

VISION: EL COCHE DEL FUTURO USA



Motor 16

SEMANAL

GRUPO

6 de julio 1985

Núm. 89 • 175 ptas.

COMPARATIVA

DUELO DE TITANES

OPEL SENATOR CONTRA FORD SCORPIO



Más aceleración
Mejor comportamiento
Precio 4.170.314

ABS de serie
Mejor confort
Precio 4.208.842

PRUEBA

15.000 KMS.
DEL FIAT UNO

ASSEN: A DERBI
SE LE ESCAPA
EL MUNDIAL

El desafío de los nuevos PEGASO

TECNO

La tecnología europea que no paga aranceles.

Los nuevos Pegaso Tecno incorporan lo último de la tecnología europea:

- Motor Intercooling. 340 c.v. La máxima potencia dentro de su categoría. Y con un consumo mínimo.
- Nueva cabina sobredimensionada.
- Diseño aerodinámico y espacioso. La comodidad con todo detalle.
- Ballestas parabólicas. La mejor suspensión. Aumenta el confort del conductor, la duración y la fiabilidad. Disminuye el peso del vehículo.
- Cajas de cambio ZF. 16 velocidades. Toda la precisión de la tecnología alemana, fabricada por Pegaso.
- Nuevo proceso de fabricación de cabinas. Sistema de cataforesis. Protección total de la cabina contra la corrosión, por un período mínimo de 6 años.
- Red de Servicio Pegaso. Más puntos a su favor. Más de 280 en España y 100 en el extranjero.



Gente que sabe lo que hace.

DATOS COMPARATIVOS DE POTENCIA Y DIMENSIONES DE CABINA TRACTORA PEGASO 1234 T Y COMPETENCIA										
CARACTERISTICAS	PEGASO 1234 T	MERCEDES 1933S	IVECO 190.33 TURBO STAR	VOLVO F12	VOIVO F12	DAF FT3305DKX	MAN 19321FU	MAN 19361FU	SCANIA R112 MAC	RENAULT DR 320T
MOTOR	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING
ALIMENTACION	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING
CIINDRADA	11.946 cm ³	14.620 cm ³	13.798 cm ³	12.000 cm ³	12.000 cm ³	11.600 cm ³	11.413 cm ³	11.967 cm ³	11.000 cm ³	11.946 cm ³
POTENCIA (DIN 70020 - ISO 1585)	347,5 CV (DIN) 340 CV (ISO)	330 CV (DIN)	330 CV (DIN)	329 CV (ISO)	385 CV (ISO)	330 CV (DIN)	320 CV (DIN)	360 CV (DIN)	333 CV (DIN)	320 CV (DIN)
PAR MOTOR (DIN 70020 - ISO 1585)	140 mkg (DIN) 137 mkg (ISO)	143 mkg (DIN)	173 mkg (DIN)	133 mkg (ISO)	163 mkg (ISO)	132,5 mkg (DIN)	137 mkg (DIN)	153 mkg (DIN)	142 mkg (DIN)	138 mkg (DIN)
CABINA										
LONGITUD TOTAL	2.166	2.140	2.140	2.045	2.045	2.050	2.070	2.070	2.200	2.069
ALTURA INTERIOR (MEDIDA SOBRE ZONA CONDUCTOR)	1.550	1.640	1.680	1.590	1.580	1.500	1.600	1.600	1.490	1.510



Esta semana

Nieto y los sordos

1 Angel Nieto, el campeónísimo, no se merecía lo que le ha ocurrido en tierras holandesas. Después de una temporada negra, con un brazo en cabestrillo y con una moto que no terminaba de responder a sus deseos, Nieto decidió protagonizar ese papel que engrandece a los grandes campeones. Aceptó el puesto de gregario para ayudar a subir a su compañero Aspar al pódium de los elegidos. Sin embargo, los dioses del deporte, que le habían acompañado tantas y tantas tardes, no le fueron propicios en el asfalto de Assen. Se rompió su pequeña máquina y Nieto se vio obligado a apurar el trago amargo de la retirada. Detrás de este gesto, sin embargo, quedaba una lección de humildad y compañerismo difícilmente igualable. Esta ha sido la otra gran victoria de Angel Nieto, ahora en el siempre difícil circuito de lo humano.

Somos muchos los que esta temporada nos hemos preguntado, en más de una ocasión, si debía retirarse el campeón vallecano. Todos los amantes del deporte de la moto, que por obra y gracia de Nieto son ya muchos millares en España, tenemos la obligación de prepararle la despedida que se merece. Es posible que no les falte razón a los que dicen que debería retirarse ahora, «en plena gloria y en plena juventud», pero debemos saber respetar la voluntad de este hombre, que todavía se resiste a colgar el casco. Lo que de ninguna manera nos gustaría sería verle pasear sus miserias por los circuitos. El no necesita ese sacrificio.

Además, ahí queda su escuela, ahí están ese puñado de jóvenes promesas dispuestos a recoger su antorcha: Tormo, Aspar, Sito Pons, Cardús, Champi y otros muchos que serán dignos sucesores de Nieto en los asfaltos de Europa. Todos, sin lugar a dudas, verán en él la auténtica imagen del campeón a imitar. La andadura es difícil, pero merece la pena intentarlo.

2 Otro tema, que no tiene nada que ver con lo anterior, ha ocupado estos días la actualidad en el mundo del motor. Nos referimos a la presentación de balances de un buen número de empresas automovilísticas. El repaso de los mismos nos ha dejado un sabor amargo, porque los números se han teñido de rojo. Sin embargo, y no nos cansaremos de insistir en este punto, este sector está vivo y tiene ganas de salir adelante. Tiene, por decirlo de alguna manera, una difícil economía, pero goza de una excelente salud. La cuestión, en estos momentos, es bien sencilla: ¿se decidirá, al fin, la Administración a ocuparse de este tema? Una respuesta afirmativa sería poner el tema en vías de solución. Porque hasta ahora fabricantes e importadores claman en el desierto de Industria con el noble deseo de que alguien les tienda la mano. Lo malo, ésta es la impresión, es que el país ha comenzado a llenarse de sordos.



Félix Lázaro

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	37 CUENTENOS SU CASO
6 FRENTE A FRENTE Ford Scorpio 2.8 Ghia-Opel Senator CD 3.0	37 CRITICA DE TIENDAS
19 LO ULTIMO Visión: Pecera con ruedas	38 AGENDA
22 DISEÑO Jóvenes diseñadores	40 COMPRAR Y VENDER
25 VIAJES Trevélez, el techo de España	53 XAVIER DOMINGO Flandes de Francia
28 OCIO Off-shore, al galope marino	64 MOTOS MZ-ETZ-250 Luxus: Remedios del Este
31 MERCADO Oferta de la semana	67 DEPORTE Gran Premio de Holanda de Motociclismo
32 Precios de coches nuevos	71 Rallye RACE Ciudad de Badajoz
34 Precios de coches usados	73 A todo gas
35 Precios motos	74 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRES

Pág. 47

La España del 600, año 1966. Escribe el novelista y periodista Jesús Torbado. También: Las vicisitudes de un hombre llamado Eduardo Barreiros.



Pág. 55

Prueba de fiabilidad del Fiat Uno 70 S. Despiece total después de 15.000 kilómetros —el equivalente a un año de uso— y análisis del estado general del vehículo.





La nueva imagen de C. de Salamanca

Carlos de Salamanca ha presentado la nueva gama de modelos Austin Rover a sus clientes y amigos. Los Austin Montego y los Rover 216 fueron el centro de atención en un acto al que asistieron Jacques Muller (en la foto), director general de Austin Rover Ibérica, y Alvaro Toda, director de C. de Salamanca.

Todos los concesionarios agrupados bajo esta firma acaban de recibir un cambio de imagen que ha dado a las instalaciones un aire más acorde con las nuevas necesidades.



4/ Motor 16

LOS TACAÑONES

CLAVELL ha sido el periodista más ahorrativo de la última edición del «Economy Run» celebrado en Milán, entre 150 periodistas, todos con el mismo coche, un Lancia Y10, con motor Fire 1000 y el mismo recorrido de 39,7 kilómetros, que había que efectuar entre 50 y 55 minutos. Clavell logró un promedio de consumo de 3,74 litros a los 100 kilómetros, a una velocidad media de 36,4 km./h., mientras que la media general de todos los periodistas arrojó un consumo de 4,57 litros a los 100, muy meritório, teniendo en cuenta el intenso tráfico de la ciudad italiana.

CAMPSA: UNA SOLA BANDERA

LAS empresas refinadoras han aceptado la sustitución por Campsa de los abanderamientos que actualmente tienen concertados, si

bien podrán mantener los compromisos ya establecidos con las estaciones de servicio en aquellos productos que no tengan el carácter de combustibles y carburantes, es decir, los aceites lubricantes. Este es el aspecto más destacado del acuerdo de constitución de la nueva Campsa al que han llegado el INH, Campsa, Butano y las propias refinerías. Estas últimas deben ceder también a Campsa antes de octubre la titularidad de las estaciones que se encuentran a su nombre.



ENASA Y GM, ADELANTE

EL Instituto Nacional de Industria ha llegado a un acuerdo con General Motors sobre el plan industrial de Enasa. Hasta el momento, la multinacional norteamericana se había opuesto a incluir la fabricación de vehículos pesados en el contrato final. Ahora, GM ha cedido a incluir las tres gamas de producción (ligeros, medios y pesados) dentro de ese plan. En cuanto a su participación, GM podría alcanzar el 60 por 100 del capital social de Enasa.

Escritores jóvenes

En el Salón de Sesiones de la Diputación de Guadalajara se entregaron los premios del concurso literario «La Alcarria vista por los niños y los jóvenes», con motivo del «Nuevo viaje a la Alcarria» de Camilo José Cela, que fue presidente de honor del jurado.

El primer premio, una moto Derbi ofrecida por MOTOR16, fue para el trabajo «Silencio», de Arturo Bris Cabrerizo, estudiante de COU. El premio de la Diputación Provincial, dotado con un ciclomotor Derbi, correspondió a Pedro Luis Sánchez Torres, de segundo curso de BUP, por su trabajo «No, la Alcarria no ha muerto». Los premios ofrecidos por la Caja de Ahorros Provincial de Guadalajara, dotados con cinco bicicletas, fueron para Pedro José Herraiz Portillo, Diego Bris Cabrerizo, Salvador Mingo Andújar, Angel Peinado, y Salvador Manzano Ruiz, todos estudiantes de 7.º y 8.º de EGB



Los otros cambios de BMW

Los BMW de la serie 3 van a experimentar una serie de retoques de cara al año 86. Los coches más pequeños de la gama se pondrán de esta forma al mismo nivel de la nueva «estrella», el 325 i, ya descubierto por MOTOR16 la semana pasada. Las modificaciones serán mínimas, casi imperceptibles, en el capítulo de carrocería, pero serán más notables en el espacio habitable con la introducción no sólo de butacas delanteras algo más blandas y envolventes, sino también de nuevos materiales de tapicería; el cuadro de mandos también recibirá modificaciones con la introducción de un nuevo sistema de control para operaciones de mantenimiento. Por último, en la mecánica habrá cambios de detalle, tanto en el motor como en la dirección, que será de tipo progresivo, y en las suspensiones.



HONDA, LA TECNICA MAS BELLA

LOS japoneses de Honda están sorprendiendo a toda la industria del automóvil con sus más recientes creaciones: el Aerodeck, un coupé muy aerodinámico con carrocería de tipo ranchera, y el Vigor, un familiar de formas muy suaves que sale al mercado con tres motores de gasolina diferentes: un cuatro cilindros de 1,8 li-

tros de cubaje, tres válvulas por cilindro, carburadores y ciento diez caballos de potencia; un 1,8 litros de cubaje con cuatro válvulas, doble árbol de levas, carburadores y ciento treinta caballos, y, por último, una furia de dos litros de cubaje, cuatro válvulas, inyección electrónica y doble árbol de levas que da casi ciento sesenta caballos de potencia, un valor impresionante que demuestra la capacidad técnica de los ingenieros de la marca nipona.

CIEN OCTANOS

- El Seat Ronda que se venderá a Inglaterra será llamado Seat Málaga. Según parece había incompatibilidades entre Ronda y Honda. El otro modelo que se comercializará en las islas será el Ibiza.
- Ya hay datos definitivos sobre el Salón del Automóvil de Barcelona de este año. El número total de visitantes fue de 695.000. Se exhibieron 652 automóviles y el valor de lo expuesto alcanzó los 5.700 millones de pesetas.
- Seat tiene previsto aumentar este año sus exportaciones en 77.000 vehículos y alcanzar una cuota del 1,8 en el mercado europeo donde ocupa el tercer puesto en las ventas exteriores.
- Enasa ha sido absuelta de la demanda que Finanzauto y Servicios le había impuesto por supuesto incumplimiento de contrato en la que pedía una indemnización de 10.300

millones de pesetas. Además, la sentencia condena a Finanzauto a pagar al fabricante de camiones 500 millones de pesetas por rentas, alquileres, impuestos y gastos.

- El Grupo Piaggio, principal accionista de Moto Vespa, S. A., ha incorporado a su consejero delegado Giorgio Brazzelli al consejo de administración de la empresa española. Al mismo tiempo Pio Papineschi, director general durante los últimos catorce años, ha sido nombrado consejero delegado, y Gian Carlo Sartori, sub director desde 1983, ha asumido la Dirección General.
- Ford Motor, la multinacional americana del sector de automóvil, sigue interesada en adquirir grandes empresas de alta tecnología o de informática: Por otra parte, Ford Werke, filial alemana de Ford Motor, ha descartado Colonia como sede de una nueva fábrica de motores.

Menos pérdidas en Peugeot-Talbot

La empresa Peugeot-Talbot perdió en el pasado año un total de 5.227 millones de pesetas, cifra inferior en un 34 por 100 a la del ejercicio precedente. Este resultado, esperanzador para la compañía en palabras de su presidente, Estanislao Chaves, no cumple, sin embargo, los objetivos financieros y de ajuste de plantilla previstos en su plan de reestructuración. Durante 1984, Peugeot-Talbot vendió en España 63.202 turismos, un 27 por 100 más que en 1983, mientras que la exportación alcanzó las 28.714 unidades (8.886 un año antes).

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

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

Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03

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

Difusión controlada por OJD. Es una publicación del GRUPO 16. Director general: Alfonso de Salas. Director de Publicidad: Balbino Fraga.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

FRENTE A FRENTE

«Mientras que en el Opel Senator el espacio para las piernas del asiento de atrás es simplemente amplio, en el Ford Scorpio se puede hablar de generosidad»



FORD SCORPIO 2.8 GHIA CONTRA OPEL SENATOR CD 3.0

DUELO DE TITANES

Son los buques insignia de los eternos rivales, Ford y General Motors. El Senator es un valor seguro, en tanto que el Scorpio llega en plan aspirante y con el objetivo de convencer de que el esfuerzo tecnológico desarrollado ha merecido la pena.

**COMPARATIVA
AUTOMÁTICOS**



«Si la eficacia del cambio de Ford es mayor desde el punto de vista de la velocidad y el consumo, hay que destacar la mayor suavidad de funcionamiento en el Opel»



DESDE hace ya algunos años, el Opel Senator es el buque insignia de General Motors en Europa. Dentro de la gama Ford, tal puesto lo ocupaba el modelo Granada, que recientemente ha sido reemplazado por el Scorpio. La prueba comparativa de ambos coches era por tanto obligada. Disponen de motores, equipados con sistemas de inyección, de cilindradas muy próximas —tres litros el Opel y 2,8 litros el Ford— y sus precios son muy iguales.

Para enfrentarlos hemos escogido las versiones automáticas, lo que, además de comparar los dos coches en sí, nos permite entrar en detalle sobre dos diferentes maneras de optimizar el fun-

cionamiento del cambio automático, sea desde el punto de vista de las prestaciones, sea desde el punto de vista del consumo.

Por otra parte, el Scorpio se presenta como aspirante en este combate. Acaba de salir al mercado, mientras que el Senator lleva tiempo en él —pe-se a lo cual se asegura que le quedan todavía dos años de vida—, habiendo conseguido en este tiempo, entre otras cosas, que la Administración española lo escogiera como coche de los ministros. En el choque, el campeón aguanta bien a su aerodinámico contrincante, que consigue superarle en velocidad máxima y consumos, mientras que se impone en cambio en aceleraciones y

reprises. Tampoco concede nada en comportamiento, y sólo un poco en confort y equipamiento, gracias a que Ford ha cuidado hasta el último detalle. En cambio, debe inclinarse en el capítulo de frenos, en el que el Scorpio se impone claramente gracias a su ABS de serie.

En lo que están a la par ambos modelos es en la calidad y nivel de acabado, lo que unido a lo completo de sus equipos de accesorios debería hacer reflexionar seriamente a quienes han decidido comprar un coche de una cierta representación y sueñan en estrellas, círculos blanquiazules o aros enlazados. Sea el Opel o el Ford, por menos dinero ofrecen bastante más.

FORD SCORPIO 2.8 GHIA
 Precio en la calle:
4.208.842 ptas.

Fecha presentación: Abril 1985.
 Importador: Ford España.
 Garantía: 1 año.
 Número de talleres: 400.
 Plazo de entrega: Un mes.

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| VIRTUDES | DEFECTOS |
| • Frenos con ABS. | • Recuperaciones perezosas. |
| • Eficacia del cambio automático. | • Parabrisas hace aguas. |
| • Equipo completo. | • Altura de maletero limitada. |

La eficacia del funcionamiento del cambio automático del Scorpio y su más evolucionado diseño aerodinámico le permiten superar los 200 kilómetros por hora con más soltura que el Opel, pese a su menor potencia

ALFONSO J. NIETO



FRENTE A FRENTE

INTERIORES: OPEL, LARGO POR FUERA. FORD, LARGO POR DENTRO

El Opel Senator es una berlina clásica, de tres cuerpos, de líneas que han sabido resistir el paso del tiempo, sobre todo después de «restyling» de que

fue objeto hace un par de años. Es sensiblemente más largo que el Scorpio, que, sin embargo, es más ancho. El nuevo Ford, en cambio, ha escogido una solución de carrocería más funcional, basándose en la buena acogida que tuvieron sus modelos anteriores, el Sierra y el Escort. La carrocería del Scorpio es del tipo que llaman «dos volúmenes y medio». Es decir, que no es

ni del tipo tres volúmenes, con un maletero claramente diferenciado del habitáculo y del compartimento del motor; ni dos volúmenes, en el que queda completamente integrado en un solo volumen con el habitáculo de los pasajeros. Funcionalmente, el Scorpio —como el Sierra y el Escort— es más un dos volúmenes, pero esa pequeña cola que estos tres Ford tienen les per-

FRENTE A FRENTE

OPEL SENATOR CD 3.0
 Precio en la calle:
4.170.314 ptas.

Fecha de presentación: Septiembre 1979.
 Importador: General Motors España.
 Garantía: 1 año.
 Número de talleres: 220.
 Plazo de entrega: Inmediata.

- | | |
|------------------------------|----------------------------------|
| VIRTUDES | DEFECTOS |
| • Buen comportamiento. | • Relación habitabilidad-tamaño. |
| • Funcionamiento del cambio. | • Presentación austera. |
| • Equipo completo. | • Dirección lenta. |

El Opel Senator se distingue a primera vista por el clasicismo de sus líneas y por responder sin concesiones al concepto tres volúmenes. Pese a su mayor longitud, el habitáculo es algo más corto que el del Scorpio.

ALFONSO J. NIETO



mite romper con la línea típica de los dos volúmenes —como puede ser un VW Passat o un Talbot 150—, cuyos detractores, que pueden llegar a apreciar las ventajas de un portón trasero, tachan de ser lo más parecido a una furgoneta de reparto.

Esta solución permite a Ford poder ofrecer una mayor versatilidad que su rival de Opel. Una versatilidad que no estamos demasiado seguros que busquen

los típicos compradores de esta categoría de coches, pero que de todas maneras resulta tonto despreciar. Así, mientras que en el Senator, que tiene un maletero mayor que el del Scorpio estando utilizables los cuatro asientos, no se puede ampliar este volumen de carga, en este último, abatiendo el asiento, sea parcialmente, sea totalmente, se llega a triplicar la capacidad de carga.

En el interior del coche, la mayor

longitud del Senator no se manifiesta a la hora de medir su habitabilidad. Su habitáculo, midiendo desde el salpicadero hasta el respaldo trasero, es más corto que el del Scorpio. Sin embargo, pese a la diferencia de anchura total, las anchuras útiles interiores son prácticamente iguales. Y es que el Scorpio, aparte de ser más redondeado, como les ocurre a todos los coches con una buena aerodinámica, tiene las puertas con un espesor sensiblemente mayor. Ambos coches son muy confortables para cuatro pasajeros. La mayor diferencia hay que buscarla en que mientras en el Opel el espacio para las piernas de los pasajeros del asiento de atrás es simplemente amplio, en el Scorpio se puede hablar de generosidad. Una generosidad que se hace más patente según aumenta la altura de los ocupantes del asiento delantero, que tiene como consecuencia el que éstos lo retrasen más.

Sobre la posibilidad de llevar un quinto pasajero, por anchura no hay problemas. El único inconveniente es que el túnel de transmisión obliga a quien ocupa ese puesto a ir con las piernas abiertas.

La accesibilidad es buena en ambos coches, aunque hay que hacer notar que el hueco de la puerta posterior es más amplio en el Scorpio, que tiene una distancia entre ejes mayor que en el Senator.

A nivel de asientos, los de ambos coches tienen un buen diseño y resultan muy confortables, crítica que es válida también para los traseros. Lo que ocurre es que Ford, dentro de esa búsqueda por cuidar el detalle, ofrece la posibilidad de modificar el apoyo lumbar de los respaldos de las butacas delanteras por medio de cojinetes inflables y ofrece respaldos reclinables en la parte trasera.

El asiento del conductor es regulable en ambos coches, manualmente en el

FICHA TECNICA



	OPEL SENATOR CD 3.0	FORD SCORPIO 2.8 GHIA
MOTOR		
Disposición	Del. longitudinal 6, en línea	Del. longitudinal 6, en V
Número de cilindros	2.969 (95 x 69,8)	2.792 (93 x 68,5)
Cilindrada	De 7 apoyos	De 4 apoyos
Cigüeñal	Arbol de levas en cabeza, acc. por cad.	Arbol de levas central, acc. por engranajes
Distribución	Inyecc. Bosch LE Jet. 9,4 a 1	Inyecc. Bosch L-Jet. 9,2 a 1
Alimentación	Gas. 96 octanos	Gas. 96 octanos
Compresión	75 litros	70 litros
Tipo de carburante	180 CV a 5.800 rpm.	150/5.800
Capacidad del depósito	25,3/4.200	22,3/3.000
Potencia máxima		
Par máximo		
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambio	Aut. de 4 marchas	Aut. de 4 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	13,7	18,1
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	23,1	30,4
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	33,6	44,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	48,6	59,7
DIRECCION		
Tipo	Circ. de bolas, asist.	Relación var. (Crem.)
Vueltas de volante entre topes	3,4	2,6
Diámetro de giro	10,8	11
FRENOS		
Sistema	4 dis., vent. los delanteros, con servo	4 dis., vent. los del., con servo. ABS serie
SUSPENSIONES		
Tipo	Ind. a las 4 rued.	Ind. a las 4 ruedas
RUEDAS		
Llantas	De aleac., 6 x 14	Aleac. 6 x 14
Neumáticos	195/70 VR 14	185/70 VR 14
PESO		
En orden de marcha	1.375	1.340

POKER RONDA DIESEL



LA FURGONETA ROBUSTA, ECONOMICA Y DE GRANDES PRESTACIONES



Fabricado por EMELBA, S. A.
 Gran Vía Carlos III, 58-60
 Tno. 330 11 66. 08028 BARCELONA.

INFORMESE EN SU AGENTE SEAT MAS PROXIMO



Desde 1.042.100 pts. F.F.

Precio FF más impuestos 1.367.771 pts



Vaya por el buen camino.

Es decir, viaje conduciendo un Volkswagen Passat.

Posee un confort de conducción único. Es potente, fiable, suave...

Con él resulta posible recorrer grandes distancias sin notarlas. Por difícil que se presente el trayecto.

Por supuesto, para quienes no lo conducen, pero viajan en él, el Passat ofrece el máximo confort. Amplio, capaz, seguro, silencioso...

Extremadamente cómodo en todos los aspectos.

Además, como buen Volkswagen, el Passat gasta muy poco: 4,8 litros a los 100 kilómetros.

Lo dicho.

Vaya por el buen camino. Diríjase a su concesionario Seat a ver el Passat de cerca. Descubrirá lo que la avanzada tecnología Volkswagen ha sido capaz de crear.

Volkswagen Passat



1 año de garantía anticorrosión. Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

Gama 85: Passat 1.6 CL - Passat 1.8 CL - Passat 1.6 TL Diesel - Passat Variant 1.6 Diesel - Passat Variant GLTD.



FRENTE A FRENTE



que el Scorpio ofrece un equipo de radio con toma para auriculares en el asiento trasero.

AL VOLANTE: PRESTACIONES FRENTE A ECONOMIA

Bajo el capot del Opel se encuentra el excelente motor de seis cilindros en línea de tres litros, con 180 caballos. Bajo el del Ford está el V-6 de 2,8 litros, que sólo desarrolla 150 caballos. Ford, que en el pasado había sacado hasta 160 caballos de este motor —en el Capri 2,8 Injection—, ha ido bajando la potencia en busca de conseguir el par motor a más bajo régimen —lo que equivale a dar más capacidad de recuperación a velocidades bajas a este motor— y menos consumo. Pese a los 30 caballos de diferencia, el Ford tiene incluso algo más de velocidad punta, algo que debe agradecer tanto a su aerodinámica como a la nueva caja de cambio que se ha diseñado para el Scorpio. La aparición de este cambio en Ford ha sido precedido en Opel por un lanzamiento semejante, pues desde este invierno el Senator tiene también una nueva caja de cambio automática.

En ambos casos, los nuevos cambios automáticos son de cuatro marchas e intentan igualar las prestaciones y consumos de los cambios manuales.

En el Opel se mantiene un selector de cambio con las tres posiciones de marcha hacia delante típicas: 1, primera ve-



El último grito en diseño de interiores. Los hombres de Ford han dado un paso adelante.

En el Senator se nota el paso del tiempo. El cuadro de instrumentos es más completo.

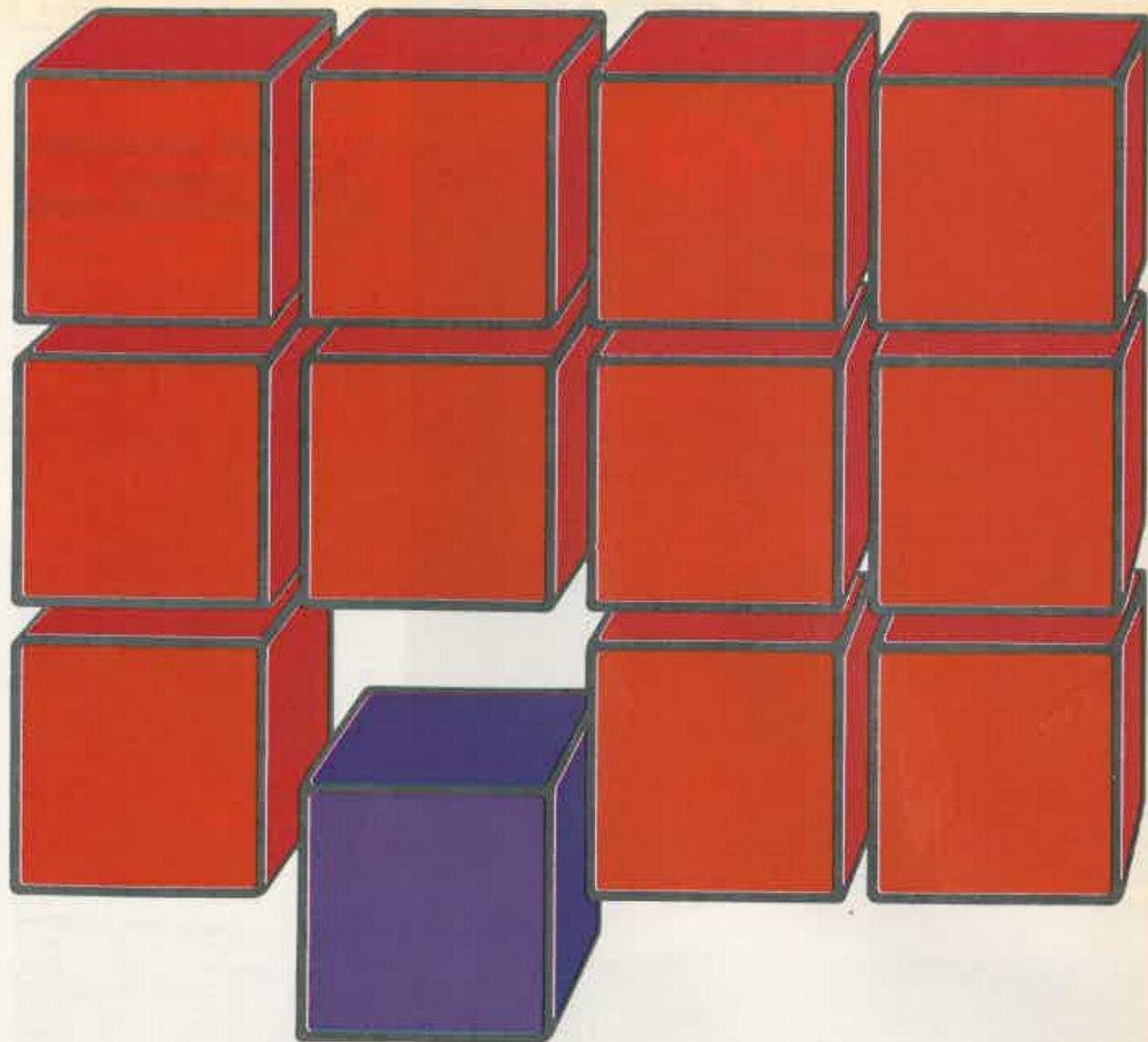
Senator y eléctricamente en el Scorpio. Este último ofrece, además, la posibilidad de regular el volante de altura, lo que significa que las posibilidades de conseguir la postura óptima al volante del coche son casi totales.

En el Opel, la posibilidad de regular el asiento no acaba de eliminar del todo las consecuencias de unos cánones ergonómicos de orígenes muy nórdicos, que imponen volantes altos y bastan-

te verticales, y pedales muy hundidos.

La presentación y el acabado están cuidados en ambos coches, pero mientras que en el Opel impera una austeridad total, en el Ford se nota algo más de fantasía, una mayor búsqueda de la armonía estética. En equipamiento, el de ambos es completísimo, incluyendo el aire acondicionado y el ordenador de a bordo. El Senator tiene un cuadro de instrumentos más completo, mientras

localidad únicamente; 2, automatismo reducido a la primera y segunda velocidad, y D, automatismo total para las cuatro velocidades. De todas maneras, en D este automatismo total se puede reducir a sólo las tres velocidades más cortas por medio de un botón existente junto al selector con su correspondiente testigo luminoso, eliminando la cuarta marcha, bastante larga. Esto resulta conveniente en tráfico intenso, en el



No trate de encajar cualquier pieza...

...Sólo Bosch sustituye a Bosch.

Recambios Originales



BOSCH
Así de seguro.



que hay que efectuar continuos adelantamientos, o en zona de muchas curvas, pues sin pulsar el botón, con el automatismo total, el cambio está programado para mantenerse en cuarta lo máximo posible, lo que siempre obliga a pisar más de la cuenta el acelerador para hacerla reducir, con el consiguiente aumento del consumo y del tiempo de respuesta.

Ford ha ido un poco más lejos. Su selector de cambio tiene una posición más. En 1 se obtiene la primera velocidad; en 2, el automatismo actúa entre primera y segunda; en D, entre primera, segunda y tercera, y en DE, entre las cuatro marchas. Pero es que, además, Ford ha conseguido bloquear el convertidor de par en tercera y cuarta, evitando pérdidas de potencia por resbalamiento. Este convertidor de par, que es el órgano mecánico que hace las veces del embrague en un cambio automático, no es sino una especie de tartera llena de aceite muy denso. Este aceite lo hace girar, por medio de unas aspas, el eje del motor, y al girar transmite el movimiento a otras aspas, que accionan el eje de transmisión. Como es normal imaginar, hay siempre unas pérdidas entre el movimiento que imprime el motor y el que recibe el árbol de transmisión, que disminuyen según aumenta la velocidad y las inercias del coche. Estas pérdidas han sido eliminadas por Ford al bloquear el convertidor en cuarta y en tercera, haciendo que el coche funcione en ellas como si tuviera transmisión manual.

Es gracias a este dispositivo que Ford consigue aprovechar al máximo su potencia y obtener esos 202 kilómetros por hora de velocidad punta y tener unos mejores consumos que el Opel, pese a la desmultiplicación de su cuarta marcha. La única excepción es la ciudad, en que se pone de manifiesto la pereza —ya mencionada hace dos semanas en la prueba del Scorpio manual— del motor Ford, que incita a pisar más a fondo el acelerador y, por tanto, consumir un poco más.

Si la eficacia del funcionamiento del cambio del Ford es mayor, sobre todo

PRESTACIONES

	Ford	Opel
VELOC. MAXIMA (km/h.) ..	202,1	200,7
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,7	17,9
1.000 m. salida parada	33,9	32,3
De 0 a 100 km/h.	11,5	10,8
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h.	16,0	15,2
1.000 m. desde 40 km/h.	31,4	29,6
De 80 a 120 km/h.	7,5	6,9

FRENTE A FRENTE



Eficacia en Ford
En 3.ª y 4.ª bloquea el convertidor



Suavidad en Opel
El selector es convencional



Equipado a tope
El Scorpio tiene lavafaros



Luces correctas
Los dos iluminan bien

desde el punto de vista de velocidad máxima y de consumo, en contrapartida hay que destacar la mayor suavidad de los cambios en la del Opel. Los cambios en el Ford se traducen en bruscos tirones, bastante desagradables. En el Opel son mucho menos perceptibles y, además, el accionamiento del selector,

si se quiere accionar el cambio manualmente, es más cómodo.

En lo que se refiere al comportamiento, el de ambos coches es francamente muy bueno. De todas maneras, al límite el Senator se muestra superior a su rival, que acusa una mayor distancia entre ejes y unas suspensiones más blandas —Ford ha jugado un poco más fuerte la carta del confort—, lo que en curva, sobre todo si es larga y la velocidad es alta, se traduce en derrapajes del eje trasero, afortunadamente progresivos. El diferencial autoblocante ayuda además a salir de la situación a base de pisar el acelerador.

Los dos coches tienen direcciones

EQUIPAMIENTO

	Ford	Opel
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro pres. de aceite ..	NO	SI
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	SI	SI
Testigo reserva carburante ..	SI	SI
Testigo de freno de mano ..	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Piloto antiniebla trasero ...	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Volante regulable	SI	NO
Asiento regulable en altura ..	SI	SI
Retrovisor regulable	SI	SI
Apoyacabezas delanteros ..	SI	SI
Elcavalunas elect.	SI	SI
Cerraduras centralizadas ..	SI	SI
Luz lectura mapas	SI	SI
Tapón carburante con llave ..	SI	SI
Llantas aleación	SI	SI
Preequipo de radio	SI	SI
Limpia-lavalluneta trasero ..	SI	—

CONSUMO

	Ford	Opel
CIUDAD		
A 25,7 km/h. de media	16,2	15,9
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	7,9	9,1
En conducción rápida ..	16,8	17,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	10,1	11,2
A 140 km/h. de cruceo	12,8	15,1
A 180 km/h. de cruceo	16,4	18,2
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	13,1	13,4
Recorrido (kilómetros) .	480	510

FRENTE A FRENTE

BALANCE FINAL



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

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

SONORIDAD



	Ford	Opel
Al ralentí	44,9	52,5
A 60 km/h.	61,2	64,5
A 90 km/h.	64,6	68,5
A 120 km/h.	70,4	72,0
A 140 km/h.	73,0	74,4
A tope	80,1	78,5

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

	Ford	Opel
A 60 km/h.	8,8	14,3
A 100 km/h.	28,9	42,8
A 120 km/h.	36,7	55,6

asistidas. La del Senator, que además tiene un volante de diámetro bastante grande, resulta particularmente lenta, sobre todo teniendo en cuenta que es asistida.

En frenos, pese a las cualidades del Opel, se impone el Ford, que tiene ABS (sistema antibloqueo) de serie.

Queda hablar del confort. Por nivel sonoro y por suspensión, el Ford está delante del Senator, pero la diferencia es escasa, puesto que este último tiene, también un alto nivel de confort en marcha.

En visibilidad y alumbrado no hay diferencias. Ambos coches son correctos.

**CONCLUSION:
ES GRANDE SER JOVEN**

En este combate hay que valorar también la circunstancia de ser un nuevo modelo, como es el caso del Scorpio, lo que le permite beneficiarse de algunos adelantos de última hora, como

SORPRENDE
 POR SU AUTONOMIA
 Más de 1.000 Km. sin repostar.
 Conduciendo un Peugeot 205 casi te olvidas de las gasolineras.

SEDUCE
 POR SU DISEÑO Y EQUIPO
 3 ó 5 puertas
 Cerraduras y elevalunas eléctricos.
 Y hasta con Aire Acondicionado (GT).

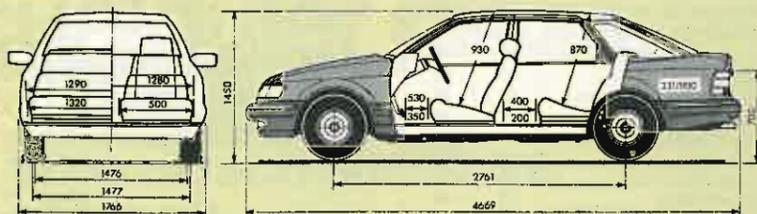
APASIONA
 POR SU VELOCIDAD
 Hasta 190 Km/h. Hasta 105 CV.
 Y cinco velocidades.
 Para que sientas emoción a tope.

CONVENCE
 POR SU CONSUMO
 4,9 litros a los 100 a 90 Km/h.
 6,7 litros a los 100 en recorrido urbano.
 No se puede pedir menos.

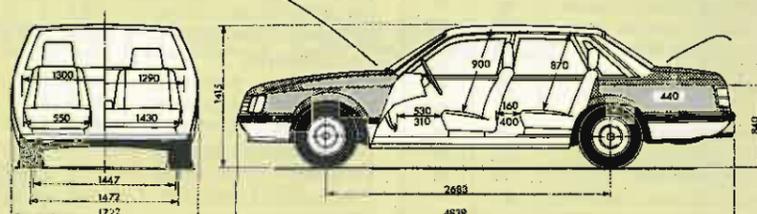


Desde 650.700 Pts. E.F.

FORD SCORPIO 2.8 GHIA



OPEL SENATOR CD 3.0



PEUGEOT 205
CONTIGO AL FIN DEL MUNDO.



PEUGEOT TALBOT

FUERZA DINAMICA



El comportamiento del Ford Scorpio es francamente bueno.
Tiene, además, la ventaja de disponer del sistema antibloqueo de frenos ABS, en serie

es el ABS, en plena popularización, cuando a su rival sólo le va a estar permitido ofrecerlo en opción. De todas maneras, el Senator ha aguantado bien el envite, cediendo muy poco en aque-

llos terrenos que le ha tocado ceder. Y en algunos de ellos no hubiera cedido si la comparación se hubiera hecho utilizando las versiones manuales, con las que hubiera podido sacar mayor parti-

do de los 30 caballos de ventaja que saca al Scorpio y que no se traducen ni mucho menos en consumos desmesurados. Porque hay que reconocer que este aspecto del gasto de combustible



En conducción al límite, el comportamiento del Senator es algo mejor.
El ABS puede obtenerse opcionalmente. La dirección resulta demasiado lenta para ser asistida

Opel lo tenía desde hace algún tiempo mejor dominado que Ford.

El Scorpio ofrece también una línea más futurista, más funcional, mientras que en el Senator impera el clasicismo.

Aunque no estamos demasiado seguros de que, al menos en nuestro país, los compradores de este tipo de coches, pese a que el Sierra haya abierto mucho camino al Scorpio, tengan facilidad pa-

ra asimilar las formas nuevas. En cambio, sí les convencerá la mayor amplitud y ese cuidado por el detalle que ya hemos mencionado.

Sergio Piccione

SEAT MALAGA. HECHO A LO GRANDE



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

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

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

SEAT MALAGA	1.5		1.7	
	L.	GL.	GLX.	LD.
Potencia	85 CV		55 CV	
Velocidad	165 Km/h.		145 Km/h.	
Consumo	4.9 l.		4.9 l.	

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

Desde 748.400 pts. F.F.



Solicite las condiciones especiales de Financiación de FISEAT

MERCEDES 190 D

El diesel vital.



Danis-Benton & Bowles

En el Mercedes 190 D todo respira vitalidad, desde el motor hasta el último detalle de su acabado.

Para empezar, este Diesel es capaz de llevar a sus ocupantes en el mayor silencio a más de 160 Km/h. mientras su mecánica trabaja sin esfuerzo y sus ejes están todavía muy lejos de alcanzar el límite de seguridad —no en vano han sido diseñados por Mercedes para rodar por encima de los 200 Km/h. sin problemas—.

Pero la vitalidad del 190 D no se

detiene aquí; su escaso apetito de combustible le permite hacer 100 kilómetros con sólo 5,8 l. Y su confort es una consecuencia lógica de su gran seguridad activa y pasiva.

Como todos los Mercedes de su clase, el 190 D goza de una eficaz aerodinámica, elegantemente vestida por su carrocería de bajo perfil, en torno a una sólida célula de pasajeros. Tan vital como todo esto es el bajo costo de mantenimiento y el elevado valor estable que este coche

conserva durante largos años.

Su concesionario Mercedes le espera para ofrecerle una prueba y para poner a su disposición las más amplias facilidades de pago, entre las que están la valoración de su vehículo actual y el sistema leasing.

Venga pronto; es vital que Vd. conozca este Diesel.

MERCEDES 190 D El Diesel vital



Mercedes-Benz

Su buena estrella en todos los caminos.

MERCEDES-BENZ ESPAÑA, S. A., Ortega y Gasset, 22-24. Madrid. Tel. 431 94 00.
Y toda su red de concesionarios, con más de 300 puntos de venta y servicio.

Lo último

VISION

PECERA CON RUEDAS



El coche de cristal es un sueño que está a punto de llegar a la realidad. El Vision, un vehículo experimental construido por la firma americana ASC, una compañía especializada

en la fabricación de techos solares, es la mejor aproximación a esa idea de pecera con ruedas que todos los diseñadores de automóviles tienen en su mente.

El Vision no tiene un padre conocido, no tiene la firma de un diseñador destacado como responsable de sus líneas maestras, pero es una



El Vision es el prototipo que demuestra todas las posibilidades del vidrio. El techo circular y las ruedas traseras carenadas son algunos de los detalles más relevantes del modelo creado por los diseñadores americanos.

TODA LA ELECTRONICA CANON
PARA QUE SUS FOTOS DEJEN HUELLA:

Canon T70



UN DEDO ORDENA AL CEREBRO

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

Es la Canon T70.



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



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

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

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

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

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

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



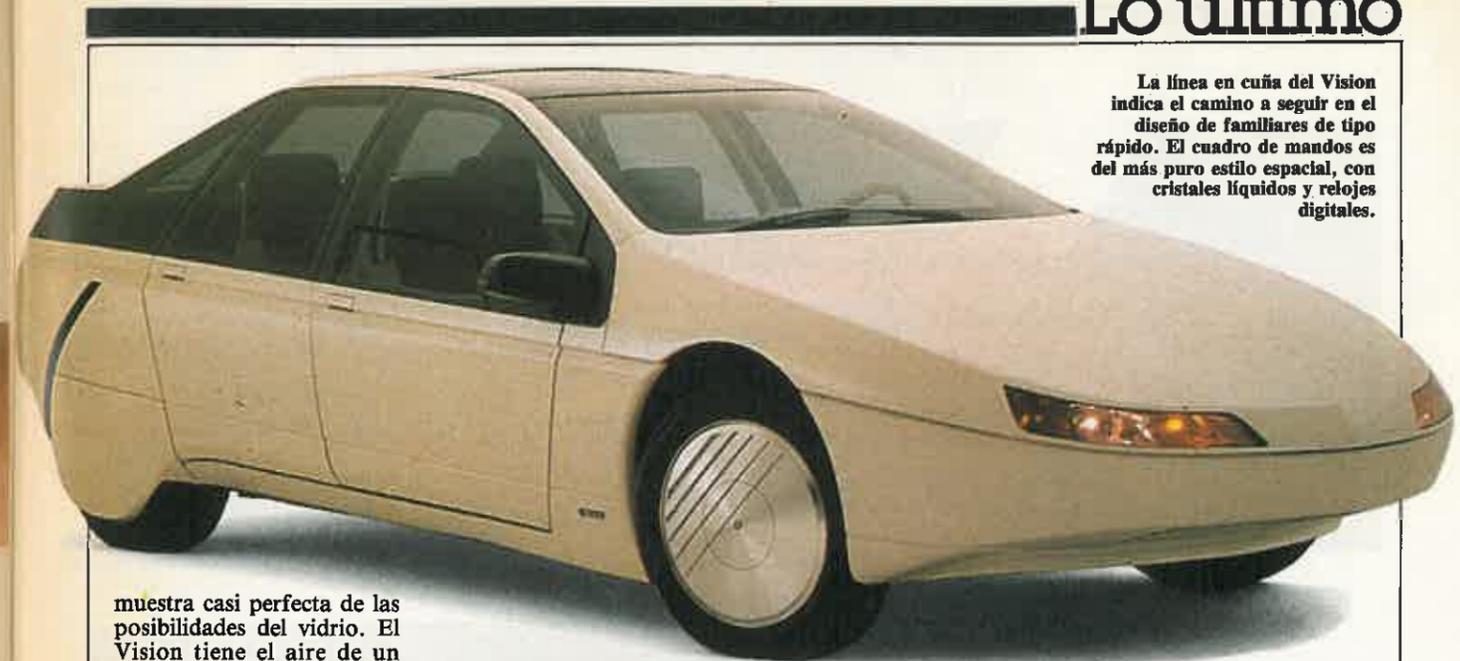
Canon
CAMARA DEL AÑO EN EUROPA

T70

CEREBRO FOTOGRAFICO

Lo último

La línea en cuña del Vision indica el camino a seguir en el diseño de familiares de tipo rápido. El cuadro de mandos es del más puro estilo espacial, con cristales líquidos y relojes digitales.



muestra casi perfecta de las posibilidades del vidrio. El Vision tiene el aire de un coupé deportivo para dos personas y, sin embargo, ofrece cuatro plazas de máxima comodidad en un ambiente refinado.

El prototipo americano tiene soluciones aerodinámicas que ahora mismo son el objetivo de los mejores diseñadores europeos; las ruedas traseras, sin ir más lejos, están recubiertas con un deflector que sólo deja al aire la parte inferior del neumático; el deflector está construido en un material de vanguardia, el uretano maleable, que no se desgasta con el rozamiento como ya demostró en las carreras de Fórmula 1. Hay que reseñar, por otro lado, la presencia de un alerón trasero, el que va dispuesto sobre el portón, que se guía por mediación de un pequeño motor eléctrico: cuando el conductor quiere rodar en plan tranquilo el alerón se pone totalmente horizontal, no ofrece ninguna resistencia al aire, pero tampoco genera el menor apoyo; cuando el conductor quiere ir de carreras el alerón va tomando un ángulo cada vez más fuerte y adapta su capacidad de apoyo a la velocidad del coche.

La forma en cuña del conjunto se ha reforzado con un frontal muy envolvente y bajo, con un parabrisas casi tan inclinado como el capó delantero, y con una parte posterior respingona parecida a la de un Escort, un Sierra o un R-25, pero mucho más limpia, una parte



posterior en la que llaman la atención los grupos ópticos por ir dispuestos muy arriba, y la matrícula, que puede deslizarse hacia un lado por medio de un motorcito eléctrico, para descubrir la boca del depósito de gasolina.

El Vision se ha hecho para demostrar las posibilidades del vidrio, y desde la cintura de la carrocería hasta arriba todo el material empleado es, prácticamente,

cristal; un cristal atérmico que filtra buena parte de los rayos de sol. El techo practicable es una de las mayores curiosidades del prototipo americano; tiene forma circular y va dividido en dos partes; el semicírculo delantero se integra en la mitad posterior con sólo pulsar un botón y todo el conjunto continúa siendo transparente, casi como un descapotable.

El cuadro de instrumen-

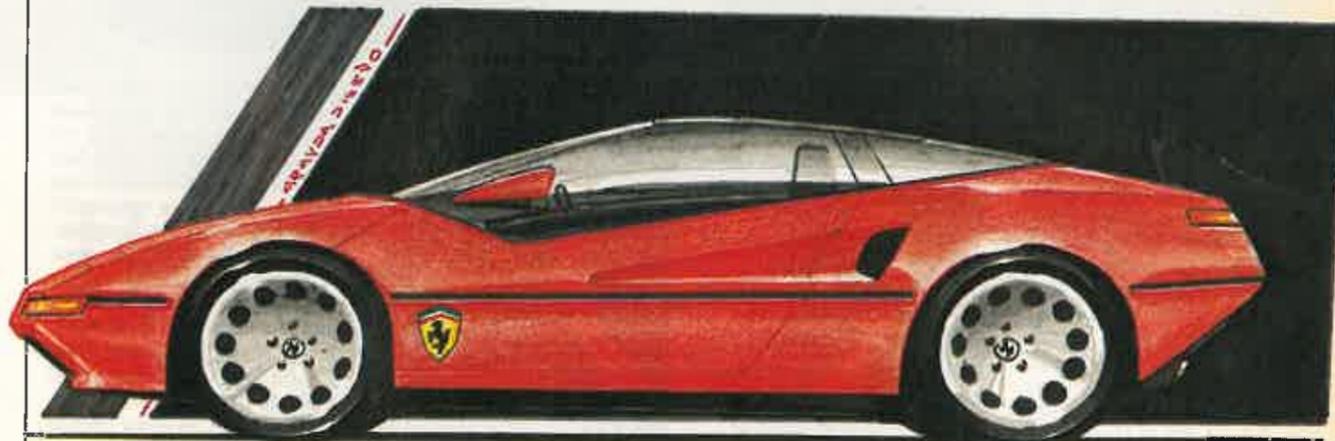
tos del Vision no tiene nada que envidiar al manejo por los astronautas que pilotan el «Discovery», la lanzadera espacial. Los cristales líquidos y los relojes digitales dan el tono vanguardista a un tablero de mandos que mantiene los rasgos habituales en coches de vanguardia como los Ford Scorpio o los Opel Kadett GSi.

Los casi mil trescientos kilos de peso del Vision son, sin embargo, el dato menos futurista de un coche que por su tamaño, 4,30 metros de longitud por 1,71 metros de anchura, debería moverse en la órbita de los mil cien.

El motor, un Chrysler cuatro cilindros con casi dos mil doscientos centímetros cúbicos, es de lo más avanzado que hay ahora mismo en la industria americana. Este motor, provisto de inyección electrónica y de turbocompresor, da casi ciento cincuenta caballos de potencia. El esquema mecánico del Vision también responde a los cánones más habituales dentro de la industria europea: el motor va situado transversalmente y la tracción es delantera.

El coche creado por ASC muestra el camino del futuro para los familiares de cierto tono deportivo; cristal, aerodinámica, potencia y velocidad son los datos clave del Vision, una visión con ruedas para mañana mismo.

Angel Marco
Fotos: Charles G. Proche



JOVENES DISEÑADORES

Francisco Podadera

ESTE es un artículo muy especial que he realizado con cariño y en el que no he tenido que diseñar nada. De ello se han encargado dos jóvenes diseñadores. Yo sólo escribo, aunque también podrían hacerlo cualquiera de los miembros de MOTOR 16, que son los que me han animado a redactarlo.

En este número traemos una pequeña muestra de esas jóvenes promesas que, a pesar de la escasez de medios y de circunstancias adversas, persiguen un sueño, que confío se haga realidad.

Es verdad que en nuestro país no tenemos una tradición de diseño automovilístico, entre otras cosas porque los tiempos de la Hispano Suiza se perdieron y ahora sólo nos queda una Seat emparentada en Volkswagen y algún

empresario aislado con el suficiente coraje para hacer del automóvil su trabajo.

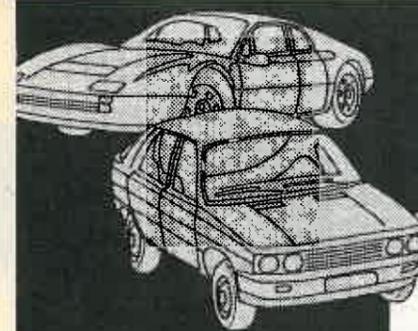
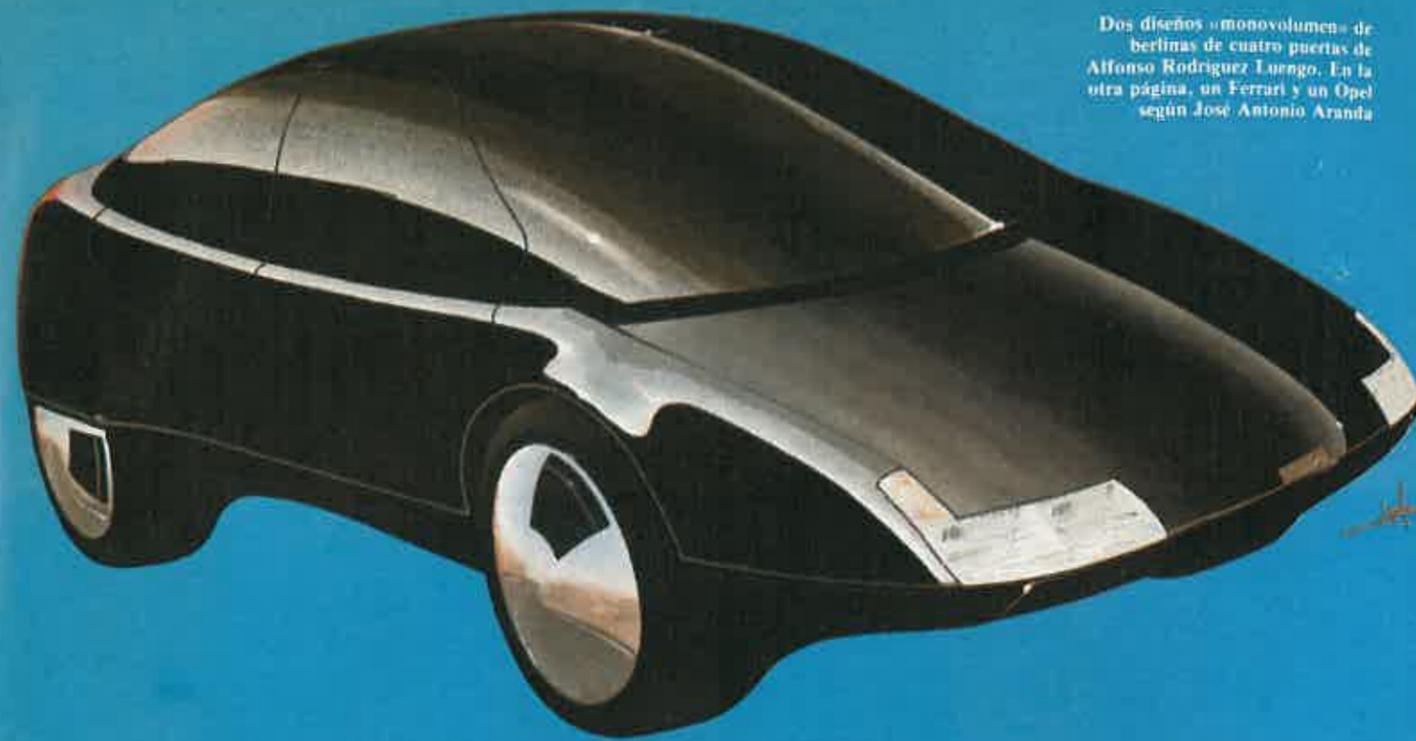
Sin embargo, disponemos de jóvenes con la capacidad suficiente para convertirse en diseñadores de gran talla. ¿Qué les falta? Apoyo. Apoyo por parte de la Administración, por parte de las empresas que en un futuro podrían necesitar sus servicios y por parte del público en general. Es triste ver que un país que quiere integrarse en Europa no haya comprendido todavía que el diseño industrial va a ser una de las claves de su desarrollo económico. Visto desde fuera parece incomprensible que no tengamos al menos una Escuela Superior de Diseño Industrial. Por lo que se ve, desde dentro parece normal.

No poseemos tecnología punta pero

si disponemos de un potencial humano con una creatividad punta. La experiencia con mis alumnos y las realizaciones de jóvenes como Alfonso Rodríguez Luengo, José Antonio Aranda y muchos más cuyos trabajos llenarían más páginas de las que disponemos, me lo demuestran.

Si no disponemos de los centros de enseñanza adecuados, una buena política es enviar a diseñadores en potencia a centros como el Art Center College of Design americano o al Royal College of Art inglés. En otros países es normal que fábricas de automóviles tengan alumnos becados en estos centros y puedo asegurar que inversiones de este tipo son altamente rentables para las empresas y para el país. Sólo hace falta tener conciencia de ello.

Dos diseños «monovolumen» de berlinas de cuatro puertas de Alfonso Rodríguez Luengo. En la otra página, un Ferrari y un Opel según José Antonio Aranda



¡ Se ha demostrado !

En Neumáticos para Automóviles...

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

¡ FIRESTONE llega más lejos !

S-211

HS-1

S-660



En huellas Normal Ancha y Superancha.

Firestone





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

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

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

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

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



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

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

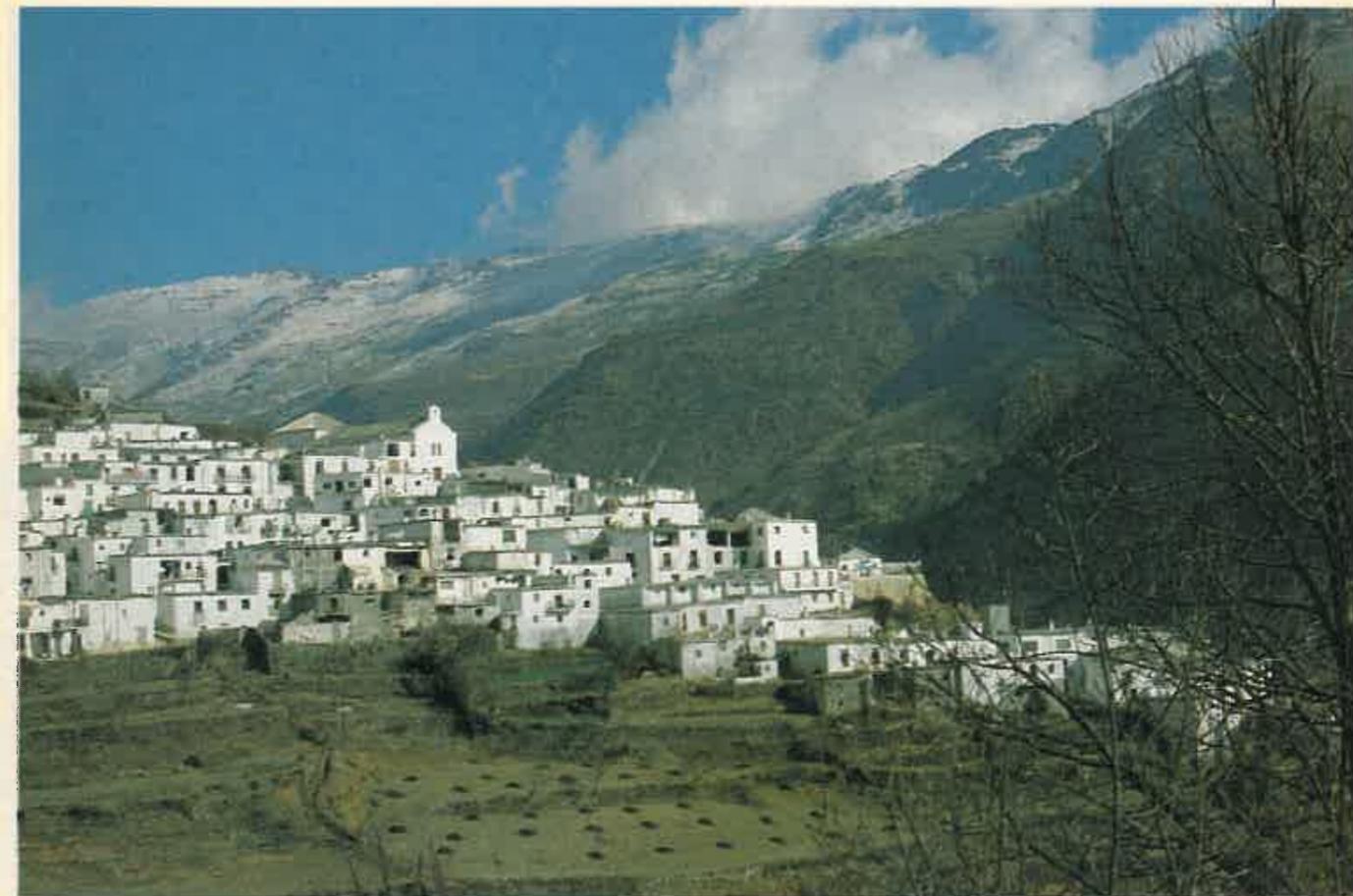
Y por si fuera poco; entrada AUX compatible con el primer reproductor de Compact-Disc para automóvil del mundo: El CDX-1 de Pioneer. La «locura». Sólo con él se obtiene la más Alta Fidelidad, porque incorpora al sonido del automóvil la dinámica y la fuerza de las grabaciones digitales.

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



PIONEER
 El futuro en sonido e imagen.

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



TREVELEZ, EL TECHO DE ESPAÑA

Al llegar el tiempo bueno, muy femeninamente, Sierra Nevada abre sus lomas, pasos, veredas y vericuetos, y muestra incluso las intimidades que, pudi-bunda, ha ido escondiendo bajo hielos en los largos meses de invierno. Así pues, es éste el tiempo del aventurero motorizado, del deportista de no muy altos vuelos, del común mortal sobre cuatro ruedas: del automovilista en fin.

Hay una emotiva carretera que, saliendo de Granada, sube a la sierra casi en vertical. A los 35 kilómetros llega a las pistas de esquí y al parador nacional, con lo cual nos coloca en los 2.500 metros de altura, para luego proseguir (en verano, claro) bordeando las míticas, legendarias, moles del Veleta y el Mulhacén, para descender luego a Capileira, que ya es el lado sur de la sierra, el que da al mar, como quien dice.

Es una manera abrupta y ocasional de introducirse en la Alpujarra grana-



dina, un brinco sobre los lomos de los gigantes penibéticos. Pero, aunque más lenta, hay otra vía de acceso a esta singular comarca que, por ser algo lateral y subrepticia, proporciona al viajero más acopio de emociones.

Carretera de Granada a Motril. Pronto, un repecho que se tilda de puerto y allí está el lugar del Suspiro del Moro. En siguiendo, deja de verse Granada. Allí, boabdiles nosotros, suspiramos y seguimos, eso sí, sin madre que nos reproche.

Estamos ahora en el valle de Lecrín. Por aquí inició un viaje que ya es literatura histórica, hace algo más del siglo, Pedro Antonio de Alarcón, aquel sensitivo meapilas. De resultados de aquel viaje escribió un libro, titulado «La Alpujarra», bueno de leer para quienes aventuren sus ocios por estos magníficos parajes.

Dúrcal, Béznar... ¡Qué curiosa cantidad de acentos graves o esdrújulos en



estos topónimos! Orgiva, Cáñar, Ugijar, Jorairátar, Trevélez...

Pero es Trevélez a donde vamos. Desviémonos, por tanto, a la izquierda, según venimos de Granada hacia Motril, para tomar la carretera que nos lleva, lo primero, a Lanjarón, pero pasando por el puente de Tablate, que es un lugar muy de admirar no sólo por el paisaje del hondo desfiladero sobre el cual el puente salta, sino por las evocaciones épicas que suscita en el viajero. Como puerta de entrada que es a la recóndita Alpujarra, allí se han librado cien batallas, miles de hombres han muerto; quizá un aparato ultrasensible podría aún recoger entre los riscalos de Tablate los ecos de infinitos estampidos.

Balneario y lugar de Lanjarón, con el aire modernista, un tanto decadente y charlestoniano de todas las estaciones termales. No nos detengamos, que me paso de líneas y me cortan la crónica.

Adelante, y estamos en el lugar de Orgiva, histórico donde los haya. Más allá, y voy a salto de mata, las tres joyas del barranco de Poqueira: Pampaneira, Bubiñ y Capileira. ¿Estamos en Galicia? ¡Que va! Son topónimos moriscos, antiquísimos, previos incluso a la conquista de Granada por los Reyes Católicos, a la posterior sublevación y expulsión de los moriscos y a la subsi-

guiente repoblación de este paraíso agareno por gentes de Extremadura, de Galicia y de León.

Pampaneira, Bubiñ y Capileira. ¡Qué bonitos los tres, como trepando la áspera ladera, tan blancos como puñados de sal esparcidos por la mano de un gigante!

Pitres, Pórtugos, Busquístar... Un poco más y ya estamos en Trevélez, que presume de ser el municipio más alto de España y seguramente de Europa: 1.700 metros, más o menos.

Juan *el Nuestro*, que es mi sherpa y mi amigo de Trevélez, está cargando estiercol en los serones que acaba de colocar a su yegua castaña, y me da una mano olorosa a establo —olor agradable, al menos para mí— al tiempo que me muestra contenidamente su alegría

“ Juan el «Nuestro», que es mi sherpa y mi amigo de Trevélez, está cargando estiercol en los serones que acaba de colocar a su yegua castaña y me da una mano olorosa a establo ”

de verme. Juan *el Nuestro* es un serrano de Trevélez, yo diría que típico: su sombrero de fieltro, su traje de chaqueta, su cara labrada como una loma torrencial. Así son los hombres de Trevélez, o ese es su aspecto. Por dentro son sabios, conocedores, indulgentes y recios. Las mujeres son suaves en el trato, bonancibles en la apariencia, tal como Angustias, su hija, que regenta un bar-posada que se llama Castellón, en unión de su marido, Antonio.

Las mujeres de Trevélez llaman a su marido *el mío*, en tanto que los hombres llaman a la mujer *el ama*. Ellos, con su sombrero y traje; ellas, con mandil y pafiuelo a la cabeza. Los críos son aparte. En el anochecer pueblan las calles empinadas con sus gritos y sus tirabeques, una vez que han dado de mano en la escuela.

Subí una vez desde Trevélez, acompañado, o más bien guiado, por Juan, hacia las faldas del tremendo Mulhacén. Como Trevélez es un pueblo de tres escalones (el Barrio Bajo, el Medio y el Alto, que se van superponiendo ladera arriba), conforme vas penosamente ascendiendo se te queda abajo un panorama que parece de belén. Lo primero que salta a la vista es la disposición del pueblo: alargado, dividido en tres y trepando, abrazado por sus dos ríos, el Grande y el Chico de Trevélez. El río

Grande de Trevélez es famoso por sus truchas.

Al cuarto de hora de subida, si se hace parada y se empuja la bota, ya tienes Trevélez a vista de pájaro; es el momento de distinguir la peculiar arquitectura de estos pueblos alpujarreños: casas de tejado plano, escalonadas. (Mal dicho lo de tejado: estas casas no tienen tejas, sino terrazas; terrazas de tierra. Son techos planos, cubiertos con un material que llaman *launa*, plateado, que es como una fina arena de pizarra. La *launa* es impermeable si se coloca bien apisonada sobre los techos, que son de lajas sobre viguería de madera). Como las casas trepan en escalón, la terraza de una sirve de patio o tendedero, o secadero de frutos, a la casa superior. A las terrazas llaman aquí *terraos*, muy bien llamadas, y están todas perforadas de chimeneas, muy altas, muy rectas, muy cilíndricas o troncocónicas, cubiertas con variados capirotos.

Los de Trevélez, con mucha familiaridad de siglos, al Mulhacén, que es la más alta montaña de la península Ibérica, le llaman *El Cerro*. Bien, pues en la subida hacia *El Cerro* va quedando Trevélez mínimo, como un gusano



Como las casas trepan en escalón, la terraza de una sirve de patio o tendedero, o secadero de frutos, a la casa superior.



Los pueblos de la Alpujarra se distinguen por su blancura, serrana y abierta, colgados del monte y rodeados de bancales.

DATOS

Trevélez está a 92 kilómetros de Granada, 69 kilómetros de Motril, 174 kilómetros de Málaga, 169 kilómetros de Almería y 525 kilómetros de Madrid. Su altitud es de 1.700 metros sobre el nivel del mar.

En Trevélez puede uno alojarse en diversos hostales y bares: Castellón, Joaquín Rogelio, Fernández y Alvarez. Durante el verano hay abundante oferta de casas particulares.

En las proximidades de Trevélez hay diversidad de alojamientos, no muy caros. Así, en Pórtugos, Pampaneira, etcétera.

La comida popular (sin excluir las truchas, en su tiempo) incluye las migas de pastor, la olla de papas y matanza y las papas a lo pobre. Sin echar en olvido el famoso jamón de Trevélez, procurando elegir bien entre el industrial y el casero, que se llevan mucha diferencia.

El conductor que viaje por la Alpujarra habrá de andarse con cuidado por estas carreteras de alta montaña. Una buena revisión previa de mecánica y neumáticos evitará problemas, más graves cuanto que pueden producirse en zonas de escasa población.

En toda la ruta principal de la Alpujarra grandina hay gasolina únicamente en Lanjarón, Orjiva, Cádiar, Ugijar y Albuñol. Recomendable no circular nunca con la luz de reserva encendida.

blanco partido en tres (en seguida explico lo de Trevélez y los tres Vélez), y a la derecha te dejas tremendos tajos por donde trisca la cabra montés. Una línea transversal dibuja el pequeño regato labrado en la piedra que lleva agua a los ínfimos regadíos moriscos organizados en bancales. Los bancales dan a estas laderas serranas la apariencia de un tejido de pana basta, enfilados y trabajosos, haciendo escalones cultivables para evitar que la ladera se desmorone.

Lo difícil es dar idea, con simples imágenes, de la grandiosidad de todo esto.

Por ejemplo, las eras. Esta gente serrana, desde que era morisca, o quién sabe si mucho antes, ha sembrado, a base de bancales, todos estos derrumbaderos. Para trillar el cereal ha construido eras. Estas eras son superficies circulares colocadas, naturalmente, en horizontal, pero sobre laderas inclinadísimas. Las eras tienen un piso de grandes lajas de pizarra, y cuando las ves desde la altura —aquí todo se ve desde la altura— parecen gigantescas monedas desparramadas por una pared casi vertical, alfombrada de piornos, lavandas, romeros y salvias.

Me quedo corto. Juan *el Nuestro* se sabe los criaderos de otras especies botánicas, como la zancarafia o la manzanilla real, tan cotizada, o incluso, subiendo más, la genciana y la estrella de la nieve.

La Campiñuela, donde Juan y yo re-postamos, es una caseta con una era, seguramente las más altas de España. Aquí suben los pastores en el verano y cuando se van dejan enterrada la cose-

cha de patatas para tener comida a la vuelta, muchos meses más tarde.

Pero vamos de vuelta. Trevélez queda cuatrocientos metros abajo, pero lo ves un poco por delante de la punta de las botas. Trevélez, partido en tres: Trevélez, trino y uno.

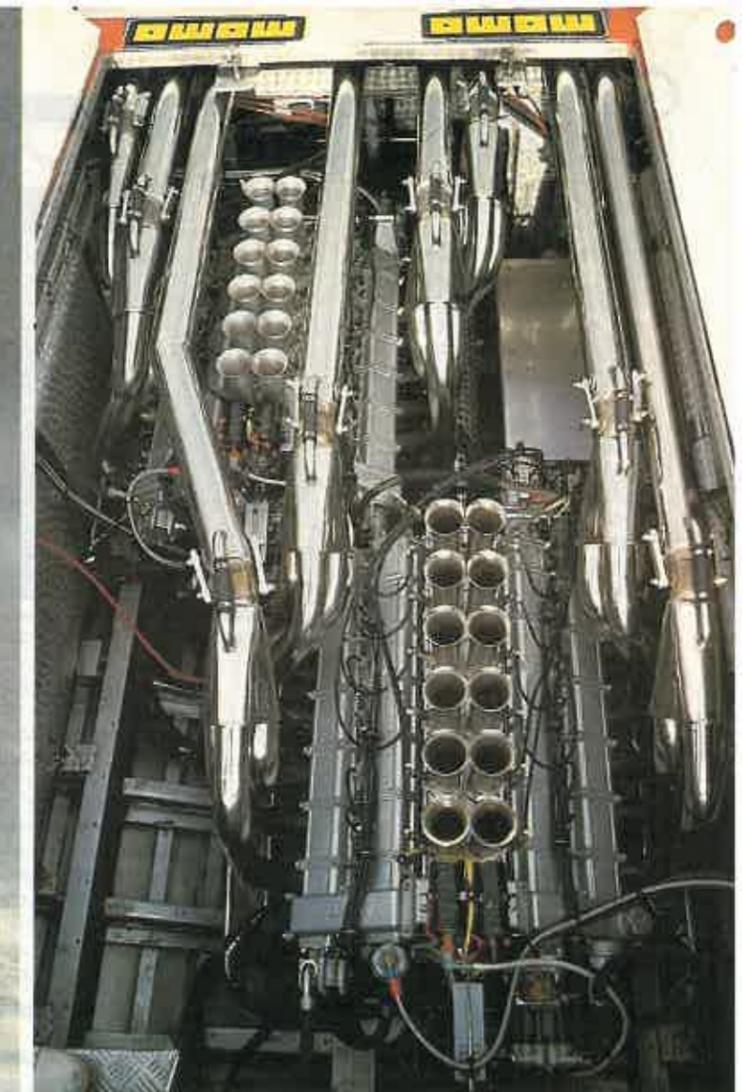
Y explico lo prometido. Trevélez viene de los tres Vélez. Eran éstos tres hermanos, sin duda moriscos, que se repartieron el lugar en remotos tiempos. Debieron ser como Caín, Abel y un tercero en discordia, puesto que, finalmente, hicieron cada uno su barrio, y aquí paz y después gloria. Los tres barrios de Trevélez están muy bien diferenciados. El Bajo es el más cosmopolita y jamonero, tiene su hostel, sus bares, su plaza y su iglesia, y hasta una fuente con un escudo de oso y madroño que no sé bien qué hace allí. El Medio es el más auténtico (por decirlo de algún modo), el más completo, el más agricultor y ganadero. El Alto es el más alejado y sencillo, quizá el más pobre, seguro el más prístino.

Por el barrio Bajo pasa la carretera, cruzado el río junto a la central eléctrica. Podemos tomarla en dirección a Juviles (otro hermoso pueblo alpujarreño) o volver sobre nuestros pasos hacia Busquístar o Pórtugos. Encontraremos por cualquier parte lanchones, desfiladeros, secarrales... Un paisaje de rotundas y hermosas incoherencias en el que recordar los versos de la copla:

*En la Alpujarra
todo va fuera de camino
menos el agua.*

Eduardo Delgado
(Texto y fotos)

OFF-SHORE AL GALOPE MARINO



El barco ganador, el «Cinzano» de Renato Della Valle, equipaba dos motores Lamborghini de ocho litros de cilindrada y 740 caballos de potencia cada uno.

EN medio de un ensordecedor ruido de motores una docena de mecánicos monstruos marinos se lanzan a toda velocidad, entre enormes surtidores y nubes de espuma. Pocos espectáculos resultan tan emocionantes. Los diferentes pilotos escogen sus tácticas de salida, en relación con sus propias habilidades y la confianza que tengan en sus máquinas. Así, los punteros suelen salir tranquilos, para evitar cualquier problema, como por ejemplo, el tener que navegar sobre las olas de los demás participantes, lo que les obligaría a maniobras peligrosas. Recientemente se han realizado dos pruebas, puntuables para el Campeo-

nato de Europa de Offshore, de las clases 1,2, 3E y 3D. Han tenido lugar en Vilanova i la Geltrú y Palma de Mallorca y en ellas han participado los principales especialistas de Italia, Suecia y Alemania, además de una simbólica participación española en las clases más pequeñas. Pero las auténticas estrellas son los monstruos de Clasel. Se trata de lanchas de hasta 16 metros de eslora, dotadas de los motores más grandes que se utilizan en competición. El tope de cilindrada está en 16.200 centímetros cúbicos para los de gasolina y 32.400 para los diesel. Estas cilindradas permiten desarrollar de 1.200 a más de dos mil caballos sin forzar las máquinas. El

número de motores es libre, de tal manera que para gasolina se suelen montar dos motores de ocho litros, y en diesel pueden ser dos, tres o cuatro motores entre cuatro y seis litros de cilindrada, dado que en el mercado no se encuentran motores rápidos de más cubicaje. Respecto a la pasada temporada, la flota europea ha aumentado de número, y las mecánicas se han afinado mucho. Por ejemplo, una de las tripulaciones punteras del año pasado, la de Renato Della Valle y su «Cinzano Bianco», han pasado de montar motores norteamericanos de ocho cilindros para instalar dos magníficos Lamborghini, de 12 cilindros en V y dos árboles de le-



vas en cabeza, por culata. Estas joyas de la mecánica con un desarrollo del motor que monta el Countach aumentándolo a 8.000 centímetros cúbicos, con un sistema de inyección mecánica, desarrolla 740 caballos. Esta motorización parece que está perfectamente a punto, lo que ha permitido a Renato ganar las dos pruebas en su clase. Aparte estas veleidades mecánicas, Della Valle es el piloto menos innovador de todos. Sin embargo, muchas novedades se han producido en un año, principalmente en lo referente a las mecánicas diesel que con las modernas tecnologías logran potencias muy superiores a las que desarrollan las de gasolina. Por con-

tra, pesan mucho más, y al ser mayor el número de motores, los problemas de transmisión resultan, en muchos casos, insalvables. Algunas soluciones ingeniosas se están probando, por ejemplo, para el tema del peso, el enorme «Nitro», dotado de cuatro motores diesel de seis litros cada uno, incorporará un ala, en la parte posterior, para contrarrestar el peso de motores y transmisiones.

Las dos pruebas, recientemente celebradas en España, han sido ganadas por el «Cinzano Bianco» de Della Valle, que de esta manera se perfila como ganador del título continental e intentará recuperar el Campeonato del Mundo, que no alcanzó la pasada temporada. Los demás participantes manifestaron falta de puesta a punto. El único que hizo frente a los grandes fue el catamarán «Mededil», que marchó en primera posición durante bastante tiempo, pero luego rompió uno de sus motores Aifo Diesel de 5.800 centímetros cúbicos y 540 caballos de potencia.

Della Valle cubrió las 146 millas del recorrido a una velocidad media de 65,8 nudos, lo que es lo mismo 123,38 kilómetros hora, velocidad notable si se



El espectáculo del Offshore también está fuera del agua, en los pantalanes, con las vistosas mecánicas a la vista del público.

piensa que el agua resulta bastante dura y además muy poco llana.

La participación española no ha pasado de ser testimonial, dado que en este país no existen máquinas de este tipo, únicamente en Vilanova, José Mauri y José María Serra consiguieron terminar en segundo lugar en la clase 3D con el barco más pequeño y menos potente de los que participaban.

Es una lástima que el Offshore, que proviene directamente de las lanchas de contrabando, no tenga difusión en este

país por falta de espíritu deportivo. Las «compañías» gallegas del contrabando de tabaco rubio disponen de lanchas, que en vacío pueden resultar sumamente competitivas, pues llegan a montar cinco motores fuera borda de más de trescientos caballos. Dichas «compañías» deberían haber alineado un par de barcos por clase, que con el incentivo de la presencia de alguna lancha de Aduanas cerca, seguro que hubieran resultado imbatibles a tanto señorito deportista, con menores conocimientos y habilidades náuticas.

Otro de los espectáculos del Offshore lo constituyen los enormes, brillantes y vistosos camiones en los que se desplazan los barcos, de regata en regata. Se lleva la palma también el del campeón, dotado de una grúa hidráulica y dos motores de repuesto para el barco. En su puerta, un rótulo en el que aparece todo el equipo: el patrón, el navegante, el mecánico y el simpático Beppe, conductor del camión.

Texto y fotos:
José Luis de la Vía

VENTAS TURISMOS DE IMPORTACION

En mayo se han vendido (Península y Baleares) 5.478 automóviles de importación, lo que significa la tasa más baja del año (el 7,3 por 100 sobre el total de ventas). Por marcas, Opel, con 1.681 coches, supera ampliamente a Renault (692), Ford (587), Fiat-Lancia (479) y BMW (370). Por modelos, los cinco primeros modelos son los mismos que ocupaban este puesto el mes anterior. En mayo ha sido el Kadett quien se ha llevado el gato al agua, gracias sobre todo a la versión GSi, de la que se han vendido 430 unidades (el 62 por 100 de las ventas del modelo), lo que pone de manifiesto el enorme acierto de su versión deportiva, esperada por muchos clientes, que tienen que esperar en los concesionarios a que dispongan de una unidad. Algunas sorpresas, como la presencia, por vez primera en su historia, del Cherry, cuya última promoción le ha permitido situarse entre los 10 más vendidos; o el Montego, que aparece por vez primera.

	Modelo	Mayo	Enero-mayo
1.º	Opel Kadett	689	2.569
2.º	Renault 25	635	2.216
3.º	Opel Ascona	625	2.834
4.º	Ford Sierra	532	2.085
5.º	Opel Rekord	312	1.303
6.º	BMW serie 3	267	1.028
7.º	Fiat Uno	207	818
8.º	Fiat Regata	138	555
9.º	Citroën CX	135	732
10.º	Nissan Cherry	106	226
11.º	Rover	97	472
12.º	Austin Metro	96	397
13.º	BMW serie 5	85	384
14.º	Audi 90	83	157
15.º	Volvo serie 3	79	417
16.º	Renault Fuego	57	263
17.º	Mercedes 190	52	245
18.º	Autobianchi	51	211
19.º	Austin Montego	51	51
20.º	Skoda LS	43	142



Oferta de la semana

La financiación, más barata

En estas épocas estivales en las que las compras de automóviles aumentan ostensiblemente, y siendo la financiación uno de los temas que más preocupan a los compradores, hoy les podemos informar que uno de los sistemas más



interesantes para la adquisición del nuevo coche son los créditos personales que conceden algunos bancos y cajas de ahorros; de las informaciones que hemos podido recabar se encuentra como el banco que ofrece intereses más bajos el Citibank, con tan sólo un 11,5 por 100 anual.

FASA-RENAULT

JUNTA GENERAL ORDINARIA CELEBRADA EN VALLADOLID EL DIA 12 DE JUNIO DE 1985

El Consejero Secretario, don Santiago López González, dio lectura a la Memoria, Balance y Cuentas del Ejercicio de 1984, de los que se destacan las siguientes cifras:

	1984
Producción nacional de turismos y furgonetas	1.254.515
Producción de Fasa-Renault	239.514
Matriculaciones totales en la Península y Baleares	552.102
Ventas de Fasa-Renault (incluidas exportaciones)	240.525
Cifra de negocios de Fasa-Renault	197.111
Exportaciones de Fasa-Renault (en millones de pesetas)	68.602
Cash-flow (en millones de pesetas)	9.870

Las inversiones efectuadas en 1984 fueron de 17.579,1 millones de pesetas.

La Junta aprobó la gestión del Consejo en 1984 y los acuerdos propuestos.

RESUMEN DEL DISCURSO DEL PRESIDENTE DON MANUEL GUASCH

— Las matriculaciones de automóviles han descendido, debido a la situación económica que hemos vivido en el año 1984. Cada vez que disminuye el consumo privado, descienden también las ventas de automóviles.

— El potencial consumidor de automóviles en nuestro país sigue siendo muy alto, pero la renta disponible en manos de los particulares no ha favorecido el consumo.

— El cash-flow resultante ha sido de 9.800 millones de pesetas, con unos beneficios de 765 millones de pesetas.

— Estimamos que el sector puede haber perdido en su conjunto alrededor de 50.000 millones de pesetas, lo que indica la fuerte crisis que se está viviendo.

— El año 85 está resultando muy errático, con variacio-

nes muy fuertes cada mes. Pensamos que las matriculaciones de este año serán similares a las del año anterior.

— Estamos preparados para la integración en la CEE, tanto desde un punto industrial, como tecnológico.

— Nuestra estrategia actual se concreta en una doble acción de reindustrialización, con un fuerte plan de inversiones y de adaptación de la oferta a la demanda, con el consiguiente descenso de efectivos.

— Uno de nuestro principal activo cara a la integración, es nuestra fuerte implantación comercial, que abarca toda la geografía española.

— Nuestro Plan Trienal de inversión prevé una cifra de casi 50.000 millones, de los cuales 12.000 millones corresponden a innovaciones tecnológicas puras.

Mercado

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

KTM

250-MXT	250	40	110	402.800
250-GS	250	44	110	482.600
250-MC	250	40	110	489.300

LAMBRETTA

125	123	6	87	172.577
150	148	7,5	97	179.386
200	188	9,7	107	185.120

LAVERDA

NOE-1000	981	84	215	1.165.000
----------	-----	----	-----	-----------

MONTESA

Cota 242	233,3	-	-	272.230
Cota 348 Total	349,6	-	-	270.290
Cota 350	349,6	-	-	283.240
Enduro 80 H7	74,8	30	80	230.540
Enduro 250 H7	246,3	71,9	110	321.480
Enduro 300 H7	349,0	130	130	242.220

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

MORINI

Impala 125	124	10	110	208.780
Impala 175	174,7	13	130	220.050

MOTO GUZZI

Y 50 III	490	47	170	806.548
Y 50 Monza	490	48	175	842.473
Y 50 Custom	490	47	165	857.170
Y 65	643,4	52	185	863.660
Y 65-SP	643,4	52	180	770.305
Y 65-Custom*	643,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
Le Mans II	844	81	220	1.003.934
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.655
1000-Convert	948,8	-	-	819.250
California II	948,8	-	-	1.076.845

MZ

ETZ 250	245	21	130	350.000
---------	-----	----	-----	---------

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

OSSA

250 TE	244,2	-	130	271.093
250 Coax	244,2	100	100	343.980
300 Trix	302,7	-	-	332.130
350 Tv-Ya	250,0	-	-	297.990

PUCH

Cobra M 82-TT-AD	73,3	12	86	232.300
Cobra M 82-Crest	73,3	14	30	199.800
Cobra M 82-TD	73,3	10	90	246.600

RIEJU

Strale	74	8,5	-	183.000
Marathon MH-80	75	14	-	214.500
Marathon Enduro	81	20	-	307.000
Marathon Cross	81	20	-	307.000

SUZUKI

GSX 550 EB	572	87	195	751.204
GSX 750 EB	747	87	230	950.733

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

VESPA

Katana GSX 1100*	1.074	103	231	1.150.724
------------------	-------	-----	-----	-----------

YAMAHA

75 Junior	74,0	4,0	80	149.242
75 Eléct.	75,0	4,4	90	154.126
125 Eléct.	123,3	8,2	100	167.086
125 Eléct. II	123,3	8,2	100	176.447
125 NC	123,3	8,2	100	155.692
150 Nis	149,6	8,2	100	175.708
200 DN	198,0	10,2	110	188.082
200 DNN	198,0	10,2	110	189.880
200 Nis	198,0	10,2	110	210.531

OTRO

OT 110	-	-	-	217.550
SR 250	239	17,0	115	358.300
SR 250 Special	249	20,0	117	358.050
XS 400	386	45,5	175	885.200
XJ 600	589	72,0	200	839.500
XJ 600	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	87,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.087	125,0	250	1.537.315

Cuéntenos su caso



POLO ALEMAN

El pasado día 13 de mayo mi mujer compró un Volkswagen Polo CL 55 y pocas semanas después comienzo a explicarme las razones de las cuantiosas pérdidas de nuestra empresa estatal. No nos facilitaron el libro de servicio, diciéndonos que lo recibiríamos algunos días después. He podido conocer que aún no está disponible, cuando ya hace muchos meses que está en la calle. Por lo visto, el libro se está realizando en Pam-

plona y aún no se ha terminado. Sobre este modelo, apenas los mecánicos de algún concesionario oficial saben nada, ni siquiera las cotas de reglaje. Esto he podido comprobarlo en el concesionario más próximo a mi domicilio: Mavilsa, en Fernández de los Ríos, 104, de Madrid. Siempre he creído que Seat se obligaba, previamente a sacar un nuevo modelo, a dar cursos de información a su red comercial, pero por lo visto no es así. Espero que por lo menos no

tenga problemas en el Polo, porque tengo mis dudas sobre la calidad de las reparaciones.
Javier Bolívar
Madrid

QUERIDAS COMPAÑERAS

Les escribo con la esperanza de que me informen sobre alguna publicación en la que se lleven a cabo pruebas de vehículos industriales o mixtos, como el Ford Transit, ya que estoy interesado en la compra de algo por el estilo. Querría también, si es posible, me informaran sobre algún centro en el que se impartan clases de mecánica, dos o tres horas a la semana y a un horario asequible para compatibilizarlo con mi trabajo.

Miguel A. Rodríguez
Madrid

Respuesta.—En nuestro país existen varias revistas especializadas que abordan la información sobre vehi-

culos industriales; de entre ellas, citamos el semanario «Auto Revista» o el mensual «Cambus». Ambas pueden encontrarse en su quiosco habitual. En cuanto a clases de mecánica a horas no lectivas, se nos ocurre cualquier centro de estudios por correspondencia, como CCC y otras.

NO ES VESPA TODO LO QUE RELUCE

Hace algún tiempo llevé a reparar una moto al taller Vespakit, situado en la calle Maestro Alonso, 3, de Madrid. Al ir a recogerla me informaron de que había sido robada, sin que se hagan cargo del valor de la moto. Al poco tiempo ese taller se cierra, y su propietario abrió otro en la calle Ruiz Perelló, 8.

He denunciado el caso en el Juzgado, Asociación de Consumidores y en la Consejería de Comercio de la comunidad, y lo más curioso del caso es que me informaron en la casa Vespa que el taller Vespakit nunca ha sido ni es taller oficial de la marca, por lo que ellos no tienen ninguna responsabilidad. Prácticamente doy por perdida mi moto, pero escribo esta carta para que sirva de advertencia a futuros usuarios sobre más de un servicio oficial de la marca que luego no lo es tanto.

Basilio Galán
Madrid

TAMBIEN LOS HAY BUENOS

Desde finales de mayo del pasado año soy poseedor de un Renault 11 TSE, y les escribo porque no es muy corriente ver en esta sección que elogien las garantías de los distintos fabricantes. Pues bien, mi caso es muy distinto, ya que conmigo siempre se han portado excelentemente, a pesar de que algunas veces lo llevé por un simple ruidito que, fuera de garantía, ni me molestaría en señalar. Me gustaría que desde esta sección se diese públicamente las gracias

NOTICIAS DE EMPRESA

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.

SPOT PREMIADO

El spot español «Gracias, señor», creado por BCK/Madrid para la Dirección General de Tráfico, ha sido premiado en la serie



Educación Vial del I Festival Internacional del Cine Publicitario para Información Social, celebrado recientemente en Helsinki. A esta primera edición han concurrido 130 películas relacionadas con campañas de tráfico, sanidad, alimentación, civismo, lucha contra el tabaco y alcohol, y otros temas informativos de carácter no comercial.



FUJITSU EN CUESTA

La firma Musicom, S. A. y el piloto catalán Ramón Brucart han llegado a un acuerdo para patrocinar a este último en el Campeonato de Cataluña de Velocidad de Subida en Cuesta, bajo el patrocinio de Fujitsu Ten.

PASO LA CRISIS

Lufthansa, la compañía de aviación alemana de mayor prestigio, ha logrado en 1984 los mejores resultados desde su fundación, gracias a la mejora del mercado, que le permiten subsanar las pérdidas de los años de recesión —1980 y 1982— y sentar las bases para los planes de inversión de los años noventa, en los que renovará su flota de largo recorrido. El Consejo de Administración propondrá a la Junta de Accionistas el pago de unos dividendos del siete por ciento.



EL POLO DE VOLVO

Se ha presentado en Madrid el equipo Volvo que participará en la temporada alta de polo en el Club de Campo y el Club Puerta de Hierro de la capital de España. El equipo, compuesto por Mariano Olazábal, Pedro Domecq, Ignacio Domecq y Samuel Moreno, parte como favorito en las cuatro grandes pruebas que constituyen esta temporada, donde está incluida la Copa de Su Majestad el Rey.

«CACHAREL» NAVEGA

La actriz Rosalía Dans es la madrina del barco «Cacharel». Este barco, que por segunda vez participa en la Regata Vuelta a España, está capitaneado por Miguel Lago, del Club Náutico de Vigo, al que pertenece, asimismo, toda la tripulación. Patrocinado por



CRITICA DE TIENDAS

TOURON, S. A. C/ La Granja, s/n. Alcobendas, Madrid

El importador para España de los motores marinos fuera borda Mercury e intra-fuera borda Mercruiser, ha cumplido este año su XXV aniversario. Unas amplias instalaciones, 2.000 metros cuadrados cubiertos, además de unos patios de almacenaje y descarga forman las instalaciones. En la planta baja se encuentra el patio de hibernaje, exposición de motores y cascos nuevos, así como barcos y motores de ocasión. Disponen en esta nave de un apartado dedicado a taller mecánico, donde se reacondicionan cascos y hacen pequeños trabajos de fibra. En la segunda planta se en-

cuentra la exposición de accesorios y almacén, punto este a destacar, pues el nivel de existencias es muy bueno. En repuestos denominados de primera necesidad, el porcentaje de servicio en media promediada anual supera el 99 por 100, y en las demás piezas es superior al 90 por 100, de este 10 por 100 de fallo, un 6 por 100 del servicio se realiza entre quince y vein-

te días, el resto depende del envío desde fábrica. En las otras plantas se encuentra el servicio de informática y las oficinas disponen también de una sala-taller de formación para la red de concesionarios, en los que se imparten cursillos a distintos niveles y regularmente para todos los mecánicos. La plantilla aproximada es de 20 personas.



Puntuaciones: Exposición, 6; repuesto, 9; taller, 8; entregas, 8.

tanto a Renault como a su concesionario en Vivero, Blanfor SL, en mi nombre y en el de me imagino muchos usuarios que no van a escribir nunca, pero que se sienten igualmente bien tratados.

Francisco Leal
Vivero-Lugo

LA GARANTIA ES LA GARANTIA

A mediados del mes de abril compré a Import Motor Pages, S. A., de Gerona, una motocicleta BMW K-100, a la cual encontré desde el primer momento una vibración en aumento por kilómetros que comuniqué a los tres o cuatro días de estrenarla, en la revisión de los mil y por fin a los 1.700 kilómetros de espera, toda vez que me decían que esperase, que era posible que se marchase el ruido. Los mecánicos de BMW Gerona, después de repetidas consultas con la casa central en Madrid, llegaron a la conclusión que se debería sustituir el piñón del eje primario, si ése no fuese

el problema, montar y desmontar hasta encontrarlo.

¿No debería en casos como éste sustituirse el motor y se acabó el problema?

Francisco Navarro
San Feliú de Guixols

LLEGO LA FIESTA

EN esta ocasión me dirijo a ustedes únicamente para agradecerles el que, al fin, me dieran unas explicaciones por medio de las cuales pude resolver mi problema. Tras siete años de posesión de un Ford Fiesta, fue necesario cambiarle el embrague cada diez meses. Siguiendo sus consejos, me puse en contacto con la firma Fraymon, donde fui magníficamente atendido y se me dieron las instrucciones oportunas para resolver el problema de una vez por todas. De modo, pues, que, una vez más desde su revista, que un día sirvió para hacer públicos mis problemas, quiero agradecer a Fraymon y a ustedes mismos sus atenciones.

Luis R. de Uriarte
Baquio-Vizcaya

La foto premiada



PROHIBICION PARCIAL

LA ley, indiscutiblemente, es para todos igual. Sin embargo, algunos quieren gozar de ciertos privilegios y, para que quede bien claro, ni siquiera lo ocultan. Este es el caso de unas dependencias de la Armada en la localidad coruñesa de El Ferrol, en la que los vehículos oficiales aparcen en la acera sin que los marinos que montan guardia en estas dependencias de la calle Fruto Saavedra les llamen la atención. ¡Faltaría más! No estaría mal que este singular cartel fuera retirado de la circulación, porque las aceras, desde siempre, son únicamente para los peatones.

Agenda

Del 2 al 8 de julio

Televisión

- El domingo día 7, dentro del espacio «Estudio estadio», que comienza a las 12,30 horas, se retransmitirán imágenes del **Gran Premio de Francia de Fórmula 1** y del **Gran Premio de Bélgica de Motociclismo**.
- El programa «Al mil x mil» cambia de hora. A partir del día 2 se emitirá a las 20 horas, en lugar de a las 20,30 P.M. Magazine, se emitirá el reportaje «Campeones de vehículos Maryland», cuyo tema central son las carreras de todo tipo de vehículos sobre nieve.

Automovilismo

- En el **Autódromo de Estoril** se celebrará el domingo día 7 la tercera carrera de la temporada de la **Copa Renault y Renault Iniciación**. Los entrenamientos comenzarán a las 9,30 y las carreras, a las 14,30 horas.
- A las 12 horas del sábado 6 de julio se iniciará el recorrido de concentración del **III Critérium Internacional Mora Renault**, prueba puntuable para la copa de España de Rallyes. Desde la plaza del Obradoiro (Santiago de Compostela) comenzará el rallye a las 17 horas.
- La subida a **Valdecaray**, puntuable para el Campeonato de España de Montaña, tendrá lugar los días 6 y 7 de julio.
- Los días 6 y 7 de julio se celebrará el **Autocross Talavera**, puntuable para el Campeonato de España de la especialidad.

Motociclismo

- El domingo 7 de julio se celebra en **Valencia** una nueva prueba del **III Trofeo Nacional de Resistencia en Vespa**.
- En **Morón** (Sevilla) y en **Igualada** (Barcelona) tendrán lugar, el domingo 7, diversas pruebas de **moto-cross** organizadas por los Moto-Clubs de esas localidades.

AIRE AL SCORPIO

TENGO la intención de adquirir un Ford Scorpio 2.0 cuando se importe a España y me gustaría que incorporara aire acondicionado. El problema es que algunos mecánicos me desaconsejan que lo pida así, ya que sus 115 caballos de potencia máxima son algo escasos. Me gustaría me aclarasen este punto.

Antonio J. Ortega
Almería

Respuesta.—La cifra de 115 caballos para la instalación de un equipo de aire acondicionado nos parece de lo más razonable. Es verdad que se roba algo de potencia: con el aparato en funcionamiento, entre 5 y 10 caballos, dependiendo del tipo; con el aire acondicionado desconectado, entre 1 y 3 CV. En uno y otro caso, la potencia que resta es más que suficiente para darle todo tipo de satisfacciones.



Desde el 1.º de Junio al 31 de julio, te revisamos los amortiguadores

GRATIS

en todos los talleres autorizados por Monroe España.



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



Si necesitas más metros para frenar...



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



Si los neumáticos se desgastan rápida e irregularmente...

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

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

Agárrate a...



AMORTIGUADORES JUNIOR

para ir sobre seguro





**OPEL
CORSA,
EL PRESTIGIO
COMO META**



Movilauto, S. A.

Más de 20 años de experiencia en OPEL

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



**ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS
POR LA MAÑANA**



Castellana Motor, S. A.



CASTELLANA, 278 -

Madrid 28046



TELS. 215 33 40 - 215 51 59

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

**¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!**

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

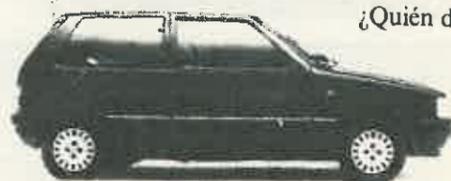
TAMBIEN ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte

FIAT UNO COCHE DE EUROPA

¿Quién da más?



- | | |
|---------------------------------|---|
| 5 velocidades | - Antiniebla trasero |
| Servofreno | - Lunas de color |
| Cuenta revoluciones | - Asiento posterior partido |
| Parabrisas laminado y reforzado | - Radio cassette instalado |
| Alzacristales eléctrico | - Check-panel con control de incidencias (incluso puertas mal cerradas) |
| Cronómetro digital | - T. Aerodinámicos |

Motor 55 CV DIN 1.038.667* Motor 70 CV DIN 1.078.535*

*Precio total matriculado con impuestos incluidos

Y además puede salirle gratis

Véalos en: **Vagma, s.a.**

López de Hoyos, 62 - Tel. 411 67 44

Avda. de los Toreros, 14 - Tel. 245 72 02

COMPRA VENTA DE AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION

WATEO
Sociedad Anónima
AUTOMOVILES

POLIGONO INDUSTRIAL AYMAIR - PARCELA C-3
SAN MARTIN DE LA VEGA (MADRID) TELEFONO 891 20 47 - 691 24 47

RIPIO, S. L.

**RECTIFICADO DE MOTORES
DIESEL Y GASOLINA**

Reparación de culatas Equilibrado de cigüeñales
Equilibrado de transmisiones

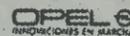
Tels. 256 52 78

C/ Rufino Blanco, 17-21
28028 MADRID

246 30 40
245 11 36

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

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



Véalos en **motor gas**

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



**“DESCUBRA QUE
NUESTROS COCHES
SON DE OCASION:
MIRE EL PRECIO”**

A simple vista no hay otra forma de saberlo. Están impecables. Revisados, puestos a punto y listos para devorar kilómetros.

Como usted quiere comprarlos.

Y por si fuera poco, garantizados hasta doce meses por nuestro programa “Ocasiones del León”.

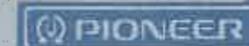
Perderse una ocasión así sería imperdonable. Venga a ver nuestros coches hoy mismo. Verá qué precios.



MOSA

Ronda de Valencia, 1. 228 01 00.
Sta. M.ª de la Cabeza, 70. 474 77 42.
P.ª Virgen Puerto, 63. 268 03 30. MADRID.
su concesionario PEUGEOT TALBOT

SI UD. SE HA DECIDIDO POR UN EQUIPO SE SONIDO



ES PORQUE EXIGE MUCHO AL EQUIPO DE SU AUTOMOVIL
EXIJA LO MISMO AL PROFESIONAL QUE SE LO HA DE INSTALAR Y CUIDAR EN EL FUTURO

- EXIJA EL MEJOR SERVICIO OFICIAL
- EL TALLER MEJOR DOTADO
- EL PERSONAL MAS CUALIFICADO
- EL ALMACEN DE RECAMBIOS MEJOR SURTIDO

“NO SE CANSE DE EXIGIRNOS”

CONDE DE ARANDA, 14 (SEMIESQUINA A

CLAUDIO COELLO, 10).

431 83 15

276 93 30



**radio
automovil**

HIFI - CAR - STEREO

GARDENA® Clean-System. Un nuevo y completo concepto de limpieza



La idea: Agua que fluye junto con el detergente por el mango y aparato adicional.

DISTRIBUIDO EN ESPAÑA

POR:

Fet, S. A. Carretera nacional II,
Km. 606,320. Tel. (93)
668 31 12. Télex 93551
CFET-E. Pallejá (Barcelona).

REPRESENTANTES PARA EL SECTOR:

Europa-Car, S. L. Barcelona.
Nueva de Porta, 32
(93) 340 74 98.



360°

DESPEGUE CON SUZUKI
OUTBOARDS



EL FUERABORDA QUE MAS ALTO ESTA SUBIENDO.
NO LO PIERDA DE VISTA.
INYECCION DE ACEITE A PARTIR DE 40 HP
- 36 MODELOS DE 2 A 140 HP
- ENCENDIDO ELECTRONICO A PARTIR DE 4 HP
- ELEVADOR AUTOMATICO A PARTIR DE 65 HP



Barcelona: 105 - 08015 Barcelona Tel: 421 78 11 - Telex: 51271 TIRQ - E

AUTOCLIMA
ACONDICIONADORES DE AIRE
PARA AUTOMOVILES

- * Conducir sin calor es
- * Conducir mas seguro
- * DISFRUTE DEL AIRE



C. LONDRES: 1 TELFS: 259 99 02
C. DOCTOR ESQUERDO 110 TELFS: 261 62 32 07
C. AMIGO 12 TELFS: 209 93 42

Servicios oficiales en toda España

AUTOMOVILES
CANALCAR

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



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

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

¿ESTO ES UN REGATA!
¿Quién da más?



FABRICADO POR FIAT AUTO SpA

- ★ Dirección asistida
- ★ Alzacristales eléctricos
- ★ Cronómetro digital
- ★ Check-panel con control de incidencias
- ★ Bloqueo de puertas
- ★ Citymatic
- ★ Derivabrisas
- Encendido electrónico
- Cut off
- Batería sin mantenimiento

★★ Motor 100 CV DIN 1.646.873.— ★ Motor ES 1.364.059.—
★★ Motor Diesel 1.9 1.704.184.— ★ Motor Diesel 1.7 1.512.318.—

Precios totales con impuestos incluidos.

Y además puede salirle gratis.

Véalos en: **Vagma, s.a.**
López de Hoyos, 62 - Tel: 411 67 44
Avda. de los Toreros, 14 - Tel: 245 72 02

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

BALMES. 25 TEL. (93) 318 05 89. BARCELONA. 7

Julio TALLERES
Galileo, 89. Tel. 233 68 30. MADRID-3

INSTALADOR OFICIAL DEL TECHO

- PRIMER TECHO PANORAMICO DE EUROPA
- INCORPORADO EN ORIGEN POR LOS PRINCIPALES FABRICANTES EUROPEOS DE AUTOMOVILES
- PRECIO TOTAL INSTALADO: 24.000 PTAS.

TALLERES TEAM
LO MEJOR EN AUTOMOVILES
IMPORTACION Y CLASICOS
DEPORTIVOS

MARQUESA DE TORRECILLA, S/N
(SEMIESQUINA ARTURO SORIA, 7)
Tels. 407 62 19 - 407 63 24 MADRID-27

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

TEASA **PIONEER**

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

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

DISTRIBUIDOR: SPARKOMATIC, ALPINE, FUJITSU, KENWOOD, CLAMPUNK, JBL J. B. Lansing

ENVIOS A PROVINCIAS

Tenemos para usted el
Nuevo Opel Corsa 5 puertas.

¡Venga a Conocerlo!

- Durante este mes de julio por la compra de cualquiera de nuestros modelos Corsa le regalamos un radiocassete totalmente instalado.

¡¡¡Venga a comprobarlo!!!
Encontrará modelos de la gama Corsa desde 554.200 ptas. F.F.

OPEL
INNOVACIONES EN MARCHA.

Le esperamos en:
TALLERES FRIZAN, S. A.
CONCESIONARIO OFICIAL
TALLERES: Carretera de Extremadura, Km. 13.400 - Teléf. 619 75 07
EXPOSICION Y VENTA: Teléf. 619 04 11 - ALCORCON (Madrid)

SUSCRIBASE A MOTOR 16

BOLETIN DE SUSCRIPCION

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

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.

Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-17.

N.º impuesto en con fecha

Nombre Apellidos

Dirección (domicilio u. oficina)

Población Provincia

Firma:

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

¡ANUNCIESE HOY!

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

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

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de **Motor 16**

Nombre y apellidos

Domicilio

Teléfono

Firma:

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESES Y
LAMBORGHINI
COMPRA Y VENTA DE COCHES
DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52

CITROËN CASTILLO

AGENTE OFICIAL

A TODOS LOS COMPRADORES DE UN VEHICULO
NUEVO O USADO LE REGALAREMOS UN

RADIOCASSETTE
FINANCIACION HASTA 60 MESES SIN ENTRADA.

VISITENOS EN: Lope de Haro, 18 - Tel. 279 23 06
MADRID
Avda. Pablo Iglesias, 92
Tel. 450 25 66

MINUSVALIDOS

Aparatos adaptables a todos
los vehículos nacionales e im-
portados. Remitimos a toda Es-
paña e instalamos en nuestros
talleres. Veintiocho años de
experiencia.

AUTOESCUELA

Senz

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

KITS PARA CAMPING
CAR
VW, NISSAN VANETTE,
FORD TRANSIT, ETC.



Compuesto por:
Techo levadizo con cama 2
plazas, comedor convertible en
cama, cocina y frigorífico, mesa
central móvil, calefacción a gas,
water químico, etc.

MOBI H.B.

Avda. Joan Prim, 74-76
Granollers (Barcelona)
Tel. (93) 870 70 12



FERNAN GONZALEZ, 30-TF. 274 00 66
ACACIAS, 20-TF. 488 32 44-MADRID

OFERTAS ESPECIALES DE ESTA SEMANA

- Ford Fiesta, muchos modelos
- 132 automático, aire, semi-
nuevo
- Ford Taunus 2.0, seminuevo,
pocos kilómetros
- Horizon, año 84, impecables
- Seat 128, sin entrada, 7.000
pesetas mes
- Ford Granada, perfecto,
15.000 ptas mes
- Seat Fura, año 83, 5 veloci-
dades, precio super oferta
- Renault 5, varios modelos,
8.000 pesetas mes
- 131 Supermirafiori, año 83,
81 y 80
- 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
CUALIDAD
«LA CALIDAD»

DESGUACES JACINTO SIERRA

- VENTA DE VEHICULOS
DE OCASION CON AM-
PLIAS FACILIDADES DE
PAGO.
- COMPRA Y VENTA DE
VEHICULOS PARA DES-
GUACE.

TEL. 691 35 96

MERCURY

MOTORES PARA SOÑAR



Mercury le ofrece la gama de motores
fueraaborda más amplia del mercado. donde
siempre encontrará el motor deseado.
Como los 18 y 25 H.P., que le permit-
rán realizar el sueño de pasear,
pescar o disfrutar con su familia,
con la seguridad y tranquilidad
que le proporcionan la calidad
de los motores MERCURY.

Y RECUERDE: MERCURY le
ofrece la gama más completa del
mercado en motores fueraaborda:
desde el pequeño 2,2. hasta el po-
tente 200 H.P.

UNOS MOTORES
PARA SOÑAR,
A PRECIOS QUE NO
LE IMPIDEN EL SUEÑO:
DESDE
268.000 Ptas.
(F.F.)



115 Servicios Autorizados en toda España



Importador para ESPAÑA:

TOURON, S.A.

CALLE LA GRANJA, S.N.
ZONA INDUSTRIAL - ALCOBENDAS (MADRID)
TELEFONOS 651 03 00 - 652 40 33
TELEX 23491 TURON E



SUSCRIBASE A MOTOR16



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

Para cualquier información complementaria o para suscribirse ahora mismo
llámenos al teléfono 91-266 04 02-03.

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

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

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION

Démos su confianza.

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



ANDREU, S. L.

LA BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL
EL MEJOR SURTIDO EN ACCESORIOS

Volantes deportivos - Spoilers - Bocinas
Faros - Radiocassettes - Fundas y tapizados - Techos solares, etc.

MONTAJES EN EL ACTO

Y NO LO DUDE... LO QUE NO TENGA
ANDREU, NO LO BUSQUE

FERROCARRIL, 4 MADRID 227 62 32



VENDO Trabant descapo-
table. Nuevo, 4.000 km.
Dos años. 300.000 ptas.
Tel. (976) 88 16 91.
Apartado. 161. Calata-
yud.

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

DEPORTIVO Ja-
guar/Triumph 2.3. Dos
plazas, 37.000 km. Impe-
cable. 1.350.000 ptas.
Tel. (91) 265 44 58. To-
más. Horas de comercio.

GRANADA 2.3, M-EC,
800.000 ptas. Tel. (91)
472 52 39.

ESCORT L 1.1, M-EV.
625.000 ptas. Tel. (91)
472 52 40.

PEUGEOT 504 2.0,
M-DM. 475.000 ptas. Tel.
(91) 472 52 39.

PEUGEOT 504 Diesel,
M-DP. 725.000 ptas. Tel.
(91) 472 52 39.

ESCORT L 1.1, M-ET.
600.000 ptas. Tel. (91)
472 52 40.

OPEL Rekord 1.9.
425.000 ptas. Tel. (91)
472 52 40.

VW Golf GTI, con techo,
cuero. Radiocassette con
equalizador. Tel. (91)
407 62 19.

ALFETTA GTV 2.0. Per-
fecto estado. Tel. (91)
407 63 24.

BMW 733i, muchos ex-
tras. Tel. (91) 407 62 19.



GERSTENMAIER

RECAMBIOS ALEMANES

AVDA. LLANO CASTELLANO, 13.
MADRID

Tels. 729 09 11 - 729 02 44
729 36 73 - 729 28 82
729 30 82

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



- LA PELICULA DE CONTROL SOLAR
PARA OSCURECER LOS CRISTALES
- PONGALE SOMBRA A SU COCHE



EXPOSICION Y VENTA
Antonio López, 117 - 28026 MADRID
Tel. 475 47 93

- Filtro solar hasta un 80%
- Evita altas temperaturas
- Elimina rayos ultravioleta
- Evita decoloración de la ta-
picería
- Intimidad para los viajeros
- Mantiene la transparencia del
cristal
- Se limpia normalmente
- Autoadhesivo activado con
agua
- Instrucciones de montaje
- Láminas en rollos 0,75 x 3 m.
PVP: 7.500 ptas.
- Láminas en rollos 0,75 x 4 m.
PVP: 10.000 ptas.

Venta por correspondencia, más gastos de envío.

TRABAJE CON BUENA CORREA



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

CORREAS DE VENTILADOR



Fabricadas por

Firestone
HISPANIA S.A.



LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS 1966



Apertura controlada



Jesús Torbado

EN estas alturas de calvicie y de buen calibre abdominal, no puede creer uno que en aquel tiempo estuviera todavía vivo don Francisco Franco y que mandara sobre los entresijos del oficio literario don Manuel Fraga Iribarne. Pero así era, según los papeles amarillos. Como es lógico, a los veintidós años habla gente que se preparaba ya en España para decir que había asistido

al Mayo del 68 y para ocupar un puesto de concejal del PSOE, debidamente remunerado. También para realidades más sólidas, desde luego. Porque había otros que simplemente se dedicaban a vivir y a aprender a vivir, cosas a las que esforzadamente siguen dedicándose. Había un señor en el departamento de censuras del Ministerio de Información y Turismo, la lujosa



Los entonces «ministros eficacia», López Rodó y López Bravo, no perdían ocasión de contactar con la industria. Aquí revisan la última novedad Renault, el R-8

cueva del señor Fraga, que subrayaba meticulosamente con lápiz rojo aquellos renglones escritos por los demás que no eran de su agrado. Si no recuerdo mal, se apellidaba Sánchez Marín y tenía una hija que estaba en trance de matrimonio, suceso que le permitía mostrarse cordial y dicharachero con cuantos acudíamos a su despacho a preguntar por el destino de nuestras novelas. Parece incluso que se mostraba generoso y

accesible, lo que no implicaba que renunciase a sus sagrados deberes de funcionario censor. Aquel señor, por lo menos, daba la cara.

Tres días antes de que comenzase el año, nonagésimo aniversario del nacimiento de don Pío Baroja (que había muerto diez años antes), un jurado de catedráticos y críticos había concedido el primer premio Alfaguara a una novela titulada *Las corrupciones* y escrita por un chaval muy desconocido en

la movida literaria madrileña del tiempo. Llamábase aquel recién llegado Jesús Torbado y trabajaba como oficinista, con el rango de soldado raso, en la Mayoría del cuartel de la Intendencia Militar de la 7.ª Región, acantonado en Valladolid. Tenía una guapa novia más joven que él que cobraba mil doscientas pesetas mensuales por su trabajo como maestra interina en una aldea de Albacete. La chica se llamaba Alicia.

El joven novelista venció contra todo pronóstico, porque quedaba en segundo lugar un ya entonces conocido escritor llamado Francisco Umbral, autor de una hermosa novela titulada *Travesía de Madrid* —ya entonces, lo que son las cosas— y más abajo en la lista un superveterano exiliado conocido por Corpus Barga. Sin embargo, después de las alharacas de aquel premio cuya cuantía económica había de permitir a la víctima, aconsejada por los anuncios radiofónicos, comprarse un piso en Moratalaz, el libro empezaba a atascarse en la maquinaria censora. Hubo de intervenir el presidente de la editorial, don Camilo José Cela, para que el señor Fraga autorizara finalmente la edición sin corte alguno.

Por el protagonista, todo aquello fue muy notable y novedoso, como el gigantesco hongo de una bomba atómica

Lo que dio de sí... 1966

- Una **bomba atómica** norteamericana, que no llega a explotar, cae en Palomares (Almería). Ante las denuncias de radiactividad, el ministro Fraga Irbarne y el embajador norteamericano en España se bañan en aquellas aguas.
- Aprobada la ley de Prensa e Imprenta, más conocida como «ley Fraga».
- Manifiesto constituyente de **Comisiones Obreras**. Varios de sus miembros serán elegidos en las elecciones.
- El 22 de abril se inaugura en Barcelona el **I Salón del Automóvil**. Durante la visita del Príncipe Don Juan Carlos, un carlista intenta agredirle.
- El general **Franco** visita de nuevo Cataluña. Se anuncia la construcción de las autopistas **Barcelona-La Junquera** y **Montgat-Mataró**.
- El **Mercado Común** reitera su decisión de congelar indefinidamente la respuesta a la petición española de asociación.
- En diciembre, referéndum para aprobar la **ley Orgánica del Estado**. Los resultados, previstos por el franquismo, la apoyan plenamente.
- Se cierra la frontera de **Gibraltar** para el tráfico de vehículos y mercancías.
- Sale a la calle el **Seat** medio millón, y Renault deja de fabricar el **Gordini**.
- **Francia** se retira de la **Alianza Atlántica**, e **Indira Gandhi** es nombrada nueva jefe de Gobierno de la India.



El Simca 1000 apareció en 1966 (año al que corresponde el modelo de la fotografía), y se fabricó hasta 1977.

Los "todo atrás"

El 850 (en la foto, un D de 1973) fue el más difundido. Se fabricaron 662.000 unidades.



La oferta automovilística española cobró un interés desusado en 1966 con el lanzamiento de tres modelos que al cabo del tiempo pasarían a la historia: el Renault 8 (presentado oficialmente a finales del 65), el Simca 1000 y el Seat 850. Claro que también tuvieron su importancia otras realizaciones tales como el Renault 10 y el Morris 1100.

Tanto el R-8 como el Simca 1000 y en menor medida el 850, inauguraron en nuestro país la categoría de los utilitarios compactos. Ninguno superaba los cuatro metros de longitud (3,99 el Renault y 3,57 el Seat) y los tres respondían al concepto «todo atrás», aún de plena vigencia. No eran unos dechados de es-

de la norma SAE comúnmente utilizada entonces, en la que la potencia se medía sin filtro de aire, dinamo y otros elementos que siempre absorbían unos cuantos caballos) y durante muchos años fueron la base del departamento de competición de Simca.

El Seat 850, con sus 97.000 pesetas de precio, estaba en franca ventaja frente a las 137.000 del R-8 y las 132.000 del Simca. Tal diferencia era lógica, pues se trataba de un coche más pequeño, que hoy sería situado en otro segmento distinto. Frente a las cuatro puertas de los otros, ofrecía dos de amplio acceso, en contraposición con su minúsculo capó mo-



El TS fue el más desarrollado de los R-8. Con 56 caballos de potencia, superaba los 145 km/h.

tabilidad, eran sensibles al viento lateral y en recta a alta velocidad su capacidad direccional era medocre. Incluso había quienes les reprochaban que andaban demasiado en relación con su comportamiento. Pero ofrecían algo más de lo que era habitual hasta entonces.

El R-8 venía aureolado con la buena imagen que de él daban los turistas que llegaban a España. Pero además tenía peculiaridades que se valoraban muy positivamente, como sus frenos delanteros de disco o unos inmejorables asientos, aunque la palanca del cambio fuera de una extrema imprecisión.

Los Simca eran algo más potentes (52 frente a 48 CV

tor, que para las operaciones de mantenimiento de cierta envergadura obligaba a desmontar el faldón inferior, pues en caso contrario la accesibilidad al motor era bastante dificultosa. Más tarde llegaría la versión cuatro puertas.

Con el tiempo todos estos modelos fueron sufriendo una serie de variaciones (Simca 1000 Special, R-8 TS, 850 Especial...), con mejoras notables de rendimiento y los tres tuvieron una vida bastante dilatada. Del Seat se fabricaron 662.000 unidades hasta 1974; del R-8, 257.000 hasta 1976, y del Simca, 252.000 hasta 1977.

A. M.

en medio de un año que hubiera podido ser como cualquier otro. Tan sonado que no iba a conservar en sus archivos —una caja de cartón, naturalmente— sucesos más generales y públicos. Como que las Cortes y un referendo popular (en el que por supuesto, el novelista no participó, porque ya era un poco ácrata y disidente) aprobaran la ley orgánica del Estado, o sea la nueva Constitución del franquismo. Como que el mismo Fraga impusiera una nueva ley de Prensa, más abierta que la anterior, pero parecidamente injusta. Como que aparecieran las monedas de veinte duros, grandes y plateadas, más valiosas hoy que su cuño facial. Como que al fin se

indultaran las responsabilidades derivadas de la guerra civil, lo que permitiría que fueran saliendo a la luz unos célebres ciudadanos escondidos durante más de treinta años a los que el joven novelista y su colega Manuel Leguineche apodarían con éxito *topos*, sujetos de un libro que tardaría en publicarse once años más. Como que el Atlético de Madrid ganara la Liga, y murieran el general Rojo, el torero Arruzza y el cómico Keaton, y llegase al poder Indira Gandhi, y exhibieran en el televisor que el novelista no poseía «El agente de Cipol», «El virginiano» y la «Noche del sábado», con Franz Johan y Gustavo Re, además de otros productos...

El novelista Jesús Torbado tenía por entonces algunos proyectos: terminar la mili sin superar el rango de soldado raso, embarcar como pinche de cocina en un carguero rumbo a Nueva Zelanda y frecuentar a sus antiguas amistades del París de los *beatniks* póstumos, entre los que había disfrutado el año anterior de su vida. Así que no tenía el menor interés en la propuesta por parte de la CEE de abrir las negociaciones con su patria-madrasta ni tampoco en comprar alguno de los nuevos modelos de coche anunciados en el mercado: el Seat-850, que ha sido uno de los automóviles más feos

jamás imaginado, y el Simca 1000, muy ágil y solvente. Costaban, puestos sobre el adoquín, una cien mil pesetas; auténtica fortuna para el intendente que pagaba sus chatos de vino en la cantina militar con los dineros de un premio literario otorgado por los de Infantería a una poesía de su plectro dedicada a la inmaculada Patrona y presentada por un amigo suyo adscrito al cuartel de San Quintín, de la dicha Arma, ciento cincuenta pesetas netas...

Y además, ¿para qué? Sin coche el escritor había dado tres veces la vuelta a Europa en auto-stop y sin coche había conseguido llegar hasta el Tíbet con los pioneros del hippismo.

En auto-stop también acudiría con sospechosa frecuencia a una aldea de

a aquel modesto soldado que se había alzado con la repentina gloria literaria.

Aquellas visitas, como sucede en las novelas, terminaron en boda. La maestra interina acabó con el apasionante proyecto de largarse a Nueva Zelanda y el asentamiento en Moratalaz, a partir del mes de septiembre, con algunas de las pasiones fugitivas del interesado.

Como por otro lado la novela tenía éxito y se estaba convirtiendo, entre la sorpresa y el escándalo, en libro de cabecera de toda una generación aterrorizada por la educación católico-franquista, su autor pensó que podía continuar en ese oficio de escritor de libros y negarse a entrar en alguna de las redacciones de periódico, profesión para la que se había preparado en su primera

Castiella y López Rodó, héroes prehistóricos, fantasmas vivientes para los que husmeábamos ya el reinado de los Niños de la Flor que germinaban en California, de los vagabundos de una Europa bullente y apasionada por encima de aquella España todavía sórdida e injusticiera. Solís contaba sus excelentes chistes en privado y Silva Muñoz procedía al único arreglo de carreteras de España hasta la fecha, exceptuado el de Carlos III-Floridablanca, para que se sintieran los españoles más optimistas dentro de su Seiscientos. Todo tenía un aspecto muy serio, muy convincente, muy recio, muy inquisitorial. La perplejidad iba por dentro.

Todo excepto algunos jóvenes enloquecidos que leían asombrados la posibilidad remota de usar *la pilule* y de darle unas caladas al canuto de marihuana, incluso de probar suerte con el LSD, que tenía los mismos años que el autor de aquella novela anticlerical, antigubernamental, antitodo, el famoso libro titulado *Las corrupciones* que había ido engordando en una mochila viajera por carreteras de media Europa.

Cuando uno se paraba a dormir en una cuneta bretona o bávara, solo o en compañía de otra gente vagabunda, ¿iba a estar preocupado por las reformas educativas de Lora Tamayo o por la seguridad social de Romeo Gorría? Aunque nos habían educado como a eunucos imbéciles, no éramos tan tontos, no. Si Camilo Alonso Vega enviaba a sus guardias adonde le pedía su señora o la amiga de su señora, uno conocía ya a gente que sólo deseaba largarse a Ibiza o a Kathmandú, bailar al son de la música que su propia gente inventaba, y sentarse a la diestra de los dioses que su misma gente entronizaba. Efímeros y gozosos, como su misma juventud.

¿Existía de verdad España en 1966? Cualquiera sabe.

Pero, mientras tanto, la maestra Alicia y el vagabundo galardonado contra toda previsión, en vista de sus escasos recursos financieros,

LOS niños de la posguerra empezaban a huir, aun cuando se compraran un piso en Moratalaz. Empezaban a abrir los caminos de la libertad y se tomaban la libertad por su mano»



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, Peugeot-Talbot, Renault, Seat, Efe, Dirección General de Tráfico y revista «Velocidad».



Un hombre llamado Barreiros

ERASE una vez un joven muy aficionado a la mecánica llamado Eduardo Barreiros. Allá por el año 1945, en su Orense natal, se dedicaba a reparar autobuses de servicio público cuyo destino era la chatarra. Después, como buen negociante y buen gallego, vio que el país estaba hecho unos zorros en la cosa del transporte y se metió de lleno en el negocio. Fue un destacado capitán de empresa en la línea más fiel de la escuela del franquismo.

Primero la emprendió con la transformación de los motores de gasolina de los camiones rusos que importara el Ejército republicano en motores diesel. Son sus primeros pasos en el terreno industrial. En 1951 se instala en Madrid y, según las crónicas, inicia la fabricación del

primer motor diesel de «diseño propio» de lo que acabaría siendo una amplia gama de motores.

El clan Barreiros —junto a Eduardo, sus hermanos Valeriano, José Graciliano y Celso— crea en Villaverde lo que se considera, sin duda, el más importante complejo industrial del ramo de automoción promovido por la iniciativa privada. Llega a producir al año más de 9.000 motores diesel, 4.000 camiones, 2.000 tractores, autobuses, carretillas elevadoras, etcétera. Con todo el apoyo oficial detrás, sale de España y se presentan estos productos en parte del extranjero.

Pero el sueño de E. B. va mucho más lejos. Sueña con montar en España un gran vehículo, algo distanciado del 600 y similares. Tantea grandes marcas británicas (Jaguar, Bentley). Su deseo se quedaría en el más discreto Dodge Dart, tras el acuerdo al que llega con Chrysler Corporation unos años antes. Y después el aún más modesto Simca 1000, que le daría buenos resultados.

El crecimiento y expansión del mercado, y con él el de Barreiros Diesel, S. A., precisa fuertes inversiones a corto plazo. Empezan a quedarse fuera de juego las viejas concepciones empresariales de que el apellido Barreiros había hecho gala. Y Eduardo recibe en 1969 la mala noticia de boca del mismísimo López Bravo en la terminal de un aeropuerto: Chrysler se lo queda todo. El imperio Barreiros se desmorona. Los hermanos se separan. El anagrama-símbolo de tantas horas felices es borrado de Villaverde. Ahora, aquel hombre que fue declarado en 1964 Personaje Popular del Año, y que contó con todos los apoyos del régimen, mantiene relaciones y asesora a Fidel Castro. Lo que son las cosas...

Raúl R. Sáez

planeaban darse el obligado viaje de luna de miel en auto-stop, con subida máxima hasta Copenhague y parada en Venecia, vía Zurich. El mundo era grande y dichoso, a pesar de todo. Las carreteras estaban llenas de automóviles conducidos por curas homosexuales, por ejecutivos alemanes deseosos de ligar, por jubilados ingleses que invitaban a chokolatinas, por campesinos franceses prepotentes, por corredores de comercio holandeses muy dicharacheros en su propio idioma, por diplomáticos turcos muy gentiles...

De modo que así sucede la biografía personal y de un año cualquiera. Un libro que cambia una historia particular y una flor campestre en medio de una década que, al recordarla, difumina las tragedias inevitables. Los niños de la posguerra, los educados en los años del hambre y de la desolación, los que se habían hincado de rodillas tantas veces —ante los curas, ante los profesores, ante los guardias civiles, ante la fauna mandadora, ante los que siempre decían «no sabe usted con quien está hablando»— empezaban a huir, aun cuando se compraran un piso en Moratalaz. Empezaban a abrir los caminos de la libertad y se tomaban la libertad por su mano.

Jesús Torbado nació en León en 1943. Escritor y periodista, es autor de media docena de novelas de todo tipo, entre las que destacan «Las corrupciones», «En el día de hoy», premio Planeta en 1976, «Los topes» y «La ballena».

LA PROXIMA SEMANA

«Se aceleran los cambios»

- Francisco Ayala da su versión personal sobre el año 1967.
- La corta vida de Authi.
- Jarama: Ya tenemos autódromo.



La motorización a mediados de los sesenta ya es imparable. Madrid alcanza la matrícula 500.000, correspondiente a un Seat 1500, que se presentó con todos los honores.

Albacete, hermosamente llamada Zulema, después de abandonar el uniforme caqui en la casa de un amigo vallisoletano que ahora es jefe de Policía. Y gracias a telegramas falsos que le reclamaban en los periódicos y emisoras de televisión y radio de la capital. El coronel le tenía mucho respeto, después de que el mismísimo capitán general, a petición de Cela y con su presencia y la de Delibes, nada menos, presidiera un homenaje famoso

juventud. En 1966 era una decisión muy arriesgada la de rechazar empleo fijo, tanto o más que ahora. Claro que todos vivíamos entonces, más o menos conscientemente, en el corazón de la década prodigiosa, con Los Beatles en el tocadiscos del guateque, con curas que se manifestaban en Barcelona, con los grises dándole movimiento a sus porras.

Detrás de todo se asomaban las máscaras de Muñoz Grandes y Carrero Blanco,

CITIZEN - THE SPORTING LIFE

Citizen acepta el reto con relojes de categoría mundial.



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

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

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

Si aceptas el reto, elige Citizen.

CITIZEN

Tarjetas Postales



Xavier Domingo

HOY, para ir de París a Bruselas en auto, se somete uno a la utilidad de la autopista y velocidad y monotonía, privando del goce de la travesía de las Flandes, que en Francia son una de las regiones más atraídas y desconocidas.

Más vale ir por alguna de las nacionales, e incluso hacer parte del trayecto por pequeñas departamentales. La naturaleza es de gran suavidad, de gran dulzura y vale la pena detenerse a almorzar o a tomar una cerveza en las tabernas y bares de los pueblos y charlar un poco de nimiedades con el indígena, de habla espesa y lenta, pero a menudo, de inteligencia aguda e irónica. Es tierra de grandes prados, de vacuno y de cereales. Hay un par de quesos locales, la boulette d'Avesnes y el mimolette.

La boulette es algo satánico. Se presenta en forma de pirámide truncada de unos 10 centímetros de altura. Es de pasta parecida al roquefort, pero de tono ligeramente rosado y sabor mucho más fuerte, tirando a cabrales añejo. El tono rosado le viene de que curan ese queso envolviéndolo de pimienta de Cayena, que pica como demonio. Suelen hacerlo pasar a base de copitas de ginebra.

El mimolette es primo hermano de los bola holandeses, aunque su pasta es más sólida y de un vivo color anaranjado, que se logra mezclando la leche con zumo de zanahoria o carotina. Lo hay de dos clases: natural o «etuvé», es decir, deshidratado o secado al calor de una estufa especial. Este último es bastante mejor.

Parece el mimolette bien concebido para ser acompañado con la cerveza local, muy parecida a la lambic de los vecinos belgas y vendida en botellas de a litro, tapada con un corcho trabado al cuello de la botella con una argolla. Es un líquido pardo rojizo y de elevada y agradable acidez.

Dicen que el mimolette era el queso favorito del general De Gaulle, hijo de

Flandes de Francia

las Flandes y muy de allí, hasta físicamente. Veréis a menudo, si os paráis por los pueblos, hombretones como De Gaulle, que parecen hechos a cachos de cuerpos distintos, lentos de gestos y solemnes al hablar, con voz profunda y acuática, que parece salir de algún lugar hermético del corpachón, rubio y desvaído cabello, líquido el mirar y algo fúnebre el humor, aunque humor al fin y al cabo.

Claro, que también era de Arras aquel siniestro abogadillo llamado Robespierre, maestro indiscutible de la retórica de la guillotina.

Por la costa, de una tristeza absoluta, merecen la visita tres ciudades: Calais, Ypres y Dunkerke. Están mirando a Inglaterra y desde Calais, en los días muy claros (y muy raros), se ven los calcáreos acantilados de Dover. Es una ciudad introvertida y adusta, con esa ambigüedad de todas las ciudades fronterizas y de gente con un pie a un lado y el otro en un más allá nunca bien definido. Los fines de semana Calais se llena de ingleses y antes de la Segunda Guerra Mundial fue uno de los puntos de reunión más concurridos por los agentes secretos alemanes, que se hacían pasar por belgas,

y por los británicos, incapaces de hacerse pasar por algo distinto. Afortunadamente, los nativos de Calais simpatizaban más con ellos que con los alemanes.

No sirvió, de todos modos, para nada, como se puede comprobar visitando en la vecina Ypres los multitudinarios cementerios militares de la Primera y Segunda Guerra Mundial. Muchos de los soldados muertos, ingleses y franceses, cayeron cerca de allí, ametrallados masivamente por los Stukas nazis en la caótica y desastrosa retirada de Dunkerke. Unas playas de arena gris ceniza, que conviene visitar en otoño o en invierno, si se buscan sensaciones lúgubres, de soledad y de vacío, o una imagen del purgatorio.

En los bares y tabernas portuarios de los pueblos de esta costa, el tiempo parece haberse detenido. Por la noche hay siempre, acodados en la barra, pescadores y marinos con grandes chaquetones azules que creen esperar a un sempiterno pasajero que quiere ir clandestinamente a Inglaterra. Suelen emborracharse lenta, pasiva y silenciosamente con bebidas antiguas. El aromático y espeso amer picon, por ejemplo, o una explosiva mezcla que llaman picon-bière y es una pinta de cerveza mezclada con una copa de amer picon. Toman con el amer la rubia cerveza y su blanca espuma un tono pardo verdusco, bilioso, del peor augurio. Su abundante libación disuelve la mente en brumas confusas y melancólicas, causantes de polémicas trifurcas y lacrimosas teas, con abundancia de discursos dignos de una canción de Jacques Brel. No deja de ser un modo de ver la vida.

Antes de comer, con la cerveza y el picon, se suelen tomar raciones de bigaros cocidos con agua de mar o con cerveza. Y no hay nada tan filosóficamente triste como ver a esos gigantones extrayendo lenta y cuidadosamente, con un alfiler, el caracolillo marino de su cáscara gris y verde. Da ganas de llorar de ternura.



BAJO LA LUPA



EL FIAT UNO A LOS 15.000 KMS.

UNA mecánica a toda prueba, que en ningún momento ha dado problemas, es lo más sorprendente que hemos encontrado a la hora de analizar el estado general del Fiat Uno 70 S, después de los 15.000 kilómetros recorridos. La otra cara de la moneda viene dada por

el capítulo de los problemas que hemos analizado, algunos fallos en la terminación del coche, que se fueron poniendo de manifiesto con el paso de los kilómetros. Como ya es costumbre en nuestras pruebas de fiabilidad, a las personas que componen el equipo habitual de MOTOR16 se unieron otros probado-

ros que nos sirvió para confirmar algunas de las opiniones dadas por los más expertos con las que nos facilitaron otros usuarios que no tenían ninguna vinculación con este tema. En cuestiones básicas, como es el rendimiento del motor, el comportamiento del vehículo, etcétera, coincidieron to-

ABRIENDO PASO AL SONIDO

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

Kindvox

Kindvox

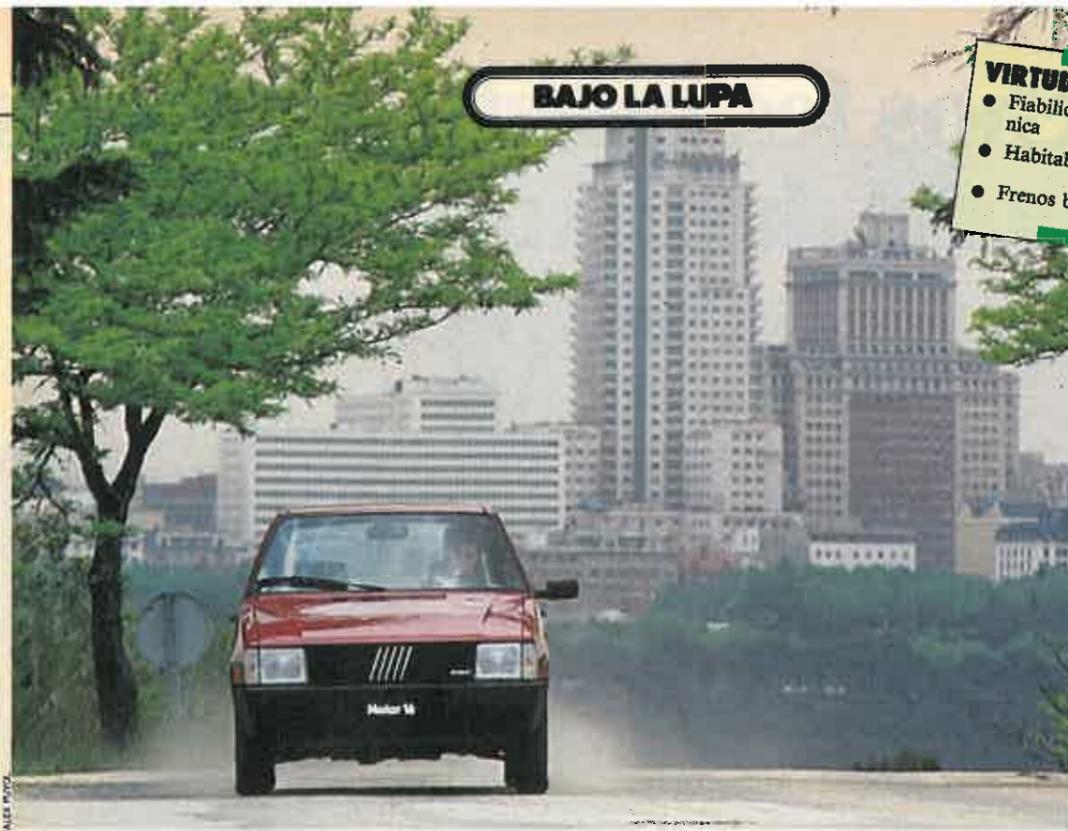


Kindvox

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

DACA 500/142

BAJO LA LUPA



- | VIRTUDES | DEFECTOS |
|-----------------------|-----------------------------|
| ● Fiabilidad mecánica | ● Caja de cambios imprecisa |
| ● Habitabilidad | ● Acabado mejorable |
| ● Frenos buenos | ● Limpiaparabrisas ineficaz |

El Uno ha probado ser un coche de buenas aptitudes urbanas que se defiende muy bien por carretera. Aunque la mayoría de los kilómetros fueron de carretera, casi cinco mil lo fueron de ciudad.

dos en sus alabanzas. El Fiat Uno está equipado con un buen motor, que ofrece un alto nivel de prestaciones, a lo que hay que unir una estabilidad más que aceptable.

El Uno ha cruzado nuestra Península de norte a sur, circulando por toda clase de carreteras: autopistas, tramos montañosos y virados, carreteras nacionales, incluso por zonas urbanas con tráfico denso, como Madrid, Barcelona, Sevilla, y otras capitales de provincia españolas más tranquilas, del tipo de Lugo, Granada, Lérida, Castellón, etcétera. Las formas de utilización también han sido diversas una vez más, pues hemos querido abarcar los mayores estilos de conducción posibles, para que puedan estar representados un amplio número de usuarios.

El Uno que nos ocupa en este análisis es el modelo más alto de la gama de los que importa Fiat para España. Hemos probado la versión de tres puertas con motor de 1.300 centímetros cúbicos, que da una potencia de 70 caballos.

ANÁLISIS

Una vez concluidos los 15.000 kilómetros de nuestra prueba, el coche fue sometido a un detallado estudio por parte de nuestros expertos para determinar sus posibles fallos.

Antes de desmontar el motor se realizaron las comprobaciones en el ban-

co de rodillos para verificar el rendimiento del mismo. Los resultados obtenidos fueron concluyentes, puesto que el coche mantenía intactos sus 70 caballos de potencia, tanto al principio como al final de la prueba. Este punto fue confirmado por los probadores, que han notado que el coche mantenía su puesta a punto sin desfallecer.

No hubo ningún problema a la hora de desmontar el motor del Fiat: la accesibilidad mecánica es buena en todas sus partes vitales y se puede trabajar con bastante soltura, dado lo amplio del compartimento.

En general, el estado del motor era bueno. No había ningún tipo de pérdidas, ni de agua ni de aceite. La compresión se mantenía como el primer día, y es necesario resaltar la excelente calidad del aceite empleado por Fiat. Este aceite, de los llamados semisintéticos, ha durado la totalidad de la prueba sin necesidad de tenerlo que cambiar, puesto que mantenía propiedades suficientes para seguir cumpliendo su misión a la perfección. En los 15.000

FICHA TÉCNICA



FIAT UNO 70 S

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.301 c.c. (86,4 x 55,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador doble cuerpo. Compresión: 9,1 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 70 CV a 5.700 rpm. Par máximo: 10,2 mkg. a 2.900 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,8 km/h.; 2.ª, 13 km/h.; 3.ª, 19,9 km/h.; 4.ª, 27,8 km/h.; 5.ª, 34,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 9,4 metros.

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

SUSPENSION Tipo: Independiente delante y semiindependiente detrás.

RUEDAS Llantas: De acero, de 4,5 x 13. Neumáticos: 155/70 SR 13.

PESO En orden de marcha: 750 kg.

FRENOS



Potencias

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,2
A 100 km/h.	38,8
A 120 km/h.	56,4

SONORIDAD



Algo gruñón

Al ralentí	53,3
A 60 km/h.	61,7
A 90 km/h.	66,2
A 120 km/h.	70,1
A 140 km/h.	75,1
A tope	79,2

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

A muchos les cuesta millones rodearse del equipamiento más completo.



A los más inteligentes sólo 1.101.100 FF* pts.

EJEMPLO DE FINANCIACION

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

Sólo el Peugeot 505 une al más preciso e innovador equipamiento los detalles más sorprendentes de seguridad, acabado y confort. Por poco más de 1.000.000 Pts. F.F.

Una prueba contundente de que rodearse del equipamiento más completo, no cuesta millones.

Aunque algunos los paguen.

PEUGEOT 505
La Razón y la Pasión de los inteligentes.



kilómetros sólo ha sido necesario añadir 700 centímetros cúbicos de aceite para completar el nivel. Prueba de que el aceite ha cumplido a la perfección es que todas las piezas sometidas a rozamiento estaban en perfecto estado. La correa de la distribución estaba en condiciones de seguir funcionando sin problemas: tan sólo había que proceder al tensado de rutina, que debe de hacerse en los coches nuevos. El circuito de refrigeración estaba correcto y a lo largo de toda la prueba el nivel de líquido refrigerante se ha mantenido entre los límites normales.

En el apartado de la transmisión tampoco se encontraron pegos. Se examinó con particular interés la timonería del cambio para comprobar si la imprecisión de manejo se debía a alguna anomalía o bien se trataba de un fenómeno normal en este modelo. Las pequeñas holguras del varillaje se van acumulando hasta permitir unos recorridos de la palanca más amplios de lo deseado.

En el único punto que hemos encontrado un desgaste anormal es en los amortiguadores delanteros. En los últimos kilómetros de la prueba el comportamiento del coche había variado y se notaba una cierta tendencia a hundirse de morro. Al desmontarse se comprobó que ciertamente los amortiguadores habían sufrido bastante, y a juicio de nuestro mecánico, Angel Robledo, sólo tenían una vida de otros 20.000 kilómetros.

Todo el sistema de frenos estaba casi como el primer día, con un desgaste por debajo de lo normal. Las pastillas se habían desgastado seis milímetros y los discos, 0,5 milímetros, lo que hace suponer que las pastillas tenían por delante otros 15.000 kilómetros y los discos casi una eternidad. El líquido de frenos cumplía, pero sería deseable que fuese de una mejor calidad, puesto que el punto de ebullición se alcanza a los 170 grados centígrados, temperatura que, aunque es suficiente, no es mucha. En los interiores la calidad baja res-

BAJO LA LUPA



La potencia se mantuvo a lo largo de la prueba. Los neumáticos se desgastaron por debajo de lo normal.

GASTOS

Normales

	Ptas.
Gasolina (1.251,8 litros)	116.417
Aceite (0,7 litros)	383
Consumo medio durante la prueba (1/100 km.)	8,1
Total gastos	116.800

Costo por kilómetro al año, teniendo en cuenta el consumo registrado durante la prueba.

Para 10.000 km. al año	10,1
Para 15.000 km. al año	9,9
Para 20.000 km. al año	9,9
Para 30.000 km. al año	9,8
Para 50.000 km. al año	9,7

CONSUMO

En su punto

	l/100 km.
CIUDAD	
A 26,5 km/h. de media	8,2
CARRETERA	
A 90 km/h. de crucero	5,6
En conducción rápida	9,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de crucero	6,8
A fondo	8,1
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado ...	7,4
Recorrido (kilómetros)	520

PRESTACIONES

Pequeño, pero rápido

VELOCIDAD MAXIMA (km./h.)	161,2
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	18,2
1.000 m. salida parada	34,8
De 0 a 100 km/h.	12,1
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	20,0
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	22,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	38,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	43,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	12,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	19,1



BAJO LA LUPA

dro de instrumentos. Los asientos de lantereros estaban un poco sueltos y bailaban en las guías. La tapicería y los guarnecidos de las puertas y paneles estaban en buen estado, y los colores son muy acertados porque se mantienen limpios mucho tiempo aunque se le dé un uso descuidado.

COMPORTAMIENTO

El rendimiento del motor ha sido, por unanimidad, uno de los apartaos que más elogios han merecido. La facilidad con la que tira del coche permite obtener buenas medias en carretera sin influir en el consumo.

La caja de cambio tiene un escalonamiento bueno en sus cuatro primeras marchas, pero consideramos que la quinta es excesivamente larga. El manejo de la caja ha sido objeto de algunas críticas, sea por su imprecisión, sea por su dureza.

Los frenos han estado a un nivel alto a lo largo de toda la prueba. Son potentes, progresivos y resistentes a la fatiga.

La estabilidad es buena en todo tipo de carreteras. En los últimos 3.000 kilómetros de prueba los amortiguadores cedieron, con lo que el comportamiento del vehículo varió sensiblemente, aumentando su tendencia a irse de morro.

En definitiva, el Uno resulta un coche agradable y fácil de manejar, apar-

La puesta a punto se mantuvo perfectamente. La emisión de gases estaba dentro de los márgenes normales. Esto indica que todo el sistema de encendido y distribución funcionó correctamente.



ALFA ROMEO

te de por su buena estabilidad, por la suavidad y precisión de la dirección.

OPINIONES DEL EQUIPO DE PRUEBAS

Cinco han sido los probadores que han enjuiciado el Fiat Uno. Todos han coincidido en lo básico, pero cada uno ha resaltado un aspecto positivo o una crítica de los puntos que más le afectan según sus características y personalidad.

Nuestro experto en náutica, *José Luis de la Viña*, persona de carácter jovial y buen tamaño, encontró en el Fiat Uno un agradable utilitario para sus correrías por todos los puertos de España. Las cualidades que más destacó fue la relación consumo-prestaciones y la amplitud y comodidad general. Por contra, criticó el limpiaparabrisas, al que calificó de «especialmente inútil». Tampoco fue de su gusto la distribución de los mandos en el tablero de instrumentos y la poca precisión de la palanca de cambio.

Una opinión femenina nos la da en esta ocasión *Mónica Muñoz*, administrativa, de veintiséis años. Mónica es una conductora agresiva a la que le gusta la velocidad y, después de los kilómetros que recorrió, destacó particularmente el buen rendimiento del motor y el buen comportamiento del coche: «Se agarra bien en las curvas, factor éste que me influye a la hora de decidirme por un coche.» La suspensión le pareció algo incómoda por su dureza y, estéticamente, el interior del coche le parece poco atractivo. Al igual que algunos probadores, coincidió en la crítica de los mandos: «Son complicados de utilizar.»

Una vez más la opinión de *Enrique Blanco*, persona acostumbrada a una conducción relajada durante largos trayectos, enriquece este comentario con un punto de vista distinto. Por ejemplo, la quinta marcha, criticada por la mayoría de nuestros probadores por su excesivo desarrollo, Enrique la califica como «un bombón», debido a que le permite circular con el motor en un régimen bastante bajo a una velocidad moderada, sin ruidos ni vibraciones, y obteniendo unos consumos asombrosos. En lo que sí coincidió con el resto fue en la imprecisión y dureza de la palanca de cambio. Enrique se encontró muy a gusto al volante del Uno, salvo cuando se abrochaba el cinturón de seguridad, que, según él: «Me cortaba el cuello.»

A *Laura Vázquez*, bióloga y ama de casa, la línea del coche le parece moderna y elegante, más la de tres puertas que la de cinco. «Aunque siempre es mejor la accesibilidad de las cinco puertas, hay que aplaudir la buena accesibilidad de las plazas traseras en las tres puertas.»

La presentación piensa que es buena, particularmente la tapicería, a base de



El comportamiento ha sido unánimemente alabado por los probadores. Tan sólo al final de la prueba se resintió un poco por ablandarse los amortiguadores

repetición del emblema Fiat. El salpicadero, tipo bandeja, cree que es muy útil; la instrumentación y mandos correcta, aunque estos últimos necesitan de un periodo de adaptación.

El motor le parece silencioso y con suficiente potencia para salir sin necesidad de andar cambiando. «La dirección es suave, los frenos potentes y el cambio bastante preciso, pero con el inconveniente de que la primera no entra del todo bien a coche parado.» También criticó la disposición de los elevadores eléctricos en la parte baja de la consola. En definitiva, dijo: «Es un coche lleno de detalles, útil en ciudad y suficientemente cómodo en carretera.»

El punto de vista deportivo nos lo dio en esta ocasión *Vicente García*, experimentado copiloto de rallyes cono-



Las cotas de dirección estaban dentro de los márgenes admitidos por el fabricante, los neumáticos estaban perfectos.

cido con el sobrenombre de «Vivi.» Desde su punto de vista, el motor es alegre y tira bien desde muy pocas revoluciones. No fue de su gusto el carácter económico de la quinta marcha: «Le resta posibilidades cuando se quiere ir deprisa.» La visibilidad y amplitud interior le parecieron fantásticas,

pero criticó la mediocre terminación del vehículo.

Por último, *José Robledo*, experto en mecánica del automóvil, hace un balance muy racional de todos los aspectos del coche, del que resaltó su tecnología, «moderna y sencilla, que hace del Uno un utilitario muy apetecible». La iluminación le pareció buena, al igual que la comodidad de los asientos, a los que, sin embargo, achacó una falta de sujeción. La calidad de la mecánica la encontró a buen nivel.

INCIDENCIAS

En el apartado de la mecánica, el único problema que hemos sufrido a lo largo de los 15.000 kilómetros ha sido con el tubo de escape, mientras que el resto de las incidencias han sido debidas a una terminación de poca calidad. Desde los primeros kilómetros notamos una vibración acústica anómala en el escape que fue en aumento a medida que íbamos avanzando en la prueba. Cuando el coche tenía 12.000 kilómetros sustituimos el último tramo del escape por uno nuevo, con lo que el problema quedó solucionado. Los técnicos de Fiat achacaron el fallo a que la pieza había salido defectuosa de fábrica.

A los pocos días de comenzar la prueba el pedal del embrague comenzó a chirriar, los asientos no ajustaban bien en las guías y el panel de control daba informaciones erróneas. Si bien las dos primeras anomalías no tenían una importancia trascendental, la última nos causó verdaderos quebraderos de cabeza, hasta el punto de que el coche se quedó sin luces en un viaje nocturno, con el consiguiente susto para el conductor. El fallo se produjo a consecuencia de un cortocircuito en el «check» panel.

Antes de los 4.000 kilómetros, las

RAID IBERICA TOTAL

A los aventureros del Raid IBERICA-TOTAL

En Agosto. Para todos aquellos que no temen recorrer más de 250Km. al día, a veces con más de 40 grados a la sombra, al volante de un 4 x 4 o sobre una moto. Y todo esto durante cerca de 8.000 Km., con un 90% de pistas y caminos de herraduras, atravesando los campos, las grandes sierras y las áridas mesetas que componen los impresionantes paisajes de las tierras españolas.

La IBERICA TOTAL es la ocasión soñada para dar prueba de vuestras aptitudes, en un Raid digno de los grandes Recorridos Internacionales. De Aragón a Andalucía, pasando por Castilla, vuestros neumáticos seguirán las huellas milenarias especialmente reconocidas para vosotros por la Federación Deportiva de los Grandes Viajeros (Grands Randonneurs). Y, para apoyar la aventura, os ofrecemos una asistencia mecánica,



técnica y médica, tan necesaria como eficaz.

El Raid IBERICA TOTAL os hará pasar unas vacaciones fuera de lo común, lejos de los caminos trillados.



Para mayor información sobre la IBERICA TOTAL, enviar este cupón a: TOTAL ESPAÑA, C/ Serrano, 210 28002 MADRID

Nombre

Dirección

Tel.

IBERICA TOTAL

manillas para abrir la puerta desde el exterior se cayeron en ambos lados y el mando del intermitente perdió la suavidad de funcionamiento inicial, porque rozaba con la carcasa que lo recubre.

CONCLUSION

Una vez analizados todos los aspectos del coche, el Fiat Uno se ha mostrado como un coche eminentemente práctico, de concepción muy moderna

y capaz de satisfacer los deseos de cualquier conductor normal. Tan sólo flojea en algunos aspectos de acabado, principalmente por utilizarse materiales y piezas muy baratos y de una calidad bastante dudosa. Afortunadamente, la

mayoría de los inconvenientes de este tipo aparecieron en los primeros kilómetros de la prueba, por lo que si se hubiera tratado de un usuario normal estos fallos se habrían solucionado con la garantía sin ningún costo.

En general, todos los que hemos llevado el coche coincidimos en destacar la amplitud interior como una de sus facetas mejores. El comportamiento y el rendimiento del motor también fueron elogiados por la totalidad del equi-

po de pruebas. Los puntos negros, porque también los hubo, fueron el manejo del cambio y la poca eficacia del limpiaparabrisas.

Victor Piccione y Jaime Hernández

Resumen a los 15.000 kilómetros

MOTOR
★★★★★
Las partes móviles se encuentran en perfecto estado, dentro de las tolerancias de desgaste normal e incluso inferior. Los resultados en el banco, a comienzo y final de la prueba, nos da un valor de 70 CV, que son los anunciados por el fabricante. La compresión y estanqueidad general han sido perfectas. La excelente calidad del aceite (Olio Fiat VS Turbosintesis) es, en parte, responsable de este resultado.

JUNTAS
★★★★★
Se encontraban todas en muy buen estado. No se apreciaron pérdidas ni de agua ni de aceite. La calidad del juego de juntas, normal, igual que su precio (sobre 6.000 pesetas).

ACCESORIOS
★★
El «panel check» nos dio problemas a lo largo de toda la prueba, llegando al extremo de producir un cortocircuito y dejar el coche sin luces. El resto de los accesorios funcionaron normalmente. El cuadro de instrumentos produjo una vibración acusada a partir de los 5.000 km.

PUERTAS
★★★★★
El encaje es bueno, tanto al comienzo como al final de la prueba. No se detectan ruidos ni vibraciones y el mecanismo ofrece un aspecto robusto y seguro.

ASIENTOS
★★★
La tapicería no presenta desgaste apreciable. Una gama de colores muy sufrida ayuda a dar esta buena impresión general, sin grandes muestras de uso. Transpira bastante bien. Las guías siempre hicieron holguras, pero no se han deteriorado.

CARROCERIA
★★★★★
Como es normal, la carrocería no presentaba ningún punto de óxido ni fallos en la pintura. El vano de motor muestra un estado impecable. Insonorizantes y piezas protectoras de alitas, muy bien pegadas.

CORREAS
★★★★★
La de distribución, en perfecto estado; tan sólo fue necesario proceder al tensado de mantenimiento, normal en cualquier coche nuevo. La correa del generador, en buen estado.

ESCAPE
★★★
Hubo que sustituirlo durante la prueba debido a un defecto de construcción de la pieza. El cambio lo cubrió la garantía. Posteriormente no ha habido problemas y el estado final es bueno.

TRANSMISION
★★★★★
El embrague se encuentra en muy buen estado, con un desgaste de 0,3 mm., lo que hace prever una vida de cerca de 100.000 km. El estado general de la pifonera del cambio es bueno, al igual que los sincronizadores. Las dificultades en el manejo de la caja no son achacables a ningún fallo mecánico, sino al diseño de la timonera.

CERRADURAS
★★
El pomo de las puertas se cayó a los pocos kilómetros. El resto del mecanismo no ha presentado fallos.

DIRECCION
★★★★★
Al finalizar la prueba, la dirección se encontraba como el primer día. No se apreciaron holguras en el volante y el funcionamiento ha sido preciso y suave a lo largo de toda la prueba. Las cotas se mantuvieron en sus tolerancias.

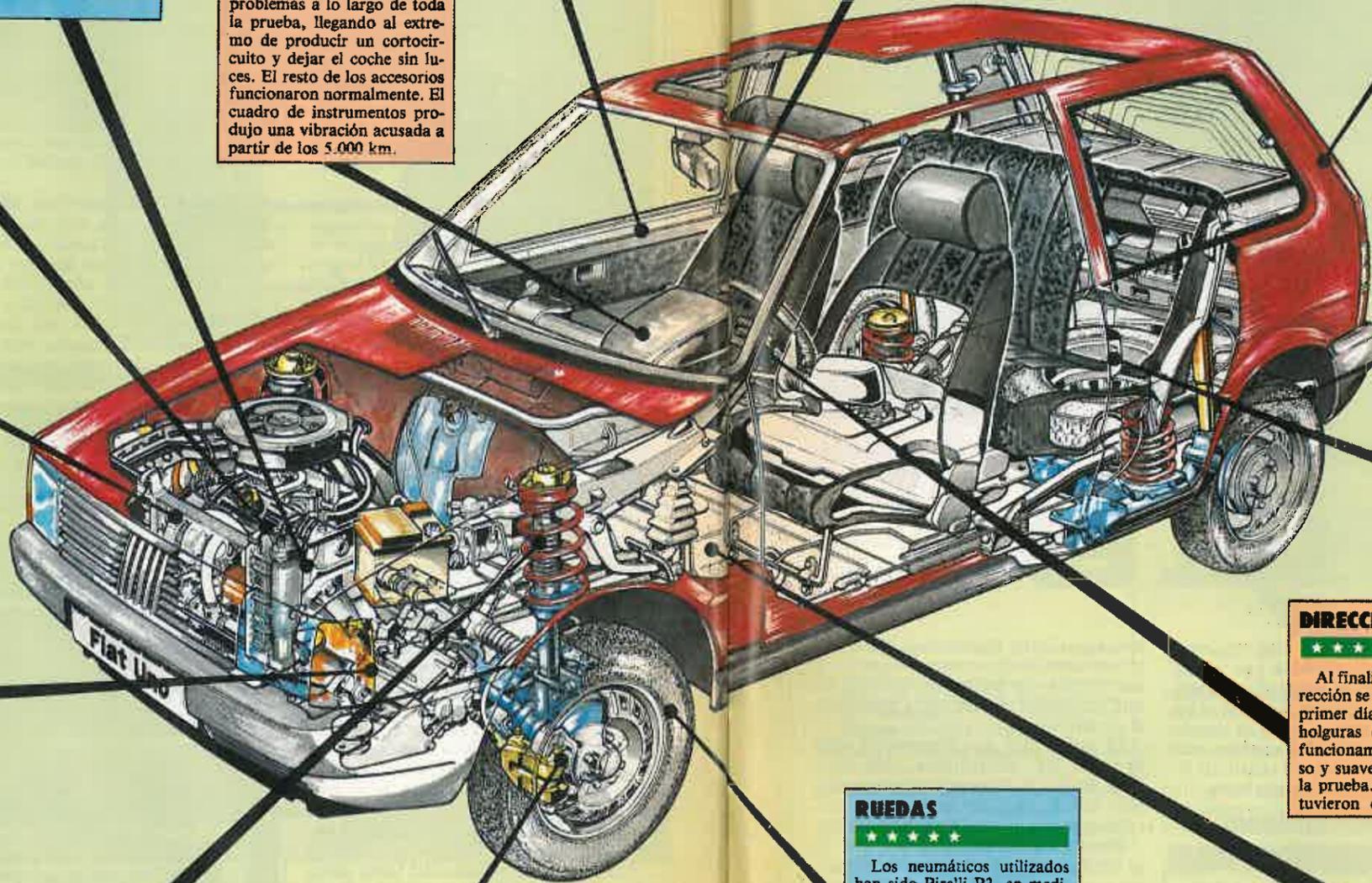
AMORTIGUADORES
★★★
En este apartado se notó un descenso sobre la calidad general. A los 15.000 km., los dos delanteros se han fatigado en exceso, lo que hace suponer una vida máxima entre 25.000 y 30.000 km. El comportamiento del coche acusaba este desfallecimiento.

FRENOS
★★★★★
Todo el sistema, en muy buen estado. Los elementos de fricción (pastillas y zapatas) acusan un desgaste normal. En función del desgaste, las pastillas tienen una vida de 30.000 km y los forros traseros superarían los 100.000. Los discos y tambores no acusaron desgaste, estimándose su duración en la totalidad de la vida del coche. El líquido es de calidad suficiente, pero sería deseable otro de mayor punto de ebullición. No se han apreciado pérdidas de líquido.

RUEDAS
★★★★★
Los neumáticos utilizados han sido Pirelli P3, en medidas 155/70 SR 13. El desgaste ha sido de 1 mm. en cada una de las cuatro ruedas, lo que significa una vida media de 60.000 km. en una utilización mixta ciudad-carretera y notablemente superior en utilización sólo urbana.

MOQUETAS
★★★★★
No se acusa un desgaste superior a lo que se considera normal, a pesar del duro trato recibido. El color se ha mantenido perfectamente.

★★★★★ Desgaste inapreciable. Perfecto estado
★★★★ Desgaste normal. Buen estado
★★★ Desgaste ligeramente superior al normal
★★ Desgaste acusado. Resultado mediocre.
★ Desgaste inadmisiblemente. Elemento defectuoso.





MZ-ETZ-250-LUXUS REMEDIOS DEL ESTE

POR primera vez, la marca alemana MZ figura en nuestro mercado con el modelo ETZ-250-Luxus, el mejor de su producción. Como es sabido, la fábrica MZ se ubica en Alemania del Este, y su nombre está ligado a las competiciones de enduro y velocidad.

Debido al poco interés que presta el Gobierno de dicho país a los deportes motorizados, el nombre de MZ se ha ido ensombreciendo y su producción actual consiste en fabricar motos de media cilindrada con fines meramente utilitarios. Sin embargo, en el campo del enduro tienen mejores productos.

A los ojos de un europeo occidental, la ETZ-250 puede parecer, y de hecho es, el antídoto del concepto de moto japonesa donde todo es lujo y sofisticación. En realidad, la ETZ-250 ha sido concebida como una moto utilitaria cuyas características principales son la economía, el escaso mantenimiento y el ahorro en todos los frentes.

Por el momento, han sido importadas doscientas unidades que serán puestas a la venta al precio de doscientas cincuenta mil pesetas, con todos los impuestos pagados. Como se puede comprobar, se trata del modelo más barato en la cilindrada del cuarto de litro disponible en nuestro mercado.

MECANICA COMPORTAMIENTO



En términos generales, la mecánica de la ETZ-250 es de lo más clásico y funcional. El motor que la equipa es un monocilíndrico vertical de dos tiempos refrigerado por aire, el diámetro por carrera del pistón es de 69 x 65 milímetros, y cubica 243 centímetros cúbicos de cilindrada total. Al margen del concepto estrictamente funcional de este propulsor, el fabricante lo ha equipado con el sistema de lubricación separada. El aceite destinado a la mezcla con la gasolina se encuentra en un depósito si-

tuado en el lado izquierdo del motor, y el lubricante es inyectado por medio de una bomba mecánica cuyo dosificador está accionado por un cable conectado al acelerador.

El carburador que alimenta el cilindro es de compuerta del tipo EVF-30-N-2.5. Su mecanismo es también clásico, fácil de desmontar y sencillo de regular para la puesta a punto.

Para el encendido, el fabricante ha preferido adoptar el sistema de contactos y rotor, que cumple perfectamente su función sin hacer añorar un equipo electrónico.

La puesta en marcha es manual como en las motos de antaño, sin embargo, no presenta el más mínimo problema de funcionamiento, incluso en condiciones climatológicas desfavorables. Su accionamiento no precisa mucho esfuerzo, y a la segunda patada el motor se pone en marcha sin problemas. El conductor se encuentra bien situado en cuanto al asiento y al manillar, pero no

Precio en la calle:
250.000 ptas

Importador: Wartburg Trabant Española, S. A. San Bernardo, 114. Madrid 28008.

Plazo de entrega: Inmediato.

Garantía: seis meses.

Número de talleres oficiales: Veinticinco en España.

Presentación: Julio, 1985, en España.

VIRTUDES

- Bajo consumo de combustible.
- Precio competitivo.
- Escaso mantenimiento.
- Freno delantero.

DEFECTOS

- Estética mejorable.
- Cambio poco preciso.
- Acabado espartano.

FICHA TECNICA



MZ - ETZ - 250 - LUXUS

MOTOR Monocilíndrico de dos tiempos. Refrigeración por aire. Diámetro del pistón: 69 mm. Carrera: 65 mm. Cilindrada total: 243 c.c. Relación de compresión: 10:1. Potencia: 21 CV a 5.700 rpm. Par máximo: 2,8 mkg a 5.400 rpm.

ENCENDIDO Por contactos. Batería de 12 voltios. 9 Ah.

ALIMENTACION Un carburador EVF-30-N-2.5 de compuerta.

TRANSMISION Primaria por cadena. Secundaria por cadena. Caja de cambio con cinco velocidades. Embrague discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR Monoviga superior con tubo de sección rectangular. Basculante con dos amortiguadores hidráulicos regulables. Horquilla delantera telescópica.

FRENOS Delantero, un disco de 280 mm. con pinza hidráulica. Posterior, de tambor, con 160 milímetros de diámetro.

DIMENSIONES Longitud total: 2.160 mm. Anchura máxima: 900 mm. Altura máxima: 1.310 mm. Peso en vacío: 134 kg. Capacidad del depósito: 17 litros.



La MZ concede muy poco a las nuevas tendencias de diseño, relegadas a un segundo plano, en favor de la funcionalidad. Arriba, el voluminoso monocilíndrico de dos tiempos.

ocurre lo mismo con los reposapiés, que están colocados muy hacia adelante. Ocorre lo contrario con el pasajero que puede disfrutar de una cómoda plaza en el sillín y mantener las piernas en posición relajada. También éste puede recurrir a la asa de sujeción situada al final del asiento.

En caso de que se pare el motor es fácil actuar sobre la palanca de arranque sin necesidad de apearse. El embrague es suave de accionar, pero al engranar la primera marcha se produce un desagradable tirón que desaparece al engranar las restantes cuatro velocidades. El recorrido utilizable del embrague es bastante corto, con lo cual ha de ser manejado con mucha suavidad para

evitar los clásicos tirones, que hacen desagradable la conducción y dañan progresivamente el mecanismo.

A los pocos instantes de arrancar, las vibraciones se manifiestan de forma agresiva, para luego desaparecer cuando el motor gira por encima de las tres mil revoluciones por minuto. Hasta alcanzar las 5.000 revoluciones por minuto, el propulsor se muestra un tanto remolón en desarrollar los veintinueve caballos de potencia, y sólo al pasar de esta cota se puede disfrutar de un comportamiento brioso. Para esto, el cambio proporciona un buen escalonamiento en ambos sentidos de uso, sólo al parar con la primera marcha engranada se plantea la dificultad de encon-

CONSUMO



Económico para ser de dos tiempos

CIUDAD	l./100 km.
En primera, segunda y tercera	5,5
CARRETERA	
En conducción tranquila	4,2
En conducción rápida	6,3
AUTOPISTA	
A 127 km/h.	6,0



La estabilidad de la moto no se compromete, si sólo se practica una conducción relajada y tranquila. Los neumáticos, inapropiados, no permiten muchas alegrías.

En cuanto a frenos se refiere, la ETZ-250 es tradicional en la parte posterior, sin embargo, en la rueda delantera está montado un disco de 280 milímetros de diámetro con pinza y bomba marca Brembo. Francamente excesivo para una moto como ésta, por otro lado no puede haber mejor garantía de una frenada super.

EQUIPAMIENTO-ACABADO



Como se ha dicho en un principio, la ETZ es una moto estrictamente utilitaria en la cual no se ha cuidado en particular modo la estética. Sin embargo, para quien lo desee hay disponible un sidecar fácilmente acoplable.

Este modelo está disponible en dos colores: rojo bermellón o gris metalizado; este último conjuga mejor con el color metalizado del motor, formando así un conjunto más armónico.

El cuadro de mandos se compone del velocímetro del cuentarrevoluciones,

PRESTACIONES



Aceptables

Velocidad máxima	127 km/h.
Con dos personas	110 km/h.
Aceleración de 0 a 400 metros	17,3 seg.

en medio de los cuales está la llave de contacto con las diferentes regulaciones del alumbrado. Los mandos eléctricos son fáciles de accionar y es una lástima que no tengan un diseño más actual.

Para un mejor cuidado de la cadena secundaria y también evitar la suciedad que de ella se desprende, ha sido protegida por una carcasa metálica con fuelles de goma para el movimiento basculante. Tanto su engrase como el tensado son de máxima accesibilidad. Otro detalle a destacar es la pantalla deflectora que enmarca el faro y protege al conductor. Este accesorio es opcional y su costo no encarece apenas la moto.

VALOR-PRECIO



Frente a sus competidoras, la ETZ-250 juega la importante baza de su precio: 250.000 pesetas con todos los impuestos pagados es un precio muy bajo para una moto de esta cilindrada. Es también cierto que su línea estética y el nivel de acabado está por debajo de las sofisticadas motos niponas, pero, en compensación, la ETZ ofrece un consumo muy reducido de combustible, los repuestos son muy baratos y un mantenimiento prácticamente nulo. Con lo cual se demuestra que esta moto cumple su cometido de vehículo utilitario.

GRAN PREMIO DE HOLANDA

NIETO, QUISO, PERO NO PUDO

La operación Angel Nieto falló. Muchas han sido las causas o disculpas, pero lo único cierto es que a Derbi y Aspar se les escapa el Mundial de las manos. Se ha dicho que la lluvia sobre el circuito de Assen fue la culpable, pero la lluvia mojó a todos por igual. A Nieto se le paró dos veces la moto, y aunque podría haber continuado, vio que su función había terminado y optó por la retirada.

En la salida, Kafka fue el más rápido y Angel Nieto arrancó con el pelotón, por delante de Aspar.



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

¡¡TE ESPERAMOS!! EN:



La Boutique de la Moto

¡¡ATENCIÓN A LA VENTA

LAS LAVERDAS 125

¡RECUERDA!



MOTO GUZZI MONTESA

Benelli

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

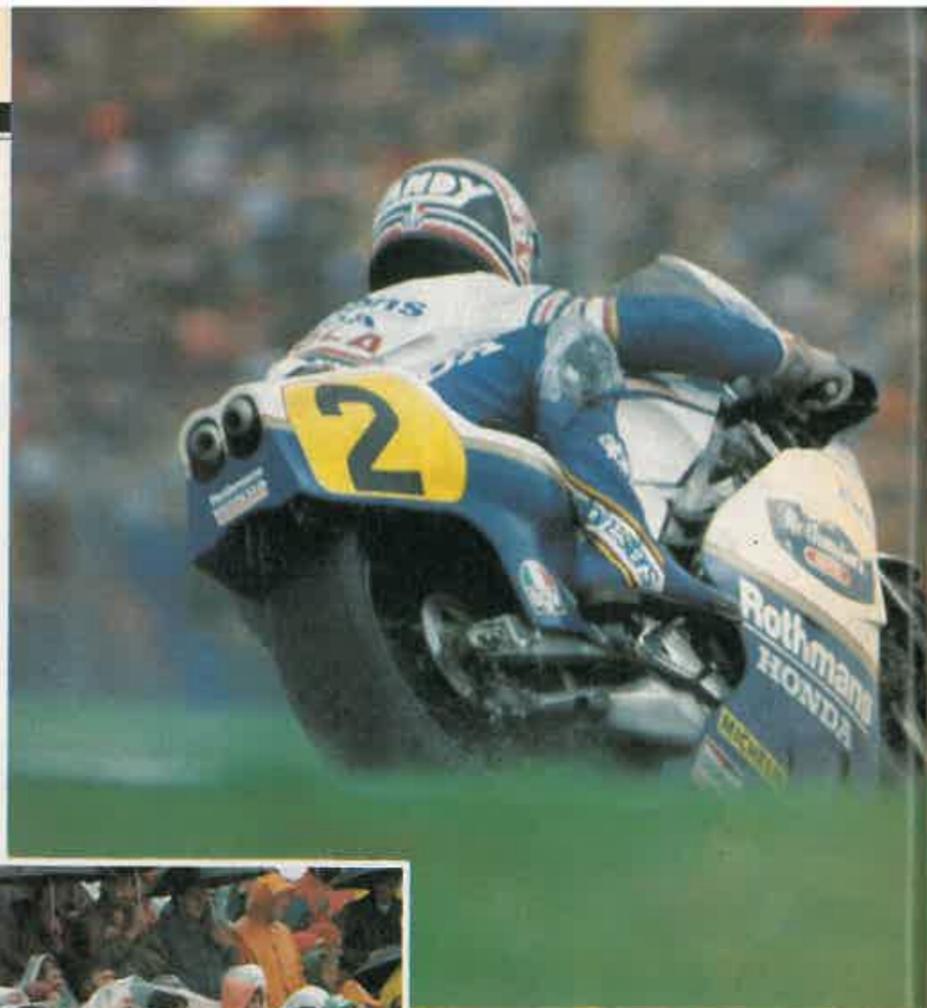
A desgracia puede ser doble: para Derbi, que se le pone muy difícil conseguir el título, y para Angel Nieto, que puede per-

der uno de sus últimos trenes de la ilusión, imprescindibles para mantenerse campeón. En los entrenamientos de la catego-

ria de 80 c.c., Dörflinger mostraba su superioridad sobre las Derbi relegando a Aspar a ocho décimas, a Nieto a casi seis segundos y a Herreros a seis y me-

dio. Waibel, tercero, y McConnachie, quinto, eran los que se intercalaban entre las Derbi, que no acababan de ir rondas, quejándose Nieto sobre todo de su motor. Los dos pilotos de Autisa, tras tener numerosos problemas de puesta a punto dada la juventud de sus motos, se colocaban en decimotercer lugar, Gil, y en el decimosexto, Bolart; Torrontegui cerraba el cupo de los admitidos a disputar la carrera con el 36.º puesto.

La salida se daba con la pista mojada, siendo Kafka el más veloz; un sorprendente Gil, segundo, y Dorflinger, tercero. Nieto arrancaba bien y pasaba en el pelotón de cabeza, con Aspar algo más retrasado y Herreros en penúltima posición, siendo Torrontegui el farolillo rojo a causa de un encendido recalcitrante. Bolart había salido peor que su compañero y era 23.º al término del primer giro, en el que Nieto ya tenía problemas, que le obligaron a entrar en boxes en la segunda vuelta. Con Nieto fuera de carrera, la atención se centraba en Dorflinger, que remontaba sobre Kafka, una vez superado Gil,



Freddie Spencer sigue imparable. En dos y medio ganó y ya es virtual campeón del mundo. En 500 el aguacero perjudicó a Freddie y favoreció a Mamola (izquierda).

fue por los suelos, pero el minuto de ventaja que disponía sobre Aspar le permitió entrar segundo.

En la categoría de 125 c.c. sigue el dominio italiano, con Gresini, Gianola, Petroniro y Bianchi copando los primeros puestos de la parrilla. De nuestros representantes, Sánchez Marín era el 14.º, tras haber sido cuarto en el penúltimo entreno, mientras que a González de Nicolás no le era aceptada la inscripción. En la carrera, disputada en mojado, Bianchi ganó con autoridad a medida que arreciaba la lluvia, imponiéndose a Gianola y Gresini, que habían ido por delante. Con este triunfo, el veterano Bianchi se destaca de Gianola y Gresini en el Mundial. Sánchez Marín terminaba en decimotercer lugar, tras tener que sobreponerse a una mala salida que le colocó 32.º y le obligó a remontar incesantemente.

En el cuarto de litro, Lavado, que había recibido una nueva máquina de Japón, con chasis monocasco y motor mejorado, pero peor que su moto habitual, era el más veloz en entrenos, delante de Spencer, Wimmer, Mertens, Cornu y Cardús, ya repuesto de sus heridas. Garriga era noveno, mientras que Reyes, dolorido por su lesión de clavícula, era decimotercero, y Toni García, con un motor que no aguantaba una sesión entera, era 28.º La carrera se corrió con la pista húmeda, montando la mayoría de los pilotos neumáticos de seco rayados a mano. La primera decepción la dio Garriga, al caerse ya en la vuelta de reconocimiento. En cabeza, Wimmer, Lavado y Mang, que había salido 29.º, eran los primeros líderes, con Spencer presionándoles; el americano tardó tres vueltas en colocarse en cabeza, al tiempo que Lavado se caía en esa misma vuelta. A partir de ahí, Mang parecía el más serio can-



En Assen la lluvia fue protagonista, que no llegó a desanimar a los 130.000 espectadores, pero provocó numerosas caídas, que no pasaron del susto.



quien también se había visto adelantado por Aspar. El suizo logró su objetivo y en la vuelta nueve Aspar perdía ostensiblemente terreno. Herreros, en cambio, remontaba posiciones y lograba situarse cuarto con la máquina fallando en ciertos momentos. En las últimas vueltas Gil iba perdiendo terreno a causa de una estabilidad cada vez más precaria, a medida que la pista se secaba y Bolart remontaba con ahínco hasta el octavo puesto. Dorflinger, pese a rodar primero, olvidaba toda prudencia y arriesgaba en demasía, tanto es así que al precipitarse con el doblaje de un rezagado en la penúltima vuelta, hacía una excursión por la hierba, con lo que perdía el primer puesto, en cuyo intento de recuperarlo en el último viraje se

didato a terminar segundo, pero Wimmer le pasaba a tres vueltas del final. De nuestros pilotos, Cardús caía cuando era undécimo, cosa que le sucede por quinta vez en lo que va de temporada, y Toni García hacía lo propio tras haber salido con slicks, apostando por



En el medio litro ganó la Honda de Randy Mamola, después de una espectacular carrera llena de acrobacias.

el rápido secado de la pista, lo que evidentemente no ocurrió.

Spencer obtenía la «pole-position» en 500 c.c., con cerca de un segundo de ventaja sobre las Yamaha de Sarron y Lawson, y las Hondas de Mamola y Gardner. Sito Pons era décimo, tres puestos por delante de su compañero de escudería Uncini. Para ambos continúa la inferioridad mecánica, pese a que el italiano disponía de la nueva moto llegada desde el Japón para el Gran Premio de Yugoslavia, aunque de momento sigue siendo menos competitiva que las viejas. La salida de esta categoría se dio bajo un impresionante aguacero, que provocó numerosas caídas. En la primera frenada, Sito era empujado por los suelos, cuando ya había ganado algunos puestos, mientras que también se eliminaban Sarron y Spencer cuando al caer el primero su moto se llevaba por delante al americano. El líder era Mamola, en cuya moto instalaron un telecámara de dos kilos de peso que retransmitía imágenes en directo a través de un repetidor situado en un helicóptero. Haslam se colocaba segundo, y Lawson, tercero, pero éste, tras pasar al británico en la vuelta novena caía espectacularmente, perdiendo toda posibilidad de ser líder del Campeonato del Mundo.

Texto y fotos: J. L. Aznar

ASSEN EN CORTO

- Tormo está decidido a volver el año próximo al mundial: todo depende de una operación más.
- Spencer estaba recuperado de su accidente de Yugoslavia, pero el doctor Costa, cuya clínica móvil sigue el Mundial, estaba molesto en cuanto que el americano no quiso seguir alguna de sus prescripciones.
- Ciento cincuenta mil espectadores y los ingresos de publicidad y televisión dejaron a los organizadores más de doscientos millones de beneficio.
- Spencer no bebió champán en el pódium de 250. Se reservaba para quinientos.
- Los comisarios de Assen se mostraron duros con varios pilotos que cayeron, a los cuales no les dejaron proseguir la carrera. Cardús era uno de ellos. Con Dorflinger no hicieron lo mismo...

- La carrera de sides fue ganada por Biland-Waltisberg por delante de Schwaerzel-Buck. En esa carrera hubo un espectacular accidente en el que un side pudo hacer una masacre entre los fotógrafos.
- Joey Dunlop, con su Honda oficial, se impuso en TT Fórmula 1 a las Suzuki de Mick Grandt y Mark Salle. Estas motos estarán en Montjuich el mismo fin de semana de las 24 Horas, es decir, el día 14 de este mes, para la tercera prueba del Mundial de la categoría.
- La nueva Yamaha recibida por Lavado de Japón prefigura las carreras-cliente de 1986. Este se queja de inferior potencia con respecto a las Honda.
- Nieto hará las dos carreras que restan de 80 c.c. y participará con la 250 en cuanto esté disponible.

RALLYES DE TIERRA OÑORO GANO AL CALOR



Lider al principio, Serviá tuvo que retirarse, por un manguito roto.



Couret, discreto al principio, traccionó alzándose al tercer puesto.

POR las tórridas tierras extremeñas se ha celebrado la tercera de las pruebas del calendario del Campeonato de España de Rallyes de Tierra-Copa RACE, que al fin parece que se anima con ya todos o casi todos sus previstos protagonistas en liza.

En el parque cerrado de salida y como única novedad destacable, el Nissan 240 RS oficial, para las niñas de los Patrol, Susi y Begoña, que aspiran una

vez más a llevarse el Campeonato Femenino. Desgraciadamente en su debut no tuvieron demasiada suerte, porque dejaron aparcado el precioso Nissan en una zanja, con las ruedas boca arriba.

La verdad es que la prueba, de cinco tramos cronometrados, se decidió prácticamente en el primer tramo, al que no llegó Moratal y en el que Barreras, con el número 3, perdió 45" por el polvo dejado por Oliveras, quien, con problemas de frenos fue alcanzado por Gui-

llermo, pero no dejó que le superara. Con este retraso, Barreras tuvo que emplearse a fondo el resto del Rallye, pero su desventaja era demasiado grande y ni José María Serviá (autor del primer scratch) ni Oñoro iban a facilitar las cosas.

Serviá, con su Seat 124 Proto, fue el primer líder, con 9" por delante del piloto del Opel y del catalán Pich, con su habitual Porsche 911; ya más rezagados, Rius, Urbano Villanueva y Pipó

NUEVO

VESPINO AL.

La FUERZA de un LIDER

El NUEVO VESPINO ha nacido FUERTE y BELLO, lleno de vitalidad, para acompañarte en tus mejores momentos. Desde los 14 años.

"VESPINO" en tu Mundo significa: el Agil, el Unico, el Divertido, el Líder... 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

MOTO VESTA
VESPINO
OLIVERA
RACE

4.000 puntos de venta y asistencia técnica.



El siempre espectacular «Peli» clasificó su Talbot Lotus en cuarto lugar. Es uno de los animadores del campeonato, sobre todo cara al público.



Poco a poco Villanueva se va adaptando a la conducción del R-5 Turbo. Abajo, Arnella se impuso en la categoría diesel con el aparatoso BMW 524 TD.



Couret sobre el Fiesta semioficial, que tuvo un comienzo discreto.

Oñoro no tardó más que dos tramos en recuperar la ventaja sobre Serviá, mientras que Barreras intentaba recuperar el tiempo perdido. Sin embargo, ni uno ni otro lograrían finalizar la prueba. Barreras, por rotura de motor de su Renault 5 Turbo, y Serviá, por un manguito. Pich tampoco llegaba al final, por lo que Couret, que había ido cogiendo el aire a la dura prueba (por el calor), lograba finalmente alcanzar la tercera plaza por detrás de Rius. A continuación se clasificaron «Peli» con Talbot Lotus, Villanueva (R-5 Turbo), y Oliveras, también con Talbot Lotus, que siempre tuvo problemas de frenos.

Joan Arnella volvió a imponerse entre los diesel, con su BMW 524 TD, mientras que otro habitual del campeonato, el tunecino Miguel Prieto, con un Seat 124 Proto, sólo pudo clasificarse en octava posición al haber perdido 17 minutos en el segundo tramo.

Fotos: Alfonso J. Nieto

Clasificación

1.º, Oñoro-Lacalle (Opel Manta 400), 46 min. 26 seg.; 2.º, Rius-Ortiz (Seat 124), a 1 min. 33 seg.; 3.º, Couret-Arañá (Ford Fiesta XR2), a 1 min. 37 seg.; 4.º, «Peli»-Vázquez (Talbot-Lotus), a 2 min. 5 seg.; 5.º, Villanueva-Alonso (Renault 5 Turbo), a 2 min. 41 seg.; 6.º, Aldecoa-Botella (Opel Ascona 2.0i), a 4 min. 7 seg.; 7.º, Oliveras-Jorbá (Talbot Lotus), a 6 min. 4 seg.; 8.º, Arnella-Palauzie (BMW 524 TD), a 6 min. 11 seg.; 9.º, Monzonis-Ventura (Ford Escort), a 6 min. 58 seg.; 10.º, Garzón-González (Simca 1200), a 9 min. 56 seg.

Así va el Campeonato

1.º, Barreras (64 puntos); 2.º, Couret (60); 3.º, Oñoro (59); 4.º, Oliveras (47); 5.º, Serviá (38); 6.º, Sunsundegui y Villanueva (36); 8.º, Arnella (34); 9.º, Verdú (33); 10.º, J. Hernández (25).

A TODO GAS

- El rápido piloto santanderino Jesús Puras, tras su accidente en el Rallye Tenerife, estará en la salida del próximo Príncipe de Asturias, una vez reemplazado el monocasco de su R-5 Turbo. Es la segunda ocasión, tras el incendio en el RACE, en que lleva a cabo una operación similar.
- Luis Villamil ha sido noveno en la carrera de Fórmula 3 celebrada en el circuito italiano de Monza. Luis Pérez Sala, el otro componente del equipo Campsa, no pudo acabar la carrera por rotura de una suspensión. La prueba fue ganada por Forini a los mandos de un Dallara con motor Volkswagen, detrás quedaron Caffi con Martini y Scarpini.
- Frente a los 90.000 espectadores asistentes a las 200 millas de Nuremberg, Adrián Campos alcanzó la tercera plaza en la octava carrera del Campeonato Alemán de Fórmula 3. Campos partió en tercera posición, pero se vio retrasado a causa de un accidente con Nissen que le adelantó de forma forzada y le rompió un alerón delantero. En el último viraje logró adelantar a Schortwitz que le había sobrepasado, obtuvo así el tercer puesto que le da el segundo de la general del Campeonato, tras Weidler que fue además el vencedor de la carrera.

- Alfonso García de Vinuesa ha probado su nuevo coche todo el fin de semana en el Jarama, el coche es el Fórmula Nacional de Diego Blanco. Vinuesa logró un tiempo muy prometedor que le dará opción a los primeros lugares. Durante los días 4, 5 y 6, Vinuesa probará en Zolder el coche de Fórmula 3, un Martini Volkswagen del mejor equipo alemán, con el que participará en cinco pruebas del campeonato germano.

- La segunda edición del Raid Ibérica Total se celebrará en nuestro país desde el próximo 3 de agosto hasta el 29 de dicho mes. El Raid Ibérica tiene un recorrido de ocho mil kilómetros a través de pistas y caminos de herradura cuyo punto de partida será Andorra. En esta vuelta a España se reforzará el contacto con la naturaleza al tiempo que se pondrá a prueba la habilidad y resistencia de participantes y mecánica. Toda la información y organización correrá a cargo de Total España.

- Carlos Mas, campeón de España de Enduro y decimotercer clasificado en el París-Dakar, participará en la Baja Montesblancos con una KTM 500 de cross preparada especialmente para esta prueba, y hará equipo con Jordi Arcarons. Con otra KTM participarán Lligue y Prades, los vencedores en motocicletas de la pasada edición. Entre los equipos extranjeros cabe destacar a Rahier y Hau con BMW y a Bacou-Sterns con Yamaha.

- La tercera edición de la Baja Montesblancos se disputará en la zona de los Monegros el próximo fin de semana, los días 12, 13 y 14 de julio. Los mil kilómetros de la prueba se recorrerán en dos bucles de quinientos



kilómetros cada uno y en esta edición no estará permitido el empleo de emisoras de radio. La gran atracción es Antonio Zanini, que saldrá a los mandos de un Ferrari 308 GTB preparado por el especialista italiano Michelotto.

- El rapidísimo médico malagueño Enrique Gluckmann acaba de presentar su equipo de competición para la Copa Nacional Renault 5 Turbo. Enrique Gluckmann cuenta con la ayuda de Larios, un patrocinador nuevo dentro del automovilismo de competición. En Salamanca se presentó el equipo patrocinado por el concesionario local de Renault, Auto-Salamanca, que apoya a cuatro pilotos de la provincia entre los que destaca Daniel Domínguez.



Un juego trivial para dejar en la cuneta a los especialistas

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



restaurante espectáculo PRESENTA: LOS DÍAS 18, 19, 20 DE JULIO

Florida PARK y el ballet español "los goyescos."

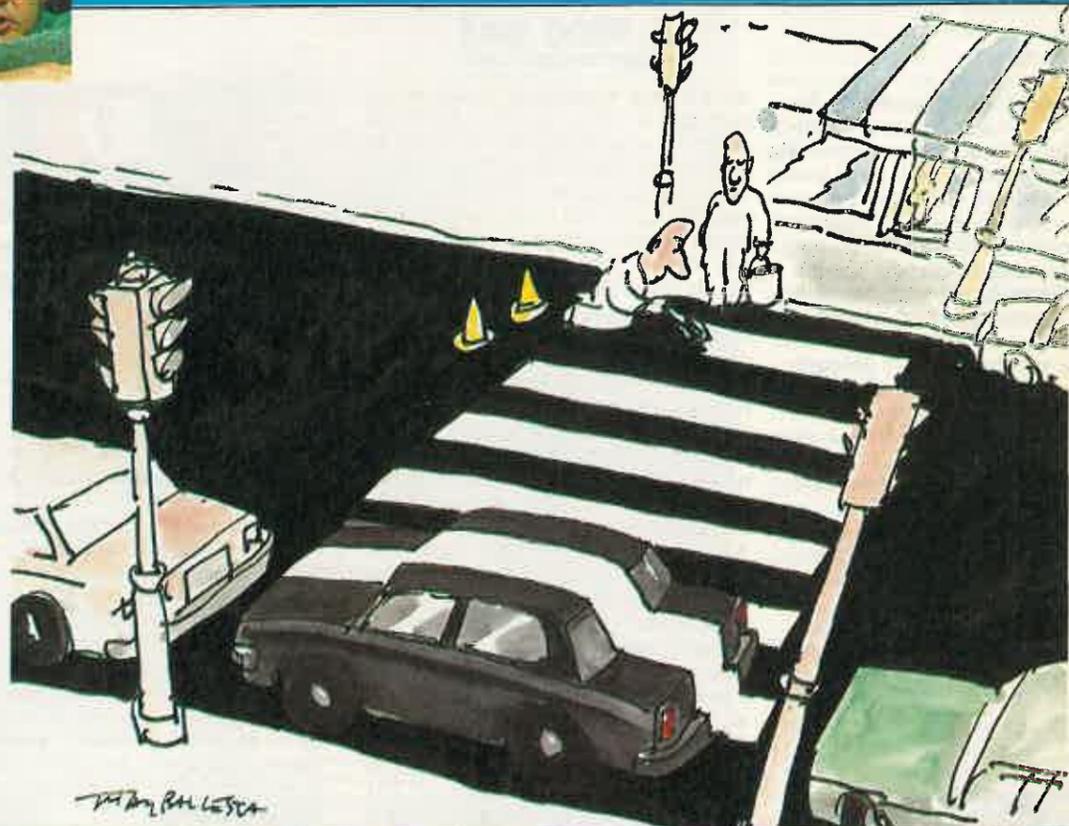
Restaurante en los JARDINES DEL RETIRO (Mediodía y Noche). Baile todas las noches con su Orquesta

Servicio de aparcacoches. RESERVAS: 273.78.05/04. Avda. Menéndez Pelayo. SALONES PARA CONVENCIONES Y BODAS





BALLESTA



José María Casanovas

Una baja a la francesa

VAYA por delante que no tenemos nada contra los franceses que organizan la **Baja Montes Blancos**. Quede claro también que su participación fue decisiva para que naciera una prueba que está a punto de dar el salto a la fama. Por dicho motivo no vamos a criticar que ganen sus dineros ni tampoco su puesta en escena «a la francesa». Lo que nos duele, lo que nos extraña y lo que nos preocupa es que tengan que venir de fuera a enseñarnos y se nos queden la exclusividad de la prueba como si los **Monegros** fueran su finca particular y privada.

¿Se imaginan por un instante que cuatro españoles osaran montar un **raid** en Francia? Coincidirán con nosotros que sus pasos estarían marcados y sus horas contadas. Tampoco es cuestión de echarles ahora que nos acaban de poner la medalla de europeos de verdad. No estaría bien visto. Pero lo que está claro es que en nuestro país hay escenarios, organizadores y afición como para que el ejemplo cunda. No es fácil. La **Trans Almería**, de momento, ha tenido que ser aplazada, y un proyecto de **París-Dakar** a la catalana lleva incubándose desde hace tiempo y no acaba de ver el sol.

La afición que antaño se canalizaba a través de las subidas en cuesta puede te-

ner ahora su válvula de escape en las carreteras sobre tierra, espectaculares y atractivas por naturaleza. Se evitan muchos problemas con Tráfico, los presupuestos son más bajos y la novedad garantiza el éxito. **Antonio Zanini**, que tiene tanto olfato como reflejos, le ha puesto el ojo a este tipo de pruebas que tienen su origen en los desiertos de California. Y el piloto de **Viladrau**, en busca siempre del más difícil todavía, saldrá de **Zaragoza** a los mandos de un **Ferrari** que puede dejar boquiabiertos a los campesinos de la zona. Si acaba —sería un auténtico milagro—, estamos convencidos de que hasta el mismísimo **Enzo Ferrari** echaría un vistazo al vídeo porque sería una participación histó-

rica para la marca del **caballito rampante**.

La **Baja Montes Blancos**, con su dureza, calor y polvo incluido en cantidades industriales, va a ser un nuevo test —¿definitivo quizá?— para que la escudería **Nissan** se plantee en serio la aventura del **París-Dakar**, que es su sueño inconfesable. Tras su victoria en **Túnez** cargaron a tope las pilas de su moral y se consideran capacitados para la reválida internacional. El único problema, el gran problema, es naturalmente económico. El presupuesto de un mes por el **Teneré** supera los ochenta millones de pesetas con dos coches, y esto son palabras mayores. Hay un par de sponsors en lista de espera y hasta la asociación de empresarios, que apoya la candidatura de **Barcelona-92**, podría echarles una mano... bancaria.

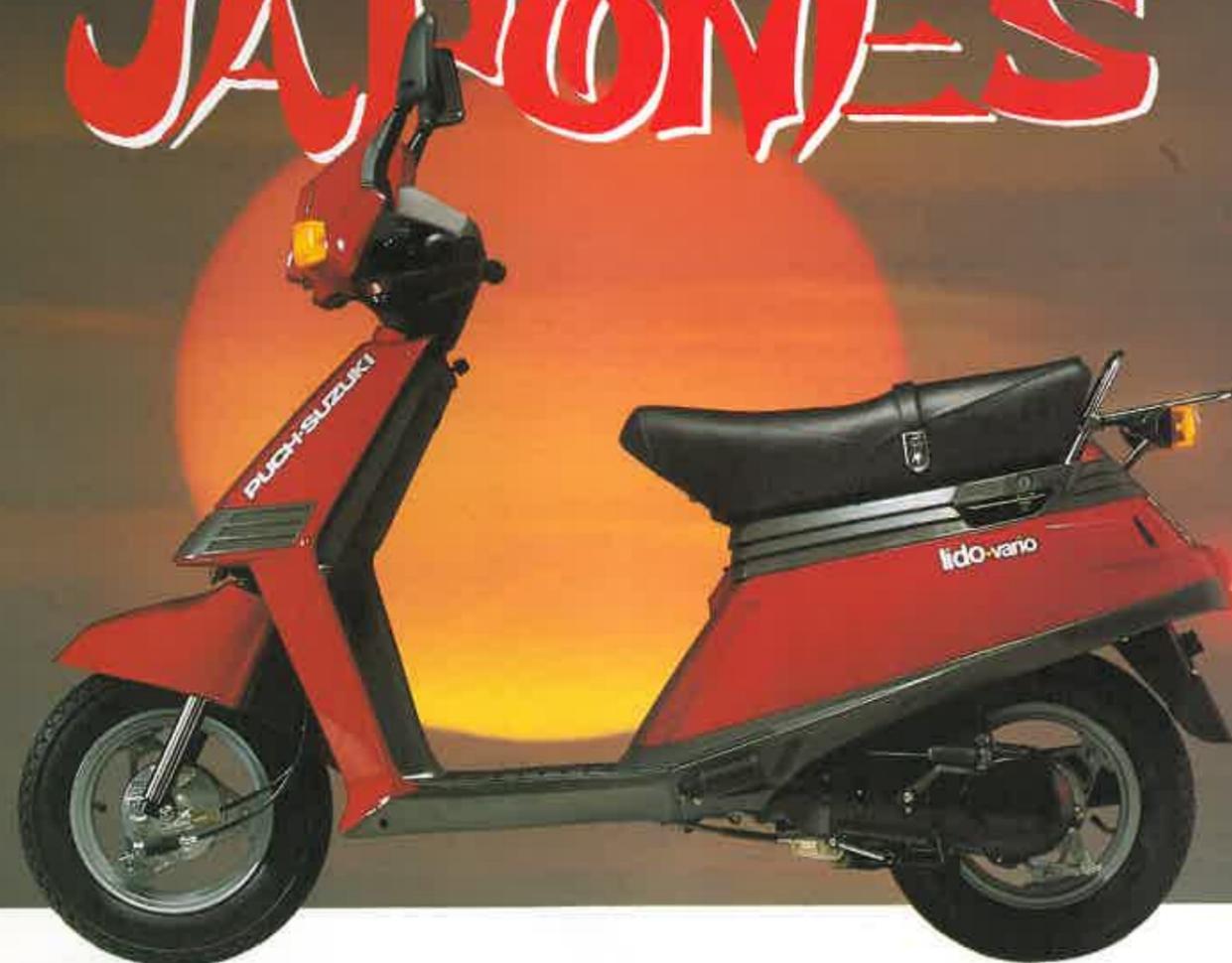
Pero no adelantemos acontecimientos. Julio es el mes de la **Baja**, una carretera tan abierta, tan audaz, tan insólita, que los pronósticos muchas veces se quedan en agua de borrajas. Es de esperar que los franceses no barran para casa. Ya nos entienden. Porque en esta ocasión sería barrer más allá de los Pirineos. Una cosa es dejarles la casa, ponerles el decorado, y otra muy distinta es que se olviden que están en España...



LIDO-VARIO

El mejor y más moderno Scooter de Japón ya está aquí. Es el primer fruto del acuerdo Puch-Suzuki, para que disfrutes y presumas de poseer esta maravilla mecánica, **LIDO-VARIO**, EL Gran Japonés.

EL GRAN JAPONÉS



Cómodo

Siéntate cómodamente, regula a tu gusto los dos retrovisores y comprueba el fácil acceso a todos los mandos incorporados en el cockpit.

Automático

Mete la llave, arranca y verás su potencia y la increíble manejabilidad tanto en ciudad como en carretera, todo ello sin cambiar, automáticamente.

Seguro

Fijate en su aerodinámica, en su diseño, en el motor atrás bajo el asiento, centrado, con la gravedad a baja altura, perfecto en estabilidad y seguridad, con suspensión hidráulica y con frenos de tambor con expansión interna.



Venga al sabor de
Marlboro



Nº 1 en USA y Nº 1 en el mundo.

VISION: EL COCHE DEL FUTURO USA



SEMANAL
Motor 16
GRUPO

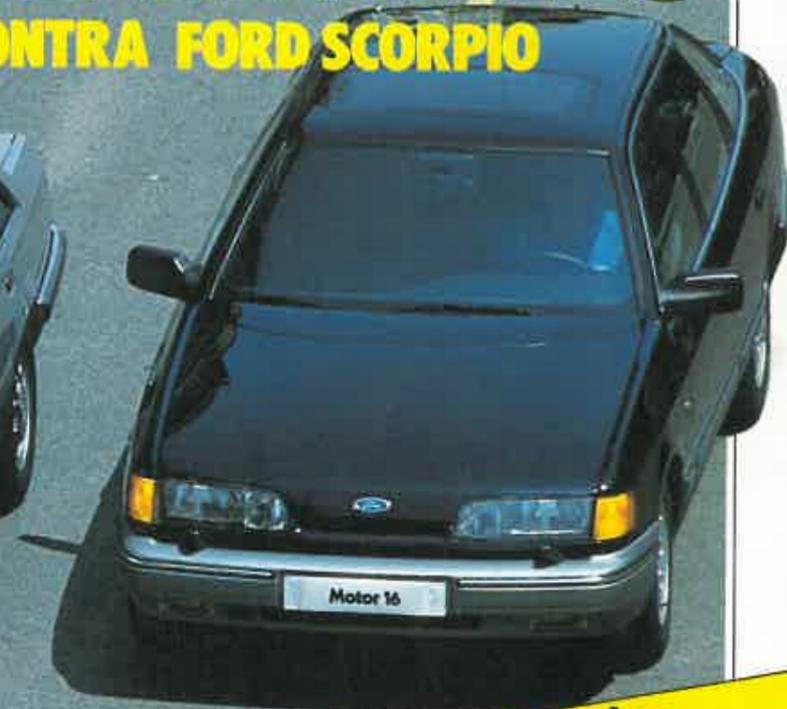
6 de julio 1985

Núm. 89 • 175 ptas.

COMPARATIVA

DUELO DE TITANES

OPEL SENATOR CONTRA FORD SCORPIO



Más aceleración
Mejor comportamiento
Precio 4.170.314

ABS de serie
Mejor confort
Precio 4.208.842

PRUEBA
**15.000 KMS.
DEL FIAT UNO**

**ASSEN: A DERBI
SE LE ESCAPA
EL MUNDIAL**