igual de rápido que el Mercedes.

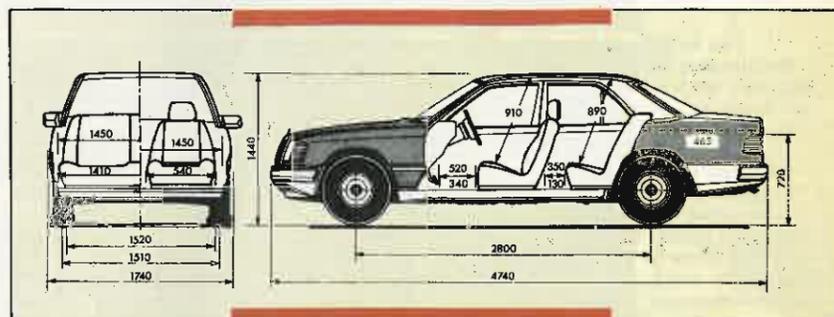
En comportamiento, Audi y Mercedes se sitúan a un mismo nivel, por encima del BMW, algo más bailarín.

En cuanto a amplitud, el Audi se colocaría por delante del Mercedes y del BMW, siendo este último el más reducido de los tres. En calidad de acabado y presentación, Mercedes estaría un poco por encima de sus rivales, aunque en lo que a equipamiento se refiere hay que concederle el primer puesto a

BMW, aunque tampoco sea particularmente ejemplar en ese capítulo.

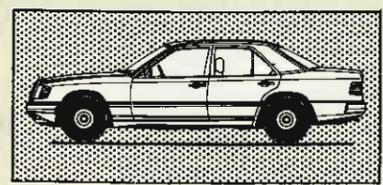
El Mercedes se sitúa, pues, entre el más rápido BMW y el más amplio Audi, un punto medio en el que hay quien dice que está la verdad.

Sergio Piccione



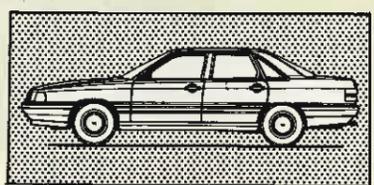
MERCEDES 250 D 4.186.310 ptas.

Motor: delantero longitudinal de cinco cilindros. Tracción: trasera. Cilindrada: 2.497 c.c. Potencia: 90 CV. Velocidad máxima: 175 km/h. Consumo medio ponderado: 8,3 litros a los 100 kilómetros. Capacidad del maletero: 465 litros.



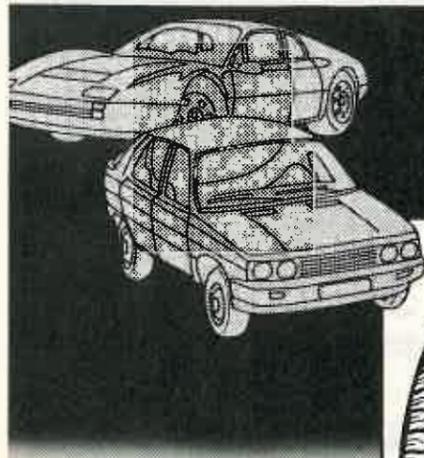
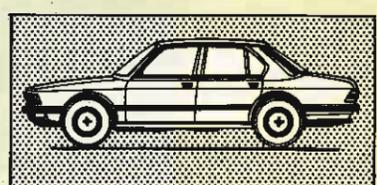
AUDI 100 CD TD 4.335.625 ptas.

Motor: delantero, longitudinal de cinco cilindros, con turbo. Cilindrada: 1.986 c.c. Tracción: delantera. Velocidad máxima: 174 km/h. Potencia: 87 caballos. Consumo medio ponderado: 8,4 litros a los 100 kilómetros. Capacidad del maletero: 510 litros.



BMW 524 TD 3.706.502 ptas.

Motor: delantero longitudinal de seis cilindros, con turbo. Tracción: trasera. Cilindrada: 2.443 c.c. Potencia: 115 CV. Velocidad máxima: 178 km/h. Consumo medio ponderado: 10,1 litros a los 100 kilómetros. Capacidad del maletero: 345 litros.



¡Se ha demostrado!

En Neumáticos para Automóviles...

- POR SEGURIDAD - POR KILOMETRAJE - POR GAMA - POR MÁS AGARRE

¡ FIRESTONE llega más lejos !



En huellas Normal Ancha y Superancha.

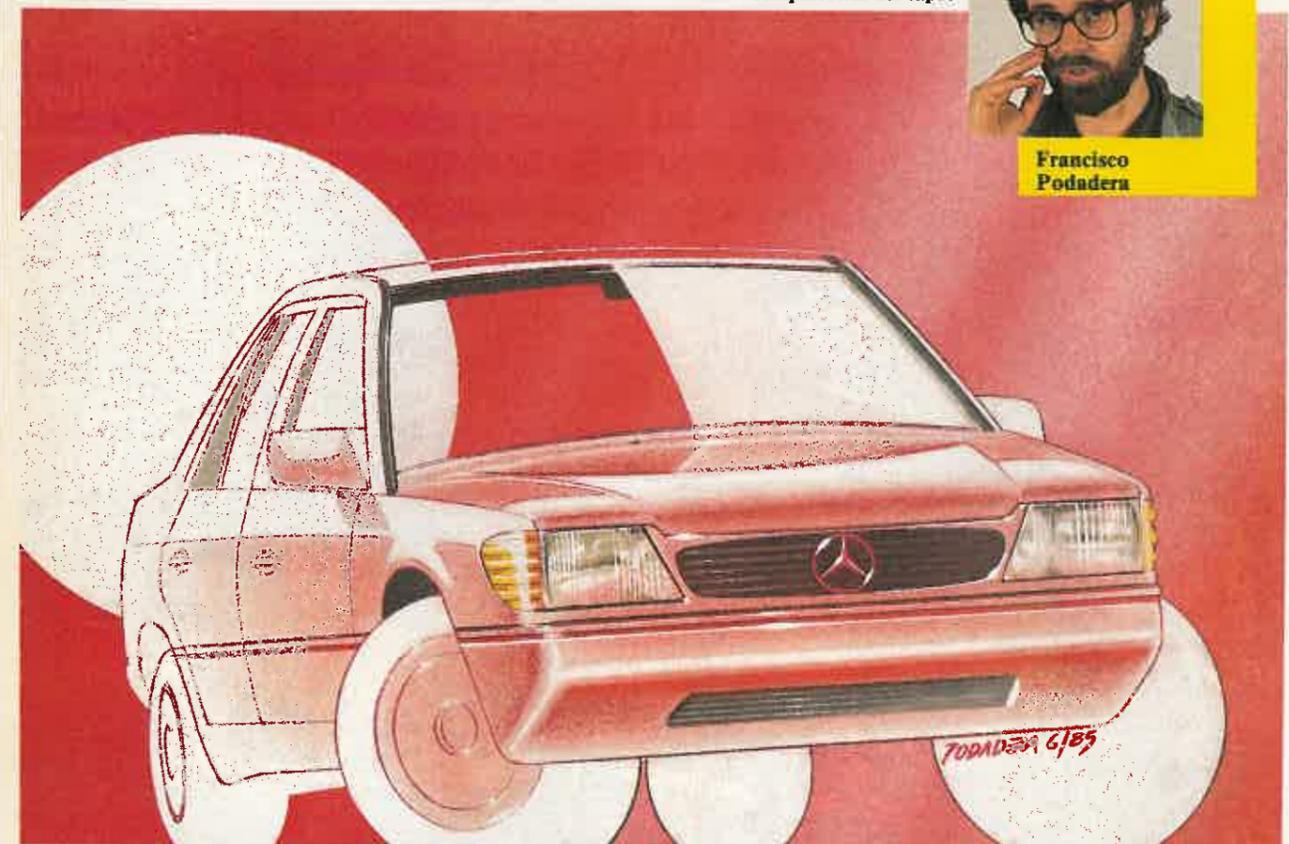
Firestone



Francisco Podadera daría al frontal del Mercedes 250 un aire más estilizado y penetrante. La estrella seguiría manteniendo su personalismo, pero desaparecería del capó.



Francisco Podadera



LA ESTRELLA, MAS FUGAZ

UNO de los problemas que se plantean al diseñar un nuevo coche es el de conferirle una imagen que le haga diferenciarse claramente de los demás.

En la situación actual, con los criterios de diseño siguiendo unas pautas determinadas, hay varias soluciones para ello. O bien se procura darle un carácter particular al conjunto diferenciándolo de las concepciones clásicas, caso del Ford Sierra, por ejemplo, cuya línea rompe con los moldes anteriores, o bien se siguen los cánones establecidos y se potencian ciertos detalles como el frontal, una de las partes más características del automóvil. Todos reconocemos un frontal Rolls Royce, BMW o Mercedes.

Por ello, cuando algunos colegas de Bruno Sacco, el responsable del departamento de diseño de Mercedes Benz, le dicen que es un diseñador de vida fácil, se refieren a que Mercedes dispone de una estrella y una calandra intocables, lo cual facilita en gran medida la personalización del coche.

Esto es debido también a que Mercedes ha conseguido afianzarse en el

mercado gracias a un prestigio basado en su calidad y fiabilidad, con lo que mantener su imagen con el paso del tiempo es uno de los criterios de diseño a considerar.

Para alcanzar las formas relativamente innovadoras del modelo 250 D, que empezaron a perfilarse hace ocho años, se ha tenido en cuenta además la aerodinámica, consiguiéndose coeficientes de penetración de 0,29-0,30, dependiendo de los modelos, gracias a exhaustivos ensayos en el túnel de viento. Como puede observarse, todo esto se ha alcanzado sin modificar ostensiblemente las clásicas líneas de Mercedes.

Los problemas que ha encontrado Sacco para optimizar los diferentes requerimientos de diseño han sido numerosos. Entre ellos se encuentra la controvertida parte trasera, sobre todo la geometría de la ventana y el ángulo de apertura del maletero en forma trapezoidal, que le da un aspecto menos estilizado que en los anteriores modelos, aunque le añade una característica peculiar que rápidamente se identifica con Mercedes.

En Mercedes siguen utilizando la instrumentación clásica sin incorporar la digital por problemas de fiabilidad, según ellos, más que por mantener la tradición.

Un elemento a destacar es el limpia-parabrisas único de doble acción, que consigue barrer un 86 por 100 de la superficie del cristal delantero, proporcionando una gran visibilidad cuando es necesario utilizarlo.

Creo que la filosofía de conservadurismo de imagen de Mercedes Benz es válida para su estrategia de marca, habiendo conseguido para la nueva serie W.124 un diseño con clase, sin necesidad de realizar alardes estilísticos que pueden ser impactantes en el momento de su aparición, pero que también pueden cansar tras ser visualizados reiteradamente.

Si algo hay que criticar, sería el voluminoso aspecto del maletero y esa calandra arquitectónica que lleva «por narices», a la que sometería a una cura de adelgazamiento, pero dejando bien visible aunque fuera del capó, la conocida estrella Mercedes, sinónimo de calidad germana.



VUELTA A ESPAÑA REGATEAR ES UN PLACER

La segunda Regata Vuelta a España ha comenzado realmente movida. El día anterior a la salida, las diferentes tripulaciones trabajaban intensamente a bordo de los diferentes barcos, muchos de los cuales se estrenaban en esta regata, y hasta momentos antes de la salida algunos no estaban terminados o completamente pertrechados.

Las puestas a punto de última hora también ocupan el tiempo de los regatistas, así como obligaciones más o menos relacionadas con la regata, como

las sesiones de fotos, para que los sponsors promocionen sus productos.

Durante las últimas sesiones la mala suerte se cebó sobre la tripulación del «Alicante y Murcia», que rompió su mástil a menos de veinte horas de la salida. La avería fue tan grande que resultó imposible efectuar ningún tipo de reparación. Ante la gravedad del asunto, la tripulación se puso a buscar soluciones, y a las 10 de la noche ya tenían otro barco, convenientemente alquilado, gracias al interés de la casa patrocinadora. Este barco se presentó en

Palamós, después de navegar toda la noche, unas tres horas antes de la salida. Pero los tripulantes todavía tenían mucho trabajo antes de encarar una regata, que durante de un mes les va a conducir a lo largo de las costas de la península Ibérica.

Esta es ya la tercera edición de la Vuelta a España, y nunca antes se había intentado una regata de estas características con muchos problemas, como que las diferentes flotas de barcos de crucero se mantenían separadas entre sí, sin apenas comunicación. Esto ha-



Mala suerte para la tripulación del «Alicante-Murcia», rompieron el mástil y no había repuestos.



A última hora, un barco alquilado exhibió los colores de Caja de Ahorros de Alicante y Murcia.



Antonio Gorostegui, el mejor «caña» del mundo y medalla olímpica, navega en el «Fortuna».



«Isla de Lanzarote», el barco mejor decorado de la flota, pintado por César Manrique.

Apretada salida desde Palamós de la flota de 12 barcos, que invertirá un mes en completar la tercera edición de la Vuelta a España, en la que se cubrirán 1.700 millas. A la derecha, «La Pinta», que partió como barco favorito.

tes han estado terminando en sus detalles finales. Este es el caso del «Long John» y el «Fortuna», en este último los patrones son los famosos regatistas Juan Santana y Antonio Gorostegui, éste, medalla olímpica de plata y cuatro veces campeón del mundo, es uno de los mejores «cañas» del mundo. Las posibilidades de este barco tendrán que ser demostradas a lo largo de la regata, y se supone que con el paso de las etapas irá mejorando su puesta a punto, velocidad y posibilidades.

También participa el ganador de las dos anteriores ediciones, el patrón gallego Pedro Campos, con un nuevo «Banco Atlántico», versión mejorada del barco con el que ganó la pasada edición. «La Pinta» también es un barco muy competitivo, quizá el mejor de la flota, la incógnita está en el rendimiento que le logre sacar su tripulación; sobre el papel es el teórico ganador.

El «Isla de Lanzarote» es un caso especial. Esta operación se ha podido montar a base de cuestaciones, fiestas y rifas populares en la isla. El barco, un Holland de 40 pies de eslora, ha sido pintado por el artista lanzaroteño César Manrique. Otros participantes son «Pacharán la Navarra», de Bilbao; «Petromed», de Santander; «Cacharel», de Vigo, que el pasado año consiguió el segundo puesto. Un caso especial ha sido el de el «Caja de Ahorros de Alicante y Murcia», este barco rompió su mástil la tarde antes de la salida, para desesperación de sus tripulantes. La reparación resultaba imposible y en España no existe ningún palo de respuesto de las características necesarias. Los tripulantes, con la ayuda de los patrocinadores, pudieron, sin embargo, alquilar un nuevo barco y po-

cia que algunas regiones se encontraran aisladas y sus regatistas, desconectados de la evolución técnica de los barcos punteros.

Esta regata ha evolucionado hasta convertirse en la más importante de las que se celebran en España. A lo largo de las dos ediciones anteriores el nivel de la competición se ha ido incrementando, al ritmo que la regata iba ganando en popularidad.

Un total de 12 barcos participantes, entre los que se encuentran los más competitivos cruceros de regatas españolas, además de dos participantes extranjeros: El «Matrero II», de Argentina, es el mayor barco de la flota y uno de los posibles ganadores, el otro es el inglés «Spanish Fly», veterano de las dos anteriores ediciones. Este barco tiene su base en Puerto Banús, y en esta ocasión participa con una tripulación australiana.

Entre los barcos españoles hay varios que se estrenan en esta regata y que hasta el último momento sus tripulan-



nerlo en Palamós, después de navegar toda la noche, para, de esta manera, poder tomar la salida.

La tercera Regata Vuelta a España recorre cerca de mil setecientas millas desde Palamós, en Gerona, hasta Laredo, en Cantabria, haciendo escalas en Palma de Mallorca, Benalmádena, El Puerto de Santa María, Cascais y Bayona de Galicia.



Pedro Campos patronea el «Banco Atlántico», ganador de la pasada edición



El «Cacharel» intentará mejorar el segundo puesto conseguido el año pasado.

La Regata Vuelta a España es un caso especial dentro del mundo de las regatas de cruceros en España. Por su larga duración (casi un mes) y su recorrido (más de mil setecientas millas) resulta una prueba deportiva muy cara para ser afrontada por armadores y tripulantes. Por esta razón está abierta a los patrocinadores comerciales. Esto fue una experiencia nueva en el mundo de la vela de competición en España, pero ya en su tercera edición se ha demostrado que es un éxito.

La mejor flota de cruceros que se puede conseguir en estos momentos en España se ha reunido en Palamós para tomar la salida en esta tercera Vuelta a España. Muchos de los barcos participantes se estrenan o han sido construidos especialmente para esta ocasión.

Los barcos que pueden participar son los cruceros medidos por la fórmula internacional IOR, que tengan entre 27,5 y 40 pies de rating, más o menos, entre 11 y 16 metros de eslora, en este tipo de barcos se requiere una tripulación que varía entre los nueve y los 14 tripulantes. La regata consta de seis etapas y recorre el total de la costa de la península y el archipiélago de las Baleares.

José Luis de la Viña
enviado especial

CON ASPAR AL MUNDIAL NIETO Y DERBI, OTRA VEZ



La primera toma de contacto de Nieto con la Derbi de 80 c.c. tuvo lugar el pasado viernes en las pistas del circuito del Jarama. Las impresiones del pluricampeón después de esta maratónica jornada de ensayos eran buenas y a la vista de los resultados está dispuesto a terminar la temporada corriendo en la cilindrada pequeña con un único objetivo: ayudar a Jorge Martínez «Aspar» y a Derbi a que sean campeones del mundo. En el entrenamiento se encontraba presente toda la élite del equipo Derbi —Santi Rabasa, César Rojo, Garriga, Mingote y Aspar—, que animaba constantemente al piloto zamorano.

Las motos con las que rodaron en el circuito madrileño Aspar y Nieto son las mismas que se utilizaron en los entrenamientos y carrera del Gran Pre-

Tras una agotadora jornada de pruebas, Nieto decidió volver con Derbi para ayudar a Aspar a lograr el Campeonato Mundial de 80. En 1980 no saldrá con Garelli hasta el G. P. de Francia.



NUEVO

VESPINO AL. Nacido LIDER

Lleno de vitalidad y de fuerza. Ha nacido BELLO Y FUERTE para acompañarte en tus mejores momentos. Desde los 14 años.

"VESPINO" en tu Mundo significa: el Agil, el Unico, el Divertido, el Lider... Ahora el NUEVO "VESPINO AL" llega con más FUERZA y con más BELLEZA para ocupar el privilegiado puesto de el MEJOR.

Tu Libertad, tu Dinamismo, tu Juventud tienen un LIDER. VESPINO ha CRECIDO.

CRECE con VESPINO

4.000 puntos de venta y asistencia técnica



mio de Yugoslavia, por lo que comprensiblemente no estaban totalmente a punto. La fatiga de los mecánicos, el calor asfixiante —32° a la sombra—, y el fuerte viento que azotaba la zona, contribuyeron a que esta jornada de ensayos no pasara de ser una mera toma de contacto con la nueva montura. Nieto llegó a rodar en 1-43-00 y Aspar no bajó del 1-42-09, aunque ninguno de los dos pilotos forzó su mecánica (en los entrenamientos del Gran Premio de España, Dorflinger y Aspar giraban en 1-39).

Nieto pues, estará en la parrilla de salida de Assen, con Derbi, la marca con la que logró su primer Campeonato del Mundo y sin la cual los dos próximos grandes premios —Holanda y Bélgica— se hubiera visto obligado a presenciarlos desde la tribuna, ya que Garelli no volverá a tomar parte en una carrera del Mundial hasta el Gran Premio de Francia. Prefieren tomarse un tiempo para poner a punto sus motores, que gripan constantemente.

Por su parte, Jorge Martínez «Aspar» considera una gran ayuda la que puede prestarle Nieto, y piensa que es muy interesante tener a su lado un gran campeón, que puede enseñarle mucho.

M.ª Jesús Beneit
Fotos: Alfonso J. Nieto

METZELER 

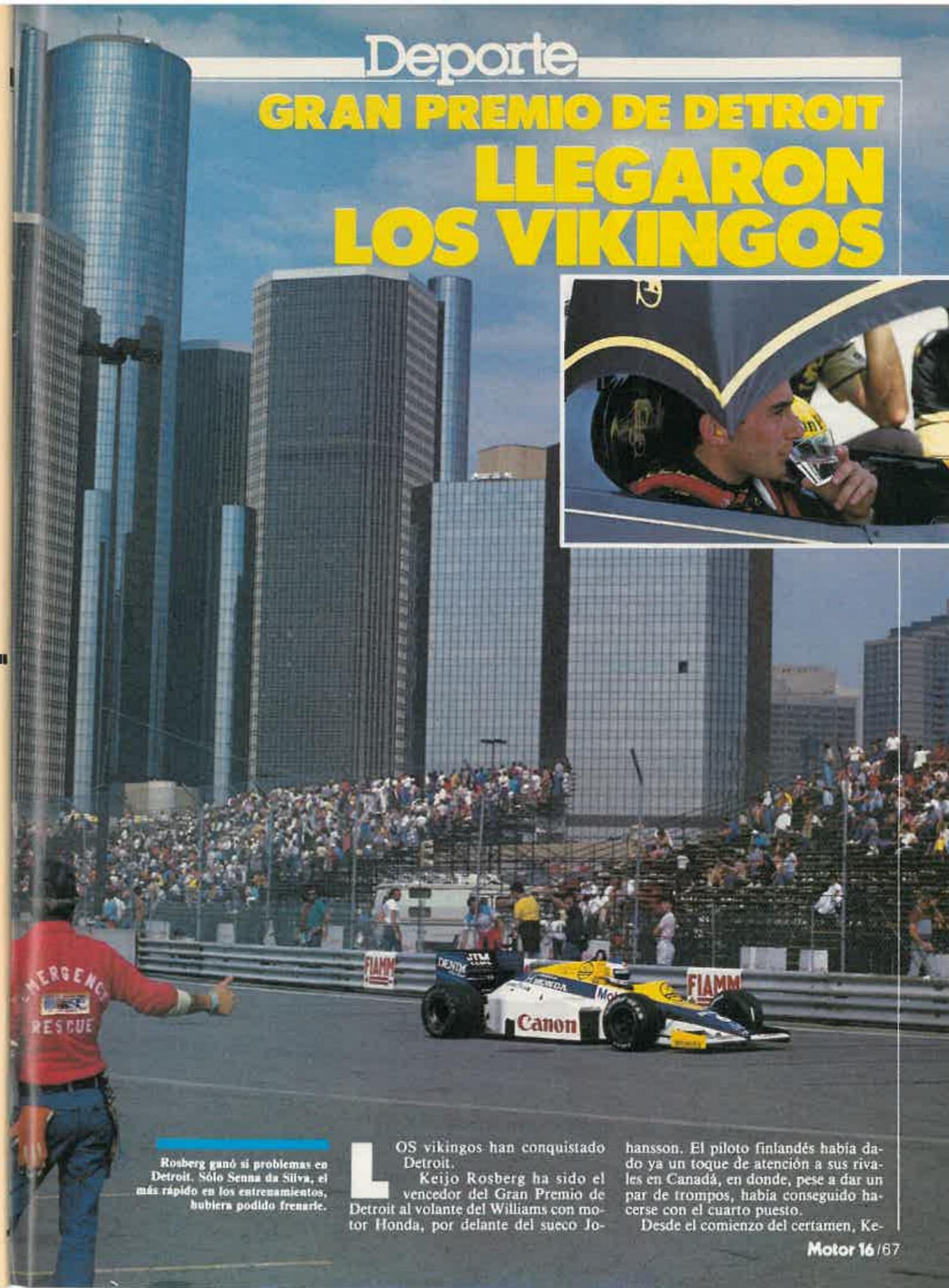


ME - 33 LASER

ME - 99A

ESPANSA

**GRAN PREMIO DE DETROIT
LLEGARON
LOS VIKINGOS**



Rosberg ganó si problemas en Detroit. Sólo Senna da Silva, el más rápido en los entrenamientos, hubiera podido frenarle.

LOS vikingos han conquistado Detroit. Keijo Rosberg ha sido el vencedor del Gran Premio de Detroit al volante del Williams con motor Honda, por delante del sueco Jo-

hansson. El piloto finlandés había dado ya un toque de atención a sus rivales en Canadá, en donde, pese a dar un par de trompos, había conseguido hacerse con el cuarto puesto. Desde el comienzo del certamen, Ke-

ké había tenido que luchar con un coche muy difícil de conducir —no tanto ya por el chasis como por la brutalidad de rendimiento del motor—, y poco fiable —continuas roturas de los turbo-compresores—. Pero los técnicos japoneses han sabido reaccionar y en Canadá ofrecieron, primero a Mansell y luego a Rosberg, un nuevo motor, con algunas modificaciones y turbos más pequeños, en el que la potencia llega en forma más progresiva y resulta más utilizable. Este es el fruto de una semana de pruebas intensas de Mansell en Japón, mientras que Rosberg lucha en Europa por mejorar el chasis. En Detroit, un circuito urbano, con rectas en las que los coches llegan a los 260 o los 270 kilómetros por hora, limitadas por curvas en ángulo recto, esta progresividad del motor se ha hecho notar.

Mansell fue el segundo más rápido en los entrenamientos —los tiempos fueron los del viernes puesto que el sábado llovió—, y Rosberg dominó la carrera pese al inútil intento de Senna Da Silva por escaparse. Rosberg logró ponerse tercero a la salida, favorecido

Los Ferrari terminaron segundo y tercero. Johansson preservó su segundo puesto frente a Alboreto, que sigue líder del certamen.

por la mala arrancada de Alboreto. Saltó rápidamente sobre Mansell, que no había podido resistir la primera frenada al límite de Senna y se colocó en la estela del brasileño. Este intentó escaparse, pero sus frenos comenzaron a dar muestras de sus limitaciones a la vez que comprendió que se había equivocado con la elección de neumáticos, demasiado duros. A las seis vueltas de carrera no tuvo más remedio que dejar pasar a Rosberg y dirigirse a boxes para cambiar ruedas.

A partir de ese momento, Rosberg había ganado la carrera, puesto que el resto de sus seguidores se habían quedado rezagados. Su única preocupación fue la de llevar el coche a la llegada. Y tampoco le preocupó mucho en vista de que al contrario de otros pilotos, que esquivaban los baches de la pista, él seguía las trayectorias más rápidas, pese a que en ocasiones, durante la primera parte de la carrera en que el coche pesaba más por ir con los depósitos llenos, daba con el bastidor en el suelo. Pero nada se rompió, y Rosberg pudo imponerse. Al parecer, Estados Unidos le prueba, puesto que su última victoria se remonta al Gran Premio de Dallas del año pasado, sobre un circuito urbano parecido al de Detroit.

A sus espaldas, Stephan Johansson ha completado el triunfo del automovilismo escandinavo. Era la primera



De Angelo se vio relegado al quinto puesto cuando podía haber terminado segundo. Cheever sólo brilló en los entrenamientos, mientras que Bellof logró un cuarto puesto y los últimos puntos para el motor Ford Cosworth.



vez que corría en Detroit, pero se adaptó sin problemas a este circuito. Noveno en la parrilla de salida, arrancó bien, logrando pasar sucesivamente a Warwick, Prost, Alboreto y De Angelis, este último con problemas de frenos y neumáticos igual que Senna (después de haber pasado a Alboreto tuvo que retroceder hasta el quinto). Al final, Johansson, que se había aproximado a Rosberg, perdió bastante terreno en las últimas vueltas, lo que por un momento hizo pensar



Nelson Piquet marcó su primer punto del año. Los dos Brabham BMW lograron terminar la carrera.

que estaba obediendo órdenes de su box, puesto que Alboreto era tercero y el dejarle pasar significaba dos puntos

más. Sin embargo, a la llegada, Johansson pasó la meta en segunda posición por delante de Alboreto, que lle-

vaba en su estela a Stephan Bellof, quien probablemente habrá marcado los últimos puntos con un coche equipado con el Motor V-8 Ford Cosworth.

Alboreto, por tanto, sigue líder del campeonato, gracias a la sensacional fiabilidad de que hacen gala los Ferrari, que hasta ahora han puntuado en todas las carreras. De Angelis, con su quinto puesto, consigue mantener las distancias, mientras que a Alain Prost, que como Lauda tuvo que abandonar, tendrá que esperar a que en el Paul Ricard las cosas le puedan ser más favorables.

Fotos: Eduardo de Aysa

EN DIRECTO DESDE DETROIT

- Aprovechando el Gran Premio de Detroit, Ford presentó su motor de Fórmula 1. Debería haberse instalado ya en un chasis para comenzar las pruebas en pista, pero lo más seguro es que éstas no puedan llevarse a cabo hasta el mes de agosto.

- Lo más atractivo del motor Ford Turbo es lo bajo de su peso. Se rumorea que la marca ha introducido ciertas piezas en materiales especiales como la fibra de carbono, en los que la marca investiga desde hace tiempo.

- El motor es un V-6 a 120 grados como el de Ferrari. Ha sido desarrollado en colaboración con Cosworth bajo el impulso de Walter Hayes, vicepresidente de Ford Europa, que en su momento había estado también detrás de la creación del motor V-8 Ford Cosworth.

- En su primera temporada de funcionamiento, el motor Ford será empleado en exclusiva por el equipo Beatrice. Este equipo debutará en Fórmula 1 en el próximo Gran Premio de Italia en Monza con un chasis Lola y un motor Hart Turbo. Eso en caso de que el motor no se muestre rápidamente competitivo.

- La asignación de este motor Ford al equipo Beatrice, sin experiencia en la competición, se ha debido a un interés particular experimentado por Donald Petersen, presidente del consejo de administración de Ford Motor Corporation Mike Kranefuss, responsable de la competición, había tanteado a Lotus para que nuevamente fuera el equipo británico como en el caso del motor V-8, el que lo utilizara por primera vez.

- En Beatrice son conscientes de su

falta de experiencia y quieren contratar a un técnico de prestigio. Se rumorean los nombres de Gordon Murray, de Brabham y Mauro Forghieri, de Ferrari.

- Alan Jones ha sido contratado por Beatrice como piloto para 1985. Para el año que viene en que habrá dos coches, parece que se ha contactado a Nelson Piquet y Niki Lauda.

- Porsche había comenzado a desengancharse del proyecto TAG, pero ha recibido una llamada de auxilio por parte de esta marca y el ingeniero Metzger viajó urgentemente a Estados Unidos.

- Existe la posibilidad de que Marc Surer ceda su puesto en Brabham a Emmanuelle Pirro con ocasión de las últimas carreras europeas. Olivetti querría ver a un piloto italiano en el equipo.

- Finalmente el Gran Premio de Nueva York vuelve a aplazarse un año. Esto permite retrasar el Gran Premio de Europa en Brands Hatch al 22 de septiembre y disputar el Gran Premio de Bélgica en Spa el día 15 de septiembre.

- Bernie Ecclestone se mostraría dispuesto a reemplazar el Gran Premio de Portugal —poco rentable— por uno en España. El proyecto de recuperación de Montjuich tendría las máximas posibilidades.

- Después de que Chrysler renunciara a su compra, General Motors muestra ahora interés por Alfa Romeo. También está interesada en la marca el holding que dirige el comentarista De Benedetti, que compone entre otras marcas Olivetti, que tiene grandes intereses en la Fórmula 1.

Parrilla de salida

- 1, Senna (Lotus Renault), 1-42-05;
- 2, Mansell (Williams-Honda), 1-43-24;
- 3, Alboreto (Ferrari), 1-43-74; 4, Prost (McLaren-Porsche), 1-44-08; 5, Rosberg (Williams-Honda), 1-44-15; 6, Warwick (Renault), 1-44-16; 7, Cheever (Alfa Romeo), 1-44-23; 8, De Angelis (Lotus-Renault), 1-44-76; 9, Johansson (Ferrari), 1-44-92; 10, Piquet (Brabham-BMW), 1-45-19; 11, Surer (Brabham-BMW), 1-45-97; 12, Lauda (McLaren-Porsche), 1-46-26; 13, Fabi (Toleman-Hart), 1-46-54; 14, Patrese (Alfa Romeo), 1-46-59; 15, Tambay (Renault), 1-47-02; 16, Laffite (Ligier-Renault), 1-47-26; 17, De Cesaris (Ligier Renault), 1-47-39; 18, Brundle (Tyrrell-Cosworth), 1-47-56; 19, Bellof (Tyrrell-Cosworth), 1-47-91; 20, Winkelhock (Ram-Hart), 1-47-92; 21, Boutsen (Arrows-BMW), 1-48-02; 22, Ginzani (Osella-Alfa R.), 1-48-54; 23, Alliot (Ram-Hart), 1-50-45; 24, Martini (Minardi-MM), 1-51-18; 25, Berger (Arrows-BMW), 1-52-08.

Clasificación final

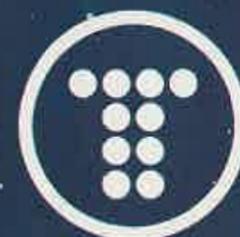
- 1, Rosberg (Williams-Honda); 2, Johansson (Ferrari), a 57-54; 3, Alboreto (Ferrari), a 1-03-17; 4, Bellof (Tyrrell-Cosworth), a 1-06-22; 5, De Angelis (Lotus-Renault), a 1-26-96; 6, Piquet (Brabham-BMW), a una vuelta; 7, Boutsen (Arrows-BMW), a una vuelta; 8, Surer (Brabham-BMW), a una vuelta; 9, Cheever (Alfa Romeo), a dos vueltas; 10, De Cesaris (Ligier-Renault), a dos vueltas; 11, Berger (Arrows-BMW), a tres vueltas; 12, Laffite (Ligier-Renault), a cinco vueltas.

Campeonato del Mundo

- 1, Michele Alboreto, 31 puntos; 2, Elio de Angelis, 24; 3, Alain Prost, 22; 4, Stefan Johansson, 13; 5, Keke Rosberg, 12; 6, Patrick Tambay, 10; 7, Ayrton Senna, 9; 8, Thierry Boutsen, 6; 9, Nigel Mansell, 5; 10, Stefan Bellof, 4 puntos.

Durante los próximos 15 años, a través del teléfono, algo maravilloso va a ocurrir.

Faltan 15 años para el año 2000.



Telefónica

RALLYE TENERIFE

SAINZ VOLVIO A GANAR



CARLOS Sainz, el piloto oficial de Renault, está dispuesto a ganar el Campeonato de España de Rallyes, pese a que hace quince días no parecía que tuviese muchas posibilidades. Sin embargo, su triunfo en el pasado Corte Inglés y una nueva victoria, una semana después, también en las islas Afortunadas (en es-

ta ocasión en el Rallye de Tenerife), le ha colocado en una inmejorable posición para arrebatarle a Serviá un título que, como el pasado año, parecía al alcance de su mano.

No hay duda que las monturas de ambos pilotos son notablemente diferentes, con clara ventaja para el catalán, quien sobre un Lancia 037 debería

no tener demasiados problemas para superar a todos sus rivales. Sin embargo, un problema de motor en El Corte Inglés y la ausencia de suficiente número de neumáticos en Tenerife han permitido que el Renault 5 Turbo Tour de Corse recupere el tiempo que en teoría nunca podría alcanzar. Naturalmente que para ello no bastan tan sólo las di-



Salvador Serviá, sin los neumáticos apropiados, no pudo impedir un nuevo triunfo de Carlos Sainz.

ficultades del catalán, sino un nivel de conducción en el joven Carlos Sainz, como no hemos visto nunca en ningún piloto de la marca, ni siquiera en los que disputan el Mundial. Sainz está llevando a cabo una temporada con el viejo Tour de Corse, de las que hacen quitarse el sombrero, y si mantiene el mismo nivel con el Maxi-Turbo, difícilmente habrá alguien que pueda acercársele.

Volviendo al Tenerife, en la primera etapa, Serviá impuso su ley, ganando ocho de los nueve primeros tramos y aventajando a Sainz en cincuenta segundos. Tras los dos protagonistas, Beny Fernández se mostraba claramente en inferioridad de condiciones, pese a que conducía el Opel oficial con la habitual garra del gallego. Tras ellos, Alonso Lamberti, con un Opel similar al oficial, no tenía grandes dificultades en controlar a Santiago Alvarez, sobre el R-5 Turbo de Lucky, al menos mientras estuvo en carrera Rivero, con un BMW 323i ex Medardo. En grupo A Ponce dominaba a Capdevilla hasta que en este último tuvo que abandonar por problemas en el motor, invirtiéndose los términos de la semana anterior.

La segunda etapa, disputada por la noche, marcaría la recuperación de Sainz. Tramo a tramo fue arañando segundos a Serviá, que apenas podía resistir los ataques del madrileño, intentando no gastar demasiados neumáticos. El último bucle de cinco tramos fue una desesperación para el equipo Rothmans, que veía cómo iba a perder un rallye por escasamente cinco segundos. Aunque en el último tramo, Salvador se la jugó (ya de día, con una visibilidad que nunca ha sido el fuerte de Serviá), pero Sainz empató el crono y se adjudicó la victoria por cinco segundos. A destacar un nuevo accidente del santanderino Puras, que ha vuelto a destrozarse su nuevo R-5 Turbo... y van cinco monoscacos en estas dos últimas temporadas.

Clasificación

1.º, Sainz-Boto (Renault 5 Turbo), 3 horas 11 minutos 53 segundos; 2.º, Serviá-Sabater (Lancia 037), a 5 segundos; 3.º, Beny-Orozco (Opel Manta 400), a 5-28; 4.º, Lamberti-Sarmiento (Opel Manta 400), a 12-47; 5.º, Alvarez-Marrique (Renault 5 Turbo), a 17-22; 6.º, Ponce-Fernández (BMW 635 CSI), a 20-35 (1.º grupo A).

Campeonato de España

1.º, Serviá: 1.382 puntos (7 resultados). 2.º, Sainz: 1.209 (6). 3.º, Beny Fernández: 724 (6). 4.º, Arqué: 664 (5). 5.º, Muñoz: 597 (5). 6.º, Pradera: 488 (5). 7.º, Bassas: 480 (4). 8.º, Martorell: 420 (3), etcétera.

A TODO GAS

● El Criterium Mora Renault, puntuable para la Copa de España de Rallyes, se celebrará en La Coruña durante los próximos días 6 y 7 de julio. El Criterium Mora es el único rallye español con recorrido de concentración —los participantes salen de cada una de las capitales gallegas y se reúnen en Santiago—, y será la última prueba en la que podrán salir los Seat Ibiza sin el kit de preparación de la marca.

● En los próximos meses la BPICA estudiará el proyecto de creación de un nuevo grupo en Rallyes: el «S», cuyas exigencias de homologación se limitan a 20 unidades. Frente a quienes apoyaban la desaparición de la extensión de homologación del grupo B, se estudia ahora este nuevo grupo de vehículos super performantes.



● Muchos e interesantes equipos españoles estarán presentes en la Baja Montesblancos: Zanini-Expeleta (Ferrari-Marlboro), Fernando de Baviera-Carlos Gracia (sobre el Peugeot 505 ex Zanini), Ofiño participará con el Opel del Campeonato de Tierra. Peugeot-Talbot, al margen del 505, inscribe el Samba grupo B con el que Zanini ganó el Campeonato de Tierra, con Borja Moratal al volante.

Ricardo Muñoz y Guillermo Barreras compartirán el volante de un Land Rover Turbo, mientras que Miguel Guerrero y Jorge Babler (que vuelve a la competición, compartirán el volante de un Suzuki.

● Antonio Zanini se desplazará a Portugal, a finales de agosto, para asistir a la puesta a punto del Ford RS 200 que conducirá de modo oficial en el próximo Rallye Valeo. El 86 lo correrá en España con esta montura, mientras que conducirá el Ferrari GT en algunas pruebas de prestigio, posiblemente buscando puntos para el europeo.

● Susi Cabal y Begoña Kaibel conducirán un Nissan 240 RS en las pruebas que faltan del Campeonato de España de Rallyes de Tierra, esperando volver a ganar la división femenina de dicho certamen. Ambas, como es lógico, participarán también en la Baja, sobre un Patrol.

● Si definitivamente Carlos Sainz se alinea en el Príncipe de Asturias sobre el maxi-Turbo, Genito Ortiz partirá el volante el Tour de Corse en el Rallye asturiano, ya que no pudo montarse esta operación en El Corte Inglés.

● Beny Fernández se desplazará al Rallye Haekidiki, buscando esos puntos necesarios para el Campeonato de España y que se le escaparon en Bulgaria, donde perfectamente podría haber ganado.

● Alfonso García de Vinuesa participará este año en cinco carreras de Fórmula 3 en el extranjero y otras cinco de Fórmula Nacional en nuestro país gracias a la ayuda de la revista «Epoca». Su participación en la Fórmula 3 se llevará a cabo en Alemania. Esta participación deberá ser el prólogo para una temporada completa en 1986.

RONDA EN 4 x 4

Michel Mond, un suizo afincado en

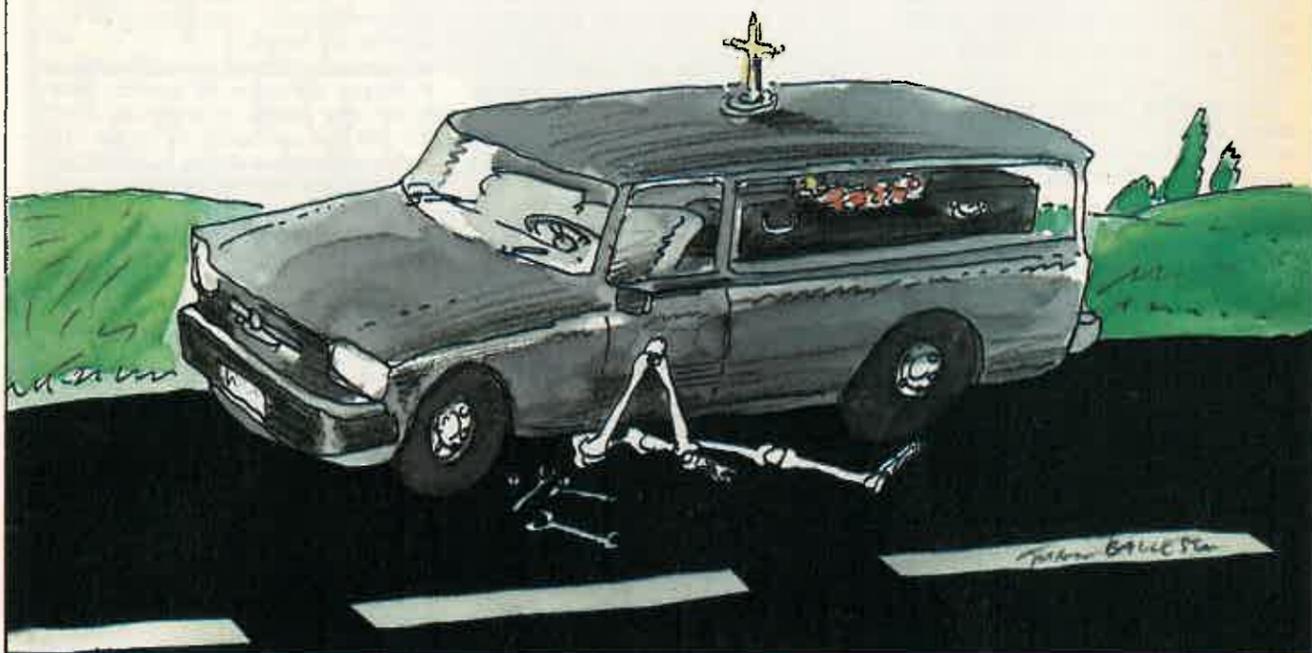
Ampuriabrava, y Eduardo Macías van a tomar parte en la próxima edición de la Baja Aragón con un Seat Ronda de tracción total que ha sido elaborado por Juncosa. El coche es el mismo con el que pretendieron tomar parte en el último París-Dakar, prueba en la que no llegaron ni siquiera a tomar la

salida por problemas mecánicos, pero con algunas modificaciones importantes que lo hacen más fiable.





BALLESTA



José María Casanovas

El bello gesto de Angel Nieto

TENEMOS que confesar, a fuer de ser sinceros, que tenemos una pasión especial por Angel Nieto. Y quizá por ello sentíamos en nuestra propia piel la frustración que está viviendo esta temporada. Pasar del todo a la nada es muy duro para quien a lo largo de diez años ha sabido ser un auténtico número 1. Pero la vida aprieta pero no ahoga, y de repente, ¡zas!, se le ha vuelto a abrir el cielo.

Angel vuelve a sus orígenes. A la marca que le vio nacer. A la firma que le lanzó internacionalmente. Con los mecánicos de siempre, con los amigos de alegrías y llantos. Pero lo más importante es que vuelve por amistad, por compañerismo. El gesto, el bello gesto, hay que valorarlo en su justa medida. No se sienta de nuevo encima de una Derbi por dinero ni tampoco con el anhelo de ser campeón mundial en 80 c.c., por la sencilla razón de que ello, matemáticamente, es imposible este año. Vuelve simplemente para intentar ayudar a Aspar a vencer al suizo Dorflinger, que ha tomado clara ventaja.

Nos consta que el acuerdo entre Andreu Rabassa y Nieto no fue ni difícil ni laborioso. Son más que amigos y una vez más se necesitan mutuamente. La firma de Mollet, porque tiene una posibilidad de conquistar el título y quiere jugar todas las cartas. El piloto zamorano, porque sabe que su crisis moral, su falta de confianza, su preo-

cupación de futuro, tan sólo se despejará cuando vuelva a demostrar a tirios y troyanos que sigue siendo en número uno frente al crono.

Con la Garelli de 250 c.c. le ha sido imposible. Ni la máquina está a la altura de la Honda de Spencer, ni las secuelas de un par de caídas le han permitido emplearse a fondo hasta el momento. Pero la pasada semana en Imola, Nieto pasó el test definitivo. Se subió a una Garelli de 125 c.c., la misma con la que fuera campeón en 1984, y se reencontró a sí mismo. El examen lo pasó con sobresaliente. No en vano, cuando se bajó de la moto y se sacó el casco y le enseñaron los tiempos, suspiró tranquilo.



Había rodado más rápido que hace un año. Con esta confianza, con esta seguridad, volvió a Barcelona y se lo contó a Andreu Rabassa con aquella ilusión y coraje que había casi perdido. La respuesta del patrón de Mollet fue rápida: «En Assen te dejo una moto para que nos eches una mano.» Dicho y hecho. El próximo sábado, en el rápido Gran Premio de Assen, reaparecerá Nieto con Derbi y debutará en la categoría de 80 c.c. Y no saldrá a ganar, porque el objetivo número uno es que triunfe Aspar y entre Nieto y Herreros consigan desplazar lo más atrás posible a Dorflinger, que lleva diez puntos de ventaja, cuando sólo faltan tres carreras para concluir el Campeonato.

Hasta aquí la noticia que ha revolucionado al mundillo motociclista catalán esta semana. Pero vamos a ir más lejos. Vamos a entrar en el terreno de las hipótesis. Si Nieto se siente bien, si Nieto vuelve a subir al pódium, que nadie descarte la posibilidad de que en 1986 intentará, en su última temporada en activo, despedirse del Mundial con un título conseguido con la misma marca que le permitió ganar por primera vez en 1969. Nieto es persona agradecida e inteligente que sabe muy bien que sería el broche de oro a su carrera. Es más, Rabassa y Derbi, encantados con la idea.



El coche vale mucho.

CITROËN HUPARTSA	FASA REHAULT	SEAT
4 1.1	4 1.1	PANDA
4 1.3	4 1.3	40 (V.P.C.)
4 1.6	4 1.6	40 (V.A.)
4 1.8	4 1.8	Marbella 5 vel.
4 2.0	4 2.0	SEAT
4 2.3	4 2.3	L 1.2
4 2.5	4 2.5	LD 1.5
4 2.6	4 2.6	GLA 1.5
4 2.8	4 2.8	LD 1.7
4 3.0	4 3.0	GLD 1.7
4 3.5	4 3.5	PURA
4 4.0	4 4.0	SP 1.1
4 4.5	4 4.5	SP CL
4 5.0	4 5.0	SP CL
4 5.5	4 5.5	SP CL
4 6.0	4 6.0	SP CL
4 6.5	4 6.5	SP CL
4 7.0	4 7.0	SP CL
4 7.5	4 7.5	SP CL
4 8.0	4 8.0	SP CL
4 8.5	4 8.5	SP CL
4 9.0	4 9.0	SP CL
4 9.5	4 9.5	SP CL
4 10.0	4 10.0	SP CL
4 10.5	4 10.5	SP CL
4 11.0	4 11.0	SP CL
4 11.5	4 11.5	SP CL
4 12.0	4 12.0	SP CL
4 12.5	4 12.5	SP CL
4 13.0	4 13.0	SP CL
4 13.5	4 13.5	SP CL
4 14.0	4 14.0	SP CL
4 14.5	4 14.5	SP CL
4 15.0	4 15.0	SP CL
4 15.5	4 15.5	SP CL
4 16.0	4 16.0	SP CL
4 16.5	4 16.5	SP CL
4 17.0	4 17.0	SP CL
4 17.5	4 17.5	SP CL
4 18.0	4 18.0	SP CL
4 18.5	4 18.5	SP CL
4 19.0	4 19.0	SP CL
4 19.5	4 19.5	SP CL
4 20.0	4 20.0	SP CL
4 20.5	4 20.5	SP CL
4 21.0	4 21.0	SP CL
4 21.5	4 21.5	SP CL
4 22.0	4 22.0	SP CL
4 22.5	4 22.5	SP CL
4 23.0	4 23.0	SP CL
4 23.5	4 23.5	SP CL
4 24.0	4 24.0	SP CL
4 24.5	4 24.5	SP CL
4 25.0	4 25.0	SP CL
4 25.5	4 25.5	SP CL
4 26.0	4 26.0	SP CL
4 26.5	4 26.5	SP CL
4 27.0	4 27.0	SP CL
4 27.5	4 27.5	SP CL
4 28.0	4 28.0	SP CL
4 28.5	4 28.5	SP CL
4 29.0	4 29.0	SP CL
4 29.5	4 29.5	SP CL
4 30.0	4 30.0	SP CL
4 30.5	4 30.5	SP CL
4 31.0	4 31.0	SP CL
4 31.5	4 31.5	SP CL
4 32.0	4 32.0	SP CL
4 32.5	4 32.5	SP CL
4 33.0	4 33.0	SP CL
4 33.5	4 33.5	SP CL
4 34.0	4 34.0	SP CL
4 34.5	4 34.5	SP CL
4 35.0	4 35.0	SP CL
4 35.5	4 35.5	SP CL
4 36.0	4 36.0	SP CL
4 36.5	4 36.5	SP CL
4 37.0	4 37.0	SP CL
4 37.5	4 37.5	SP CL
4 38.0	4 38.0	SP CL
4 38.5	4 38.5	SP CL
4 39.0	4 39.0	SP CL
4 39.5	4 39.5	SP CL
4 40.0	4 40.0	SP CL
4 40.5	4 40.5	SP CL
4 41.0	4 41.0	SP CL
4 41.5	4 41.5	SP CL
4 42.0	4 42.0	SP CL
4 42.5	4 42.5	SP CL
4 43.0	4 43.0	SP CL
4 43.5	4 43.5	SP CL
4 44.0	4 44.0	SP CL
4 44.5	4 44.5	SP CL
4 45.0	4 45.0	SP CL
4 45.5	4 45.5	SP CL
4 46.0	4 46.0	SP CL
4 46.5	4 46.5	SP CL
4 47.0	4 47.0	SP CL
4 47.5	4 47.5	SP CL
4 48.0	4 48.0	SP CL
4 48.5	4 48.5	SP CL
4 49.0	4 49.0	SP CL
4 49.5	4 49.5	SP CL
4 50.0	4 50.0	SP CL

Conservarlo cuesta poco.

LIMPIA SALPICADEROS KRAFFT

Un spray especial que limpia, revitaliza y protege todas las partes de virilo, plástico o skay del interior de su coche.

CEPILLO BRILLO KRAFFT

Es sorprendente la facilidad con la que el Cepillo Brillo Krafft elimina el polvo y lo cambia por brillo.

BRILLO RENOVADOR KRAFFT

La forma más rápida y económica de regenerar la pintura de su coche y recuperar su brillo y color.

AUTO LACA BRILLO KRAFFT

Una aplicación simple proporciona un brillo intenso y duradero que protegerá la pintura de su coche.



BRILLO CERA KRAFFT

Para cuidar la carrocería del coche, no basta con limpiarla, hay que protegerla. Si desea una protección de larga duración Brillo Cera Krafft.

LOS BRILLANTES DE

Krafft

NESCAFÉ, AGUA, HIELO Y RITMO!



DE NESCAFÉ
El frío negro contra la sed.

PIDE TU COCTELERA DE REGALO. Envía este cupón y una etiqueta de Nescafé a: Apartado 1.482-08080 Barcelona. Recibirás la coctelera contra reembolso de 100 Ptas. para gastos de envío.

Nombre

Domicilio

Ciudad C.P. Provincia

Esta promoción caduca el 30 de Septiembre de 1985.

PEUGEOT 505 GTI FRENTE A VW SANTANA GX 5

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

29 de junio 1985

Núm. 88 • 175 ptas.

NOVEDADES DE OTOÑO



R-9 Turbo
MAS GARRA

BMW Serie 3
5 NUEVOS
MODELOS

Renault
Espace
PARA 9
Y VELOZ

Peugeot 505
CAMBIO
DE IMAGEN