

ALARMA EN LAS CARRETERAS

CIEN MIL CAMIONES, EN MALAS CONDICIONES

COMO VENDER MEJOR SU COCHE USADO

PRUEBA: VOLVO Y ROVER TURBODIESEL

EL CORSA, A LOS 15.000 KILOMETROS



SORTEAMOS ESTE PORSCHE



¿Ha soñado usted alguna vez con un coche como éste?

HAGALO SUYO



CONSEGUIRLO ES FACIL

- Recorte el cupón adjunto.
- Remítalo junto con su nombre y señas completas (incluido teléfono), a **MOTOR16** (para el sorteo del Porsche 924). **Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17.**
- El sorteo se celebrará ante notario el día **7 de diciembre de 1983.**

La pestaña de portada se publicará en los números 1 a 5 de **MOTOR16**. La fecha tope de recepción de cartas es el día **5 de diciembre de 1983**. ¡Puede usted participar cuantas veces quiera a lo largo de estas cinco semanas!

Quedan excluidos de la participación en este sorteo todos los empleados y familiares de las publicaciones del Grupo 16, de Lerner Printing Internacional y Egraf.



POR el simple hecho de haber comprado esta revista, usted se manifiesta como una persona que elige siempre lo mejor; hasta para sus sueños. **MOTOR16** le regala este fascinante Porsche 924, valorado en más de cuatro millones de pesetas. Un lujoso deportivo de cuatro plazas, con motor de dos litros y 125 caballos, que alcanza una velocidad máxima de 204 km./h. y un consumo de tan sólo 8,1 litros a 120 km./h. Todo el encanto de una marca mítica.



SUERTE Y AL PORSCHÉ

Motor 16

LA INFORMACION PUESTA A PUNTO

CUPON

Nombre

Apellidos

Dirección

Población Provincia

Teléfono

Motor 16

Apoco de arrancar se ha producido un trío de buenas noticias en este mundo que nos interesa, el de la libre carretera y la marcha alegre sobre ruedas. En primer lugar, el Gobierno anunció que construirá carreteras, actividad inédita en los últimos años. En segundo lugar, alguien decidió finalmente pesar los camiones una tarde y descubrió lo que todos ya sabíamos: no son camiones, son apisonadoras. Y en tercer lugar, la dirección de Renfe anunció un plan de ahorro que quizá nos salve de la extorsión semietarra a que tiene sometido al bolsillo nacional.

Empecemos por las carreteras. El plan del ministro Julián Campo no tiene nada de quijotesco, parece perfectamente realizable aun en estos momentos de estrechez económica, pero a su término deberán haber desaparecido algunas de las más graves rutas de la muerte que hoy padecemos los automovilistas hispanos. Otra ventaja del plan es haber despejado las dudas sobre lo que son esas autovías públicas que sustituirán a las autopistas que tanto deseamos. Según las palabras del ministro, las autovías serán las autopistas del pobre, pero al menos las dos direcciones irán perfectamente separadas y permitirán así circular sin jugarse la vida al minuto, como es el caso de esa autovía fantasma y asesina que une, o criminaliza, a Málaga con Marbella. Las autovías no serán así y nos alegramos en nombre de los difuntos, que serán menos.

Es cierto que los cruces, entradas y salidas no estarán tan cuidados como en las autopistas, y ahí está la verdadera madre del cordero autoviarío. Si

la autovía está llena de cruces por sorpresa, la producción nacional de difuntos rodados no disminuirá. Hay que confiar en que se impondrá el buen sentido en el Ministerio y se recordará que más vale retrasar un año el plan que construir nuevas y más rápidas rutas de la muerte.

Por fin parece haberle llegado la hora al camión pirata, que labra nuestras carreteras en verano como los tractores por el campo. El país tiene poco dinero para acometer el imprescindible plan de mejora de nuestras carreteras. Y lo que no puede es destinar ni un duro a arreglar cada año los surcos que abren los camiones-apisonadoras en la red actual. Así no acabamos nunca, es un trabajo del ingeniero Penélope, con una mano construimos y con la otra lo rompen los camiones que nadie se atreve a pesar.

Por fin los pesaron y se descubrió lo esperado, que casi un 30 por 100 de esos monstruos van sobrecargados a tope. Con lo cual labran el asfalto, nos aplastan por falta de frenado y

Apisonadoras, no



hacen una competencia ilícita a la Renfe, lo que ya es mérito. Las reglamentaciones hispanas de peso por eje de camión son más laxas que las europeas —lo que no tiene ninguna explicación—, y además no se cumplen —lo que ya es incuria administrativa grave—. El señor Palacín, tan amigo del palo, la multa y la querrela, tiene ahí un campo abonado para cosechar aplausos y salvar vidas aplicando la norma a rajatabla. Ojalá lo haga.

Y en el próximo número hablemos de la Renfe.

Juan-Tomás de Salas

SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA M-16	59	MOTOS.	Bimota HB-2: La más cara del mundo
6	ACTUALIDAD	64	ATREVASE A...	Limpia y mantén su batería
11		67	MERCADO.	Las ofertas de la semana
15		68		Precios de coches nuevos
16	LO ULTIMO.	72		Precios de coches usados
20	FRENTE A FRENTE.	75		Aruñicos por palabras
34	BAJO LA LUPA.	76	«MI PRIMER AMOR».	Bertin Osborne y las alemanas
42	GENTE SOBRE RUEDAS.	77	CUENTENOS SU CASO.	
46	OCIO.	79	CAPRICHOS.	Martini Sportline
49		80	AGENDA PERSONAL.	
51	VIAJES.	81	CARMEN RICO-GODOY.	Auto-Escuela o no autoescuela
53		82	JUAN BALLESTA Y VELOGRAMA.	

Pág. 30

El nuevo Chevrolet Corvette es el «fuera de serie» de esta semana. Pronto se venderá en España y su mecánica es tan atractiva como su carrocería.



Pág. 54

Antonio Albacete es la figura más prometedora del deporte español. En la última carrera logró el quinto puesto en la Copa del Mundo de Fórmula Ford.





ACUERDO FIAT-FORD

EL que Fiat haya podido lanzar el Uno-Matic, con cambio continuo, se debe en buena parte a que se firmó un acuerdo con Ford, según el cual ésta debe absorber la mitad de la producción de la Van Doorne, la compañía que tiene la patente de este tipo de cambios.

Fiat, que comenzó a trabajar sobre este tipo de cambio en el año 1978, tiene el 24 por 100 de las acciones de la Van Doorne. En busca de un asociado que absorbiera parte de la producción de esta empresa —Peugeot, interesada al principio, dijo no— le pasó la información de sus trabajos a Ford, que sólo en un año adaptó un cambio de este tipo para el Fiesta.

Fiat ha comenzado a producir coches con cambio continuo a razón

de seis unidades-día, aproximadamente. Y Ford hará otro tanto en breve.

Por otra parte, General Motors ha comprado la patente para desarrollar un cambio continuo, que pueda servir para vehículos de mayor potencia y envergadura.

MADRID: CINTURON EN LA M-30

EL uso del cinturón de seguridad será obligatorio en todo el recorrido de la M-30 y salidas de Madrid hacia las carreteras nacionales. Esta disposición, que entrará en vigor en los primeros días de 1984, ha sido tomada por el Ayuntamiento madrileño como medida para mitigar la gravedad de los numerosos accidentes que ocurren casi a diario en el tercer cinturón madrileño. Está comprobado que el cinturón es altamente efectivo sobre todo en los golpes por alcance, que, según las estadísticas, son los que se producen con mayor frecuencia en la M-30 y salidas y entradas a la capital.



NUEVOS PRECIOS DEL OPEL CORSA

Cerrada nuestra sección de Mercado, se modificaron los precios de la gama Opel Corsa en las versiones 1.2 y 1.3 litros, que ofrecemos a continuación: Corsa 1.2-5 vel., 772.667 pesetas; Corsa 1.3-5 vel., 822.021 pesetas; Corsa TR 1.2-5 vel., 783.889 pesetas; Corsa TR 1.3-5 vel., 833.457 pesetas; y Corsa SR 1.3, 839.050 pesetas. Los precios son totales, con impuestos.

CAMBIOS EN LA DGT

Altos cargos de la Dirección General de Tráfico van a ser sustituidos en las próximas semanas, según se rumorea en medios políticos relacionados con el transporte y las carreteras.

LEYLAND CAMBIA DE NOMBRE

Leyland España, que representaba los intereses de la firma británica desde que desapareció Authi, ha pasado a llamarse *Austin Rover España*, un nuevo cambio con el que se pretende una mejor identificación con las marcas representadas. Sus ventas, en los primeros nueve meses del año, han aumentado en un 70 por 100 respecto al mismo periodo del 82.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas
Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso
Director: Tomás Cavanna

Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesora de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor-Jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información), Angel Carchenilla (Arte y Fotografía), Sergio Ficione (Producto). Redacción: Enriqueta Antolín, María Jesús Benoit, Angel Marco, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. País Vasco: Ander y Gorka Landaburu y Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz (Italia); Pedro Antonio Chocano (Francia); Peru Egurbide (Reino Unido); Alfonso Rojo (Estados Unidos); Miguel Segura (Alemania). Diseño: Juan G. Francos, Juan González. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Marling, María Isabel Valcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbeta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Garib (Pruebas); Angel González (Video); Antonio González (Tira de humor); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Rafael Lombar (Motos); Enrique Llorca (Ilustraciones); Julio César Montenegro (Pruebas); Ignacio Moreno (Tira de humor); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); Caridad Plaza («Mi primer amor»); Carmen Rico Godoy (Humor); José Luis de la Viña (Náutica).

Director gerente: Juan González Díaz
Director de Publicidad: Miguel Angel Martínez. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Director Administrativo: Alfredo Uriarte
Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17. Teléfonos: 407 27 00 — 407 41 00. Télex 43974 nyre e.
Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-17. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA) San Romualdo, 26. Madrid-17.

Es una publicación del GRUPO 16.
Director general: Alfonso de Salas
Director comercial: Ramón Sánchez Paños. Director de Publicidad: Balbino Fraga.

COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247

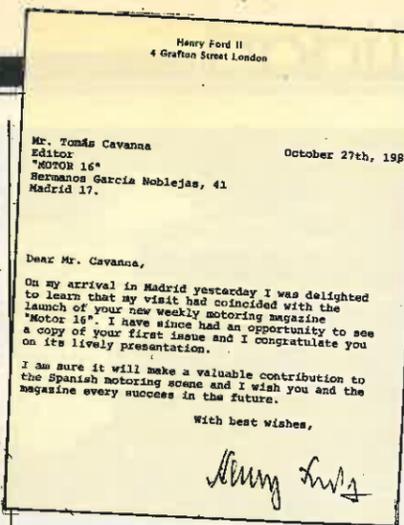
MOTOR16, LIDER DE VENTAS

Somos los primeros desde el primer número. Es todo un señor récord, que MOTOR16 ha batido con amplísimo margen. El primero número de nuestra revista se agotó en la mayoría de los puntos de venta; esto nos ha animado a aumentar la tirada hasta la cota de los 130.000 ejemplares, una cifra que habla por sí sola del interés y preocupación de los españoles por el tema de la automoción.



Tan alto volumen de ventas es, a la vez, un desafío que nos obliga a dar el máximo de sí.

Naturalmente continuamos recibiendo más y más cartas para el fabuloso sorteo del Porsche 924, a la vez que nuevas solicitudes de suscripción, premiadas con el 40 por 100 de descuento y con el obsequio de la tarjeta de Mondial Assistance, lo que conforma una de las más ventajosas ofertas de lanzamiento vistas nunca en el mundo editorial español.



FELICITACION DE HENRY FORD

EL lanzamiento de MOTOR16 ha coincidido en lugar y tiempo con una reunión anual de seguimiento de Ford Europa que ha convocado en Madrid a los más altos ejecutivos de dicha compañía a nivel mundial, encabezados por Henry Ford II.

MERCADO COMUN: PRECIOS COMUNES

Los dirigentes de la Comunidad Económica Europea están buscando una fórmula para igualar el precio de los automóviles de producción propia ante la creciente disparidad que se está produciendo dentro de su propio mercado. Ultimamente, los ciudadanos de los diez están adquiriendo en otros países vehículos producidos en su propio suelo, debido a su menor costo. Se está dando el caso de que los súbditos de su graciosa majestad británica adquieren



Gran amigo de España y de todo lo español, el señor Ford leyó durante su estancia en Madrid el primer número de MOTOR16 y nos ha escrito una cariñosa carta de felicitación que agradecemos y valoramos al máximo, habida cuenta de que va firmada por el nombre de más peso en la historia del automovilismo mundial.

los modelos Leyland en los Países Bajos, porque obtienen así una sustancial rebaja del orden del diez por ciento. Los comisarios comunitarios de Comercio e Industria han elevado ya su preocupación ante las autoridades nacionales ante esta evidente distorsión del mercado y han instado a los técnicos del Mercado Común a que busquen una fórmula que permita equilibrar los precios de los automóviles del mismo segmento, para evitar la competencia en la Comunidad.

CIEN OCTANOS

● En un futuro muy próximo, los parabrisas de todos los automóviles que se fabriquen en España serán laminados, de acuerdo con una nueva normativa que está en estudio y según la cual, el INTA será el responsable de la homologación de los nuevos parabrisas.

● El hecho de que a los importadores de automóviles se les estén poniendo trabas al derecho de importación de un contingente de automóviles con arancel reducido se interpreta como el más claro síntoma de una cercana rebaja lineal arancelaria a todos los automóviles de la CEE.

● Según el presidente de Ford Alemania, Daniel Goeudevert, para 1989 el mercado automovilístico mundial se lo repartirán sólo cinco o seis grupos industriales. En la crisis que se avecina, según Goeudevert, el mercado europeo será el más afectado por la competencia japonesa, en cuya industria cada obrero produce 35 automóviles al año, cuando la media europea se sitúa en 12 coches.

● En las próximas semanas comenzará en Villaverde la producción del Peugeot 205 español. Talbot tiene prevista su presentación para mediados del mes de enero y su comercialización para primeros de mayo.

HEIDERICH-ORNILLA SE TRASLADA

El grupo de empresas Heiderich-Ornilla, que atraviesa una seria crisis económica, acaba de vender su fastuoso edificio de la calle Torrelaguna, que primero albergó a la importadora de BMW y en la actualidad a la de Alfa Romeo. La empresa compradora es el fabricante de colchones Flex, que parece ser ha pagado por la propiedad 375 millones de pesetas.



También han puesto en venta su participación en algunos concesionarios de BMW, en Madrid, Barcelona y Valencia, con el fin de conseguir la liquidez necesaria. En breve se iniciará el traslado de los despachos, talleres y exposición a sus locales de San Fernando de Henares. Esta situación se supone que pueda afectar a la inminente comercialización en España del nuevo Alfa 33.



CAMIONES ATILAS DE LA CARRETERA

A uno de cada tres camiones que nos encontramos por la carretera le fallan los frenos o tiene otros defectos graves que, con el Código en la mano, le impedirían circular; uno de cada cinco va sobrecargado y, en la mayoría de los casos, el camionero va ciego de sueño y de cansancio. Todo esto, unido a que proporcionalmente a la red viaria tenemos más camiones que nadie en Europa, que son los más viejos y que, además, la carga por eje que se les autoriza es de las más altas del mundo, hace al transporte pesado el máximo responsable del destrozo de nuestras carreteras y de un alto porcentaje de los accidentes que se registran en las mismas.

La operación «Cinturón de Hierro», puesta en práctica por la Dirección General de Transportes Terrestres en las últimas semanas, ha confirmado que el 20 por 100 de los camiones va sobrecargado y las

inspecciones técnicas de vehículos que realiza el Ministerio de Industria ponen de relieve el desastroso estado de gran parte de la flota de camiones, reflejado en las estadísticas de accidentes de la Dirección General de Tráfico. Según éstas, cuatro de cada cien camiones

sufre un siniestro al año, mientras que en turismos, con un parque mucho mayor, esa proporción es del 0,85 por 100.

A la hora de buscar un culpable de esta situación existe una absoluta unanimidad entre los sectores consultados por MOTOR16. En primer lugar, la saturación de nuestras carreteras de tráfico pesado mientras el ferrocarril circula a media carga, y, en segundo término, por la deficiente capacidad de inspección de la Administración.

Según el director general de Transportes Terrestres, Manuel Panadero, «la inspección técnica del Ministerio ha sido hasta ahora una entelequia, no ha existido de hecho. Nos hemos encontrado, al hacernos cargo de la gestión hace diez meses, que en España no se sabe aún qué es lo que se transporta y en qué condiciones se hace. De ahí que hayamos puesto en marcha una serie de programas de inspección para

Vehículos implicados en los accidentes con víctimas 1.982

parque total	implicación	% sobre accidentes
8.154.050	70.791	0,85
271.364	12.700	4,68
1.282.943	6.884	0,54
42.996	1.763	4,10

atajar los altos índices de siniestralidad que registra el sector y frenar el deterioro, muy costoso, de nuestra red viaria».

Esta filosofía se ha materializado en los últimos días en una operación de control sobre el parque de camiones conocida como «Cinturón de Hierro».

Los resultados obtenidos de esta inspección por sorpresa son para el mismo director general «sumamente preocupantes»: de un total de 16.953 vehículos controlados fueron denunciados el 25 por 100. De ellos, casi un 20 por 100 fue sancionado por llevar un peso superior al margen tolerado por la legislación, y un 1,20 por 100, por exceder su carga en más del 10 por 100 del peso máximo autorizado.

Asimismo, se detectaron 711 vehículos (el 4,5 por 100 del total) que carecían de la necesaria autorización de transporte. El importe estimado de estas sanciones asciende nada más y nada menos que a 160 mi-

«Nosotros hemos insistido mucho en la vigilancia de las sobrecargas, y no sólo por el daño que producen al firme», dice el jefe del Servicio de Tecnología de la Dirección General de Carreteras, Angel Acleta. Y añade: «Pero parte de esto es que las piezas del camión no están calculadas para la sobrecarga y tienen un desgaste por fatiga mucho más rápido. Y de ahí vienen muchos accidentes.»

El trazado de las carreteras también se ve afectado por el exceso de carga, ya que, según denuncian técnicos en

netrans (Confederación Nacional de Organizaciones Empresariales de Transporte por Carretera), el culpable no es en primera instancia el camionero, sino la falta de vigilancia sobre las agencias y los furtivos del sector. En esta línea han solicitado ya a la Administración más mano dura y sanciones representativas, que lleguen incluso a la inmovilización de los vehículos. «Mientras haya multas por exceso de peso de tan sólo veinticinco mil pesetas —declara Irisarri a esta revista— no se podrá poner coto a este problema.»

Manuel Trinidad, un autónomo propietario de un camión de 25 toneladas, opina que el exceso de peso, además de muy peligroso, está quitando trabajo a otros compañeros. «Pero cuando se tienen que pagar unas letras y dar de comer a una familia no nos queda más remedio que ir sobrecargados.» Las agencias de transporte, en muchos casos ilegales, apro-

Los camiones más viejos de Europa

	De 0-4 años		5-9 años		Más de 10 años	
	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%
España (1)	78.206	27,74	108.020	38,2	96.437	34,1
Alemania	320.110	55,27	207.949	35,8	51.563	8,8
Francia	152.588	43,7	141.084	40,4	55.050	15,7
Italia (2)	142.127	34,9	143.140	35,7	110.983	27,3
Holanda	49.150	59,5	27.758	33,6	4.539	5,5
Bélgica	36.395	52,9	26.093	38,7	5.709	8,2
Media (3)	-	49,2	-	56,7	-	13,1

(1) Parque de tarjetas a septiembre de 1980. Resto de países, parque a diciembre de 1980.
(2) Italia incluidas tractoras.
(3) Sin incluir España.

Más camiones por kilómetro que nadie en Europa. También los más sobrecargados, los más viejos y los más peligrosos



llones de pesetas. Si la sobrecarga es de por sí el factor que añade más riesgos a la conducción de un peso pesado, no hay que olvidar que, además, el límite de carga por eje autorizado por nuestra legislación es excesivo. Así, en Europa la carga máxima autorizada por eje es de diez toneladas, mientras que en nuestro país está fijada en trece, cifra en la que sólo coinciden Francia y Bélgica.

obras públicas, las curvas no pueden tener el peralte preciso para una conducción normal, pues los camiones lo destrozan en dos días.

Los mismos transportistas son los primeros que rechazan la sobrecarga e incluso se convierten en informadores de la Administración cuando saben de algún ilegal que va por libre saltándose todas las normas a la torera. Para Alfredo Irisarri, secretario general de Co-

vechan esta textura y junto a tarifas inferiores a las establecidas obligan a cargar en demasía. «Refuerzas lo que puedes el vehículo —dice Manuel Trinidad— y adelante.»

Adelante, pero, ¿en qué condiciones? Uno de los principales problemas denunciados por los camioneros son el cansancio y el sueño. La oferta es mucha y el trabajo escaso. Las agencias aprietan a estos profesionales y más de

El transporte de mercancías en EUROPA

en %

Países	Ferrocarril	Carretera
Alemania Occidental	24,8	47,4
Italia	17,6	71,6
Yugoslavia	35,4	51,3
U.R.S.S.	67,0	7,7
Gran Bretaña	15,3	75,7
Holanda	4,9	29,8
Francia	34,0	44,0
España	10,3	87,2



Resultados alarmantes de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV): el 30 por 100 de los vehículos revisados tienen defectos graves

uno se sienta ante el volante entre diez y doce horas al día. La mayoría de los accidentes que sufren —comentan los camioneros consultados por MOTOR16— se deben al cansancio físico. Hay que llegar a una hora determinada al destino si se quieren obtener luego nuevos portes. Y el sueño les saca violentamente de la carretera.

Para Irisarri, de Conetrans, el tacógrafo es el único medio para eludir estas situaciones. «Con ese aparato se evita trabajar más de ocho horas. Pero el vehículo requiere, entonces, un segundo conductor. Y tal y como están las cosas, nadie quiere afrontar ese nuevo coste. Además, los plazos que la Administración ha autorizado para dotar de tacógrafo a estos vehículos son demasiado largos, lo que provoca

que aquéllos que ya lo poseen se encuentran paralizados, pues los clientes siguen buscando aquel transportista que no tenga que dar cuenta a nadie de su horario y que viaje solo.» Manuel Trinidad apunta, por su parte, que su vehículo cuenta con tacógrafo, «pero como la Guardia Civil de Tráfico no lo exige, pues no lo uso».

La edad del parque es otro elemento más a añadir a la peligrosidad que muchos camiones representan para la circulación. Según Alfredo Irisarri, «el treinta y cuatro por ciento del parque español de vehículos de transporte de mercancías por carretera tiene más de diez años, cuando lo normal es que a partir de los siete años se tenga uno que plantear la necesidad de adquirir otro vehículo. Esta cifra es alarmante tanto

en sí misma como comparada con las vigentes en otros países europeos, en los cuales el porcentaje de vehículos que supera esos diez años es la tercera parte que en España».

Una vez que el rejuvenecimiento de la flota se presenta más que imposible dada la descapitalización aguda que sufre el sector, el papel de la Administración se ha centrado en los últimos años en la idea de mantener al menos en un estado practicable, desde el punto de vista técnico, el parque de camiones. Así nació en 1980 una nueva reglamentación sobre la inspección técnica de vehículos (ITV), plan en el que se preveía que para 1984 hubiera en cada capital de provincia una estación de ITV por lo menos y la extensión de la obligatoriedad de la inspección a todo el parque de vehículos, incluidos los turismos.

La realidad ha frenado estos proyectos. Según el subdirector general de Seguridad Industrial, Alfonso Enseñat, «harían falta del orden de las ciento cincuenta estaciones de ITV, con un total de cuatrocientas cincuenta líneas de inspección. Y tenemos cuarenta y seis estaciones y unas ciento veinte líneas». El problema en este caso también ha sido la falta de asignación presupuestaria por parte de la Administración, lo que supone la práctica congelación de las estaciones de ITV. La competencia en esta materia ha sido transferida a las comunidades autónomas, que de momento se han negado a hacerse cargo de las instalaciones, que por falta de fondos están a medio construir.

Para Alfredo Irisarri, de Conetrans, «lo de las ITV es la enésima metedura de pata de la Administración en el tema del transporte. Se han establecido unas

Diez años huyendo de Renfe

Cifras en millones de toneladas-km

Años	Carretera (red estatal)	Ferrocarril
1961	20.644	8.107
Porcentaje	45,27	17,78
1981	90.100	11.022
Porcentaje	66,61	8,15



El transporte por vía férrea apenas crece: La carretera carga con todo

normas de inspección, que hay que cumplir, pero sin poner a punto antes los medios necesarios para hacerlo. En Madrid se ha llegado a dar la fecha de citación nueve meses después de que el transportista la solicitara. No me extraña que haya camiones que vayan por ahí sin haber pasado la revisión en su momento».

Alfonso Enseñat reconoce que la capacidad inspectora es insuficiente, pero considera que esto no es disculpa para que no se haga, «porque como todos pueden pasar la inspección dentro del plazo en la estación que prefieran, alguna vez pasarán frente a una de las que están más desahogadas de trabajo».

Pero no todos los camiones pasan por el aro. Y cada año hay un tercio de

los que reglamentariamente deberían ser inspeccionados que prefieren correr el riesgo —no demasiado grande, por otra parte— de que con motivo de otra averiguación la Guardia Civil de Tráfico les pida la tarjeta de inspección y les haga pagar la correspondiente sanción por no llevarla cumplimentada. Los que más cívicamente se someten a las inspecciones correspondientes —una al año para los que tienen menos de diez de vida, dos para los que los sobrepasan sin llegar a quince y tres para los que pasan de esta edad— son revisados de forma bastante concienzuda, según dicen en el Ministerio de Industria: «Nosotros nos atenemos a las normas internacionales para hacer las inspecciones de vehículos. Medimos la emisión de gases y de humos, reglamos

los faros y comprobamos su intensidad. Después se pasa el coche por un detector de holguras, por un alineador de ruedas y pasa —y éste es el punto más importante de la inspección— por un frenómetro de rodillos, con el cual se comprueba la eficacia y el equilibrio de los frenos. En el foso se ven los fondos del vehículo y, por último, se comprueba si todos los papeles están en regla y si a simple vista el vehículo está en condiciones en cuanto al estado de la matrícula, vidrios, aditamentos, etcétera.»

Después de inspeccionado el vehículo recibe un trato proporcionado al estado en que esté. Si tiene fallos leves se pide al dueño que los corrija y se comprueba si lo ha hecho en la próxima inspección. Si los defectos son graves se le obliga a pasar nuevamente las pruebas al cabo de diez días, y a repetirla hasta que el defecto haya desaparecido. Si el defecto es muy grave se le envía a un taller determinado de forma forzosa y si es más grave aún se le inmoviliza. «Y lo que sí quiero hacer constar es que de los vehículos inspeccionados, un treinta por ciento son rechazados por tener defectos graves», dice el subdirector general de Seguridad Industrial. Esto quiere decir que del total de vehículos pesados que pasa la inspección, casi cien mil circulan con grave peligro para los usuarios de la carretera. No es, pues, de extrañar que en las estadísticas de Tráfico se recoja que el 15 por 100 de los accidentes sufridos por fallos técnicos en los grandes camiones tengan su origen en el mal estado de los neumáticos o que el 22 por 100 se deba a deficiencias en los frenos, por poner dos ejemplos.

Enriqueta Antolín y Raúl R. Sáez



Carreteras de pena
El precio del exceso y la sobrecarga de los camiones



Operación «Cinturón de Hierro»
El 20 por 100 de los camiones, con sobrecarga

SOLICITUD DE INFORMACION

Nombre: MARIA-JEUS BENET MONTENEGRO

Dirección: CONDE DUYER 36 Teléfono: 4622100

Ciudad: VALENCIA

Interesado en un Renault: No Sí

Modelo del vehículo: RENAULT

Valoración: 962.773

Valoración mínima: 885.422

Modelo: R5TS

Valoración: 330.000



El nacionalismo absurdo rechaza las matrículas de otras regiones
Muchos tasadores no pasan de un ligero vistazo al coche

entre 260.000 pesetas en la central de Seat, del Paseo de la Castellana, y 315.000 pesetas ofertadas por Automercado Pancas, un compraventa cercano a la calle de Alcalá, que de 300.000 pesetas lo subió a 315.000 pesetas si el coche nuevo se compraba allí.

La justificación de la baja valoración del coche en todos los lugares visitados en Madrid era la antigüedad. Según vendedores y tasadores, un coche con tantos años no vale dinero, pero la verdad es que el R-5 TS es de los modelos más cotizados de su categoría y escasea en el mercado de segunda mano. El mismo día que salió nuestro anuncio en el periódico, se recibieron 19 llamadas telefónicas interesadas en el coche.

Frente a los concesionarios de prestigio y centrales de las marcas, las pequeñas tiendas tienen un trato más directo con el cliente y están abiertas a una negociación, siempre, por supuesto, dentro de unos límites, ya que nunca han excedido de las 300.000 pesetas.

El coche. Al principio, y sobre tarifa, comenzó ofreciendo 260.000 pesetas, alegando que era necesario pintarlo entero. Después de probarlo, subió la oferta 20.000 pesetas. En la central de Seat, del Paseo de la Castellana, tras revisar el vehículo y encontrar su estado general regular, es decir bueno para un coche de segunda mano, ofrecieron 260.000 pesetas con los golpes de chapa

reparados por nosotros. En caso contrario descontaban 15.000 pesetas de la tasación. Además, alegaron que las mejoras no se valoran puesto que sólo sirven para ayudar a vender mejor el coche y no se utilizan para aumentar el precio final. Sin embargo, en Lezauto, concesionario de Seat, la oferta llegó hasta las 300.000 pesetas sin tan siquiera mirar el coche, pero con el compromiso por parte del vendedor de mantener ese precio como si de un favor especial se tratara. Luego, el mismo vendedor visitó repetidas veces nuestro domicilio con la firme intención de vender un coche nuevo.

En Citroën Hispania, en la calle Doctor Esquerdo, también se probó el coche con meticulosidad. Con la chapa arreglada, el precio era de 260.000 pesetas, pero ofrecían la posibilidad de entregar los partes del seguro formalizados y encargarse ellos de la reparación. A los dos días de visitar al concesionario, el jefe de zona nos comunicaba por teléfono que revisada la tasación estaban dispuestos a llegar a las 290.000 pesetas, invitándonos a la vez a probar el Visa Súper E, por el cual nos habíamos interesado. En Trema Osnur y Automylsa, concesionarios Ford, ofrecieron 270.000 pesetas; pero en Imtasa, también Ford, nos encontramos con un tasador que demostró tener un sentido

LAS OFERTAS DE LOS COMPRA-VENTA: DE 215.000 A 330.000 PESETAS

Marca	Concesionario	Ciudad	Valoración (en pesetas)
Seat	Ausiasmovil, S. A.	Valencia	215.000
Citroën	Ugartesa	Valencia	222.000
Ford	Autopráctico	Barcelona	250.000
Talbot	J. Santacreu	Barcelona	250.000
Seat	Central	Madrid	260.000
G.M.	Motor Repris	Barcelona	260.000
Ford	Imtasa	Madrid	265.000
Ford	Autolayetana	Barcelona	265.000
Ford	Trema Osnur	Madrid	270.000
Ford	Automylsa	Madrid	270.000
Renault	Entretenimiento Automóviles, S. A.	Madrid	275.000
Renault	Convasa	Barcelona	275.000
G.M.	Valop, S. A.	Valencia	275.000
Seat	Central	Barcelona	275.000
Citroën	Autom. Peña Prieta	Madrid	280.000
Talbot	Juan Giner	Valencia	285.000
G.M.	Dasauto	Madrid	285.000
G.M.	Motorama	Madrid	285.000
Citroën	Citroën Hispania	Madrid	290.000
Renault	Autaca	Madrid	295.851
Seat	Lezauto	Madrid	300.000
Talbot	Agosa	Madrid	300.000
Citroën	Citroën Hispania	Barcelona	300.000
Talbot	Movimar	Madrid	300.000
Ford	Daule	Valencia	300.000
Compra-venta	Automercado Pancas	Madrid	315.000
Renault	Tasa	Valencia	330.000

del humor muy particular y comenzó regateando desde una oferta inicial de 250.000 pesetas para subir hasta las 265.000 pesetas, donde se plantó.

Autaca, en la carretera de Alcobendas, ofreció por el coche 310.000 pesetas, cifra que según el vendedor, Fernando Santamaría, no se podía rebasar aunque el coche estuviera en perfecto estado. Y decimos estuviera, porque ni tan siquiera se mostró interesado en verlo a pesar de nuestra insistencia para que lo tasara realmente. Esta tasación, una de las más altas de Madrid, tiene su truco, pues hay que descontar las 14.149 pesetas de gastos de transferencia que pagaría el propietario del vehículo, mientras que en el resto de los concesionarios esos gastos ya van incluidos en la tasación del coche. El otro concesionario Renault visitado en la calle Doctor Esquerdo cifró la tasación en

Autolayetana, también de Ford, el coche valía las 260.000 pesetas, y para Convasa (la Renault de la calle Rosellón) y la Seat central, el precio era de 275.000 pesetas.

También en 260.000 pesetas se valoró nuestro vehículo en Motor Repris, uno de los concesionarios de General Motors en Barcelona, donde sobre catálogo nos dieron una tasación aproximativa. La norma de la casa impide tasar el vehículo si no existe una petición en firme para adquirir un coche nuevo.

El problema de la matrícula madrileña también fue muy explotado en Valencia, donde las explicaciones resultaron múltiples y variadas, pero, donde, sin embargo, logramos la mayor valoración. No en vano es Valencia la provincia donde acuden los compraventas profesionales a vender, porque existe

en Ugartesa, de Citroën, donde no rebasaron las 222.000 pesetas, y en Automóviles Giner, de Talbot, que se quedaron en 285.000, mientras que para el probador de Daule (Ford), el coche valía 300.000 pesetas después de darse una larga vuelta para probarlo por las calles valencianas. En este mismo concesionario Ford escuchamos una de las explicaciones más incomprensibles y elucubrantes sobre el problema de las matrículas madrileñas. En lugar de ser los coches del interior más valorados que los de la costa, por su ausencia de corrosión, oímos de labios de Sylvia Moreno, la vendedora que nos atendió, que la gente no quiere los coches de Madrid porque en la capital hay cuevas y lógicamente los motores sufren más, mientras que Valencia la conocen y saben que se circula en llano.

El resultado de esta experiencia es



Perder el tiempo consultando distintos establecimientos le resultará rentable
Los concesionarios de marca muestran poco interés por los coches usados

275.000 pesetas, después de probar el coche. Para Dasauto y Motorama, oficiales de General Motors, el precio fue de 285.000 pesetas, mientras que Agosa y Movimar (Talbot) nos ofrecieron 300.000 pesetas.

Los catalanes, muy suyos, alegaban que una matrícula de Madrid resultaba conflictiva a la hora de vender el coche, y por eso no se podía tasar en su valor real. Sin embargo, las valoraciones que obtuvimos eran similares a las logradas en Madrid, pues en Citroën Hispania nos ofrecieron 300.000 pesetas después de probar el vehículo a conciencia, mientras que en Madrid la misma casa no había rebasado las 290.000 pesetas. Autopráctico, de Ford, y J. Santacreu, de Talbot, se quedaron en el límite de las 250.000 pesetas, mientras que para

un gran mercado del coche usado. Las 330.000 pesetas ofrecidas por Tasa-Renault contrastan con las 215.000 pesetas de Seat, que no quiere el coche reparado, sino que aconseja al cliente cobrar la factura del seguro y compensar con ese dinero la baja valoración. Sin embargo, Juan Castillejos Molinillo, el vendedor que nos atendió en Ausiasmovil, concesionario de Seat, se ofreció para ayudarnos a buscar un cliente privado que quisiera comprar el coche, puesto que él nada podía hacer por subir la valoración de la central, que consideraba, al igual que nosotros, muy baja.

Aconsejados por el vendedor de Seat para dirigirnos a Talbot o Citroën si lo que nos interesaba era una alta valoración del usado, quedamos sorprendidos

bien claro: si usted quiere vender su coche, no se precipite; ponga un anuncio por palabras en la Prensa, que le costará unas quinientas pesetas, y espere. Para acudir a un compraventa o, en última instancia, a un concesionario, que se lo van a tasar en bastante menos dinero, siempre hay tiempo.

Otra enseñanza se deduce de este informe: si usted quiere comprar un coche de segunda mano, fijese en los anuncios por palabras y negocie directamente con particulares. Entre usted y el vendedor se pueden repartir la ganancia del ciento por ciento que se llevan los profesionales de los coches usados.

Texto: M.ª Jesús Benoit
Fotos: Alex Puyol



escuche.



Sí, escuche algo que le va a sorprender. Este MG, diseñado con la más alta tecnología, ofrece un detalle increíble: y es que habla.

Es el primer automóvil dotado con un equipo de síntesis de voz. El sistema entra en acción automáticamente, sirviéndose del altavoz de radio situado al lado del conductor, y cortando momentáneamente toda emisión. La voz avisa a los ocupantes, si las

condiciones de marcha son anormales (baja presión del aceite, freno de mano echado, etc.), también avisa si queda poco combustible en el depósito o advierte que se han dejado encendidos los faros. Y muchas cosas más.

El MG Maestro ha sido concebido como un automóvil avanzado, de atrayente estilo y con unas excelentes especificaciones técnicas.

Su motor de 1.600 c.c. desarrolla una potencia de 102 CV., y está controlado por microprocesadores



con lo que se consiguen unas mejoras increíbles en el rendimiento del combustible.

La caja de cambios es de 5 velocidades y el Maestro cuenta con un salpicadero totalmente electrónico. Es amplio y el asiento trasero se puede abatir en 1 ó 2 tercios ofreciendo una gran

versatilidad al utilizar el espacio interior.

MAESTRO MG 1600

Como lo oye

Consumo: 6 litros a 90 kms/h. Intervalos de servicio cada año o 20.000 kms. Gama de 6 colores incluyendo metalizados. Garantizado por un año.

AUSTIN ROVER

AUSTIN ROVER ESPAÑA, S.A. Apdo. de Correos n.º 14845 - Tel. 6768211 - MADRID

ALICANTE: TALLERES FELIPE, Primo de Rivera, 69. ELCHE: - BADAJOZ: SELLER AUTOMOVILES, S.A. Ctra. de la Corte, 1. - BARCELONA: BRITISH MOTORS, S.A. P.º de San Gervasio, 46-48. - BURGOS: TALLERES FAUSTO Ctra. de Logroño, Km. 5. - CADIZ: J. MATEOS, S.A. Nuño de la Caña, 2. JEREZ DE LA FRONTERA - CORDOBA: JACORSA, Avda. de Cádiz, 84. - LA CORUÑA: GALIZAUTO, S.L. Ronda de Outeiro, 232. - GRANADA: DIGASA, P.º de Ronda, 115. - GUIPUZCOA: DISTRIBUIDORA VASCO-INGLESA, S.L. Segundo Izpizua, 14. SAN SEBASTIAN. - JAEN: GARAJE JAEN, S.A. Ctra. de Madrid, Km. 332. - LEON: ASLEMOSA, Doce Mártires, 2. - LUGO: SPORT AUTO, Avda. de La Coruña, 83. - MALAGA: C. DE SALAMANCA, S.A. Avda. Carlota Alessandri, 27. TORREMOLINOS. - MADRID: C. DE SALAMANCA, S.A. Galileo, 104. - MURCIA: FRANCISCO PELLICER, Avda. de Canalejas, 8. - ORENSE: CLEHERC, S.L. Doctor Fleming, 6. - OVIEDO: AUTOIMPORT, S.A. Foncalada, 24. - PAMPLONA: IRUJO Y MATEO, S.L. Amaya, 33. - PONTEVEDRA: ROLCAR, S.L. Avda. del Freixo, s/n. VIGO. - SALAMANCA: ROYAL MOTORS, Los Perdonés, 5. - SANTANDER: M. ALONSO, San Fernando, 6-8. - SEVILLA: ALPUENTE, S.A. Cruz del Campo, 7. - VALENCIA: IBERICA DE AUTOMOVILES, S.L. Escultor José Capuz, 48. - VALLADOLID: M. NIETO LOPEZ, Avda. de Burgos, 74. - VIZCAYA: AUTOMOVILES VIZCAYA, S.A. Gran Vía, 80. BILBAO. - ZARAGOZA: SANAU AUTOMOVILES, Miguel Servet, 34-36.



Joan Tomás de Salas, entre el ministro de Obras Públicas, Julián Campo, Joaquín Leguina y el director de MOTOR16



Protagonista e invitado de excepción el Porsche que próximamente será sorteado entre los lectores de MOTOR16



Julián Campo, Joaquín Leguina y Carlos Bustelo, con Joan Tomás de Salas, Antonio Garrigues y María Cuadra y el presidente del Grupo 16, con el teniente general Sáenz de Santa María



Ramón Trias Farga, conversando con Juan Tomás de Salas y Tomás Cavanna. A la derecha, Alfonso de Salas y Fermín Hernández, con Luis Bassat



José María Clemente y Carmen Galera. Abajo, Emilio Villota con Tomás Cavanna

Motor 16

SE PRESENTO EN SOCIEDAD

EN una serie de actos consecutivos en Madrid y Barcelona, se presentó la pasada semana el número uno de MOTOR16, siendo el denominador común a todas ellas la máxima asistencia de personalidades del mundo de la política, industria, periodismo, publicidad, cultura y espectáculos y, por supuesto, personas relacionadas con el mundo del automóvil.

En todas las ocasiones la presentación en sociedad de la nueva publicación del Grupo 16 corrió a cargo de su



presidente, Juan Tomás de Salas, y del director de la revista, Tomás Cavanna. Algunos invitados saludaron públicamente la aparición de MOTOR16, entre ellos el ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Julián Campo, y el presidente de la Comunidad Autónoma de Madrid, Joaquín Leguina. Asistieron también los presidentes y consejeros de los fabricantes e importadores de automóviles de España, así como directivos y jefes de medios de las agencias de publicidad.

El primer coche alemán montado en España, un utilitario automático que no lo parece, y un nuevo coche sueco, cazado en exclusiva, son lo último del mercado automovilístico.

EL EUROPEO QUE VENDRA DEL FRIO

El nuevo Saab diseñado y construido en cooperación con las marcas italianas Lancia, Fiat y Alfa Romeo, está superando sus últimas fases de desarrollo y verá la luz a finales del próximo año, o principios de 1985. Actualmente se prueba en secreto en Estados Unidos.

Este coche estará equipado con un motor de dos litros de cilindrada y aproximadamente cien caballos de potencia, que irá colocado en posición delantera transversal, una novedad en Saab.

Las cuatro marcas participantes utilizarán comercialmente la misma base, pero con distintas interpretaciones mecánicas y estéticas.

Saab construyó su primer coche en 1950, después de dedicarse exclusivamente a los aviones (hoy cultivan también la electrónica, los misiles, la aviación y las técnicas aeroespaciales). Tal vez por esa rara tradición, sus coches han sido siempre distintos, avanzados y de poco éxito en el sur de Europa. La sobrealimentación de motores, la aerodinámica y la lucha contra el frío, han sido algunas de las especia-

lidades de este constructor, que hoy encamina sus pasos —de la mano de tres marcas mediterráneas— hacia la comercialización de un coche «normal». De este Saab se está construyendo también una versión experimental de cuatro ruedas motrices, que será probada este invierno en Laponia. Es casi seguro que llevará el motor turbo de dieciséis válvulas y ciento setenta y cinco caballos de potencia.

El nuevo Saab mide lo mismo —4,50 metros— que el modelo 900, pero su distancia entre ejes es mayor, para obtener mejor habitabilidad. La seguridad de los ocupantes sigue siendo primordial, pero ahora con mayor ligereza de construcción; aquí se revela la influencia de Fiat en el proyecto.

La velocidad máxima de este coche rondará los 175 kilómetros por hora, con un consumo medio de diez litros cada cien kilómetros. Como todo coche escandinavo, el próximo Saab llevará varias defensas contra el frío —asientos con calefacción, cristales antihielo, etcétera—, cosas que no van a necesitar las versiones mediterráneas.



La tradición de la marca sueca se rompe: sólo las llantas y la parrilla delantera revelan que es un Saab. El prototipo ha sido fotografiado durante las pruebas que realizaba en una zona semi-desértica en Estados Unidos.



FIAT UNO-MATIC: GUERRA A LA INCOMODIDAD

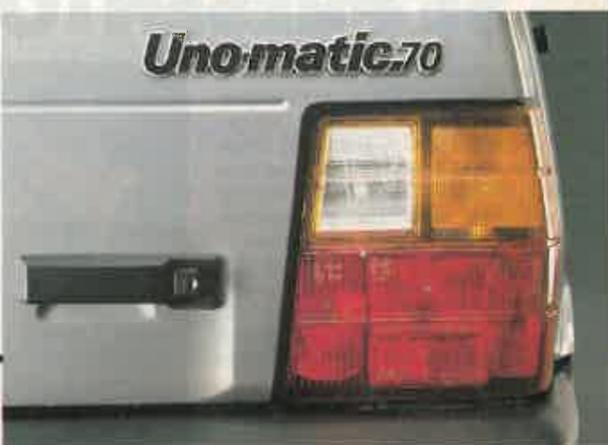
A muchos conductores les molesta manejar la palanca de cambios y cuando conducen en ciudad reniegan de su existencia. Para este amplio grupo de usuarios se vislumbran ya una fecha, mediados del 84, y un coche, el Fiat Uno-matic 70, como punto final para sus sufrimientos.

Este coche, el Fiat Uno-matic, equipará la revolucionaria transmisión de varia-

ción continua; en definitiva, una caja de cambios con todas las ventajas de la caja automática —facilidad de manejo, ausencia de pedal de embrague, etcétera— sin ninguno de sus inconvenientes —mayor consumo de carburante, más lentitud de respuestas, etcétera—.

Las virtudes del Uno-matic 70 se resumen así: prestaciones casi idénticas a las del modelo gemelo equipa-

do con la caja manual de cinco velocidades; ausencia de saltos bruscos entre una y otra relación —el coche aumenta su velocidad de



forma progresiva, sin ningún tirón—; menor fatiga para el conductor, que puede olvidarse de la palanca de cambios y del embrague; consumo casi igual al de una caja manual.

Al comparar el modelo ahora presentado con el Uno 70 S, provisto de cambio manual con cinco velocidades, se obtienen los mismos resultados, no sólo a velocidad constante de noventa kilómetros por hora —cinco litros en ambos casos—, sino también en ciclo urbano —8,2 litros en los dos casos—. Las prestaciones del



Uno-matic son algo inferiores a las del manual, más o menos un 10 por 100, pero, sin embargo, el Uno-matic se recupera con más alegría y, por tanto, facilita la conducción en ciudad.

El futuro más próximo del Uno pasa, también, por la palabra mágica: turbo. El Uno Turbo de gasolina, con 105 caballos de potencia, golpeará con fuerza en el campo de los pequeños deportivos, mientras el Uno Turbo Diesel, con 60 caballos, será un rival de primera línea en la categoría de los pequeños Diesel.



EL PASSAT, POR ENTREGAS

Los primeros Volkswagen Passat de Seat llegarán al mercado español el próximo mes de diciembre. Se trata de las versiones 1600 de gasolina y diesel, cuyo montaje se inicia ahora. A éstos les seguirán las

variantes 1800 gasolina y turbodiesel. Y habrá que esperar a septiembre de 1984 para que aparezcan los dos litros, que incorporarán ya todas las innovaciones de los Passat alemanes de gama 1985. A la vez que la versión

más potente del Passat, en septiembre del año que viene, llegarán también los Santana españoles.

Seat se dispone a montar también los Volkswagen Passat Variant, que se comercializarán en primavera.

Los acuerdos de colaboración entre Seat y Volkswagen se están respetando con rigor en relación con la producción de coches alemanes en España. Las cadenas españolas de producción se limitan a aportar mano de obra en el ensamblaje de componentes que vienen ya premontados desde Alemania; también es responsabilidad del constructor español el tratamiento de las carrocerías, la pintura y la aplicación de procedimientos anticorrosión, aunque se asegura que más adelante la industria española participará de modo creciente en la elaboración de los Passat y Santana. Los neumáticos, los asientos y distintas piezas de acabado interior podrán ser muy pronto españoles.

Los futuros S-1 y S-3, si que serán competencia directa y exclusiva de fabricación a cargo de Seat. Su presentación se ha retrasado definitivamente a los meses de octubre (S-1) y diciembre (S-3) de 1984.

Lo hemos mejorado por fuera, porque era imposible hacerlo por dentro.



Nueva gama Volvo 240

Este es el nuevo Volvo 240. Fíjese bien. Tiene otra línea. Ahora su frontal es más aerodinámico y atractivo. Por dentro, su nivel de equipamiento es fuera de serie. Y su amplia gama de modelos sigue ofreciendo las mayores posibilidades de elección: motores de carburación, inyección, diesel 6

cilindros o turbo-gasolina. Caja de cambios de 5 velocidades, overdrive eléctrico o automática. Sedán 4 puertas o ranchera. Venga a probar el nuevo Volvo 240. Descubrirá sobre la marcha que es un coche inmejorable. Incluso en el precio. Desde 2.126.000 pts. F.F.

VOLVO
Seguro a todo riesgo.

QUATTRO Y SIN CAPOTA

La historia de Treser es la historia de una venganza. Walter Treser era responsable de competición de Audi Sport, el famoso equipo de carreras que impuso en los rallyes la tracción a las cuatro ruedas. Pero un buen día, Audi prescindió de sus servicios. La reacción de Treser fue afirmarse aún más en la elaboración de coches de la marca. No en vano este ingeniero alemán había sido corresponsable de la creación del Audi Quattro. Otras marcas de prestigio, como Daimler Benz y Pirelli, habían tenido también la



mecánica del Audi Quattro (motor turbo de cinco cilindros y 250 caballos, tracción a las cuatro ruedas). Las llantas alabeadas de que dispone el coche son también de diseño Treser, especial-

mente concebidas para montar neumáticos Michelin TRX y muy utilizadas en distintas creaciones alemanas sobre Mercedes, Audi, Porsche o BMW. Al girar las ruedas, producen una

corriente de aire que refrigera los frenos del coche.

El Audi Quattro Roadster de Treser cuesta en Alemania sólo dos millones de pesetas... que hay que añadir a los seis del coche de base.

Parece casi dispuesto a volar. La conversión de «spider» a coupé es rápida e ingeniosa y no requiere ningún esfuerzo.



oportunidad de contar con Treser en sus respectivas plantillas de ingenieros.

Este técnico alemán, una vez libre de otros compromisos, montó su propia empresa —Walter Treser GmbH— e inició en la localidad de Hofstetten la actividad que siempre quiso desarrollar. Esta no era otra que mejorar la mecánica de distintos coches de prestigio, cambiando también su apariencia externa.

El Audi Quattro Roadster, que ilustra esta página, es uno de sus trabajos más recientes. Es un coupé-cabriolet de brillante apariencia, que utiliza la



El carrocerero alemán ha visto así el Quattro coupé. Aspecto original y 235 km/h. de velocidad máxima.

FRENTE A FRENTE

COMBATE DIESEL PESADOS

PARA VOLVO EL TITULO PARA ROVER LA BOLSA

El Rover 2400 Turbodiesel y el Volvo 760 Turbodiesel son dos berlinas grandes, de lujo, con características muy similares y un elevado precio, ambas provistas de una innegable imagen de soli-

gran prestigio. Para ellos, el Volvo y el Rover en su versión turbodiesel, encajan perfectamente; ambos coches son apreciables por su mayor robustez y las menores necesidades de mantenimiento planteadas.

En términos generales, el Volvo supera al Rover porque el coche sueco —Volvo— es de concepción más moderna que el inglés —Rover—, pero este último, además de mostrarse más económico en cuanto a consumos, es también más barato.

En el terreno económico, para compensar las estimables diferencias de precio que existen con sus versiones equivalentes en gasolina es necesario hacer muchos kilómetros al año. En el caso contrario no interesan, pese a sus buenos rendimientos.



ALFONSO J. NIETO



ROVER 2400: COMBINADO ANGLO-ITALIANO

EL Rover es el más viejo de los dos modelos y sobre él pesa una leyenda negra, porque en un modelo similar a éste —el Rover 3500 de gasolina— se mató la princesa Gracia de Mónaco. Fue presentado en 1976 y ganó el título de mejor coche del año en Europa. El año pasado, con ocasión del Salón de Turín, fue lanzada esta versión turbodiesel, pues hasta aquel momento sólo equipaba motores de gasolina.

El Rover 2400 SD es el fruto de un acuerdo entre British Leyland —actualmente Austin Rover Group— y el fabricante italiano de motores Diesel VM, puesto que la

marca británica carecía de una mecánica de este tipo.

El motor suministrado por VM tiene cuatro cilindros en línea y 2.393 centímetros cúbicos. Lleva instalado un turbocompresor de la misma marca que emplean los principales fabricantes de motores para la Fórmula 1, gracias al cual la potencia es de 91 caballos. Es un motor bastante ligero, hasta el punto de que el coche no pesa ni un solo gramo más que el de la versión

2600 centímetros cúbicos de gasolina.

El Rover es una berlina de dos cuerpos, con cuatro puertas laterales y portón trasero, de líneas muy bajas y supuestamente aerodinámicas. Decimos supuestamente aerodinámicas porque en la época en que se diseñó no se apuraba tanto en ese sentido y buena parte de lo que se ganaba en el diseño general de la carrocería se perdía con la estética peculiar de algunos detalles. De todas maneras, lo que queda bastante claro es que es netamente más aerodinámico que su rival sueco.

En la presentación exterior no hay más diferencia entre el turbodiesel y sus hermanos de gasolina equivalentes que los anagramas en la parte posterior. El resto es exactamente igual.

Esta semejanza se mantiene en los interiores, cuyo aspecto fue cambiado hace un par de años, mientras que el exterior ha permanecido casi intacto, pues tan sólo se modificaron pequeños detalles en el diseño.

FICHA TECNICA

ROVER 2400 SD TURBO

MOTOR Disposición: delantero longitudinal.
Número de cilindros: 4, en línea.
Cilindrada: 2.393 c.c. (92x90 mm.).
Cigüeñal: de 5 apoyos.
Distribución: árbol de levas lateral, accionado por cadena.
Alimentación: bomba inyectora.
Compresión: 22 a 1.
Tipo de carburante: gasóleo.
Capacidad del depósito: 67 litros.
Potencia máxima: 91 CV a 4.200 r.p.m.
Par máximo: 19,7 mkg. a 2.350 r.p.m.

TRANSMISION Tracción: a las ruedas traseras.
Caja de cambio: manual de 5 marchas.
Velocidad a 1.000 r.p.m. en cada marcha: 1.ª, 8,9 Km/h.; 2.ª, 14,2 Km/h.; 3.ª, 21,2 Km/h.; 4.ª, 29,6 Km/h.; 5.ª, 38,5 Km/h.
Embrague: mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: de cremallera con servo.
Vueltas de volante entre topes: 3,75.
Diámetro de giro: 11,2 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: independiente delante y eje rígido atrás.

RUEDAS Llantas: de chapa, de 5,5x14 pulgadas.
Neumáticos: 175 HR 14.

PESOS En orden de marcha: 1.350 Kgs.



VIRTUDES

- Buenas relaciones prestaciones/consumo.
- Estabilidad excelente.
- Buena presentación.
- Vehículo confortable.

DEFECTOS

- Frenos insuficientes.
- Dirección demasiado sensible.
- Vibraciones originadas por el motor.
- Mala posición de la palanca de cambios.

Precio en la calle:
2.569.470 pesetas

Importador: Leyland España, S. A.
Garantía: Un año sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 45.
Plazo de entrega: Inmediata.
Fecha de presentación: Abril 1982.

ALFONSO J. NIETO



VOLVO 760: MEZCLA SUECO-GERMANA

EL Volvo 760 Turbodiesel fue presentado en 1982. Desde el primer momento estuvo disponible en cuatro versiones. Dos eran de gasolina —una turbo, con motor de cuatro cilindros, y otra normal, con motor V-6— y otras dos Diesel; de éstas, una tenía un sistema de alimentación normal y la otra llevaba turbocompresor. Esta última es la que hemos probado.

El motor del Volvo 760 es un seis cilindros en línea realizado por Volkswagen a petición de la marca sueca, especializada desde hace algunos años en la investigación sobre chasis y carrocerías, en busca de la máxima seguridad. Este motor tiene 2.383

centímetros cúbicos y gracias al turbocompresor la potencia asciende a 110 caballos, 28 más que en su versión normal.

El Volvo tiene una carrocería berlina de tres cuerpos, con formas muy angulosas. Las suyas se han caracterizado siempre por ello y gracias a esta concepción «cuadrada» han sido muy bien acogidas en el mercado norteamericano. La marca sueca es consciente de que gran parte de sus ventas se produ-

cen en USA, y el 760 es la confirmación; en él se exagera la ampulosidad y las líneas rectas, y los grandes volúmenes son la norma del diseño.

En este coche, Volvo ha empezado a cambiar un poco sus técnicas. Los ingenieros de la marca han terminado de convencerse de que la seguridad no sólo se consigue a base de robustez y que los coches pesados no son necesariamente más seguros. Por eso, en el 760 han comenzado a aligerar sus coches. Este pesa ya menos que los anteriores de la serie 240, lo que representa todo un logro si tenemos en cuenta que las nuevas berlinas 760 son incluso más grandes y, desde luego, más impresionantes a la vista.

Sin embargo, casi a igualdad total de medidas exteriores, el Volvo pesa 120 kilos más que su rival, el Rover. En cuanto a la versión turbodiesel, en sí, pesa 75 kilos más que el turbo de gasolina. Estas diferencias se notan tanto en el consumo como en las prestaciones.

FICHA TECNICA

VOLVO 760 GLE TD

MOTOR Disposición: delantero longitudinal.
Número de cilindros: 6, en línea.
Cilindrada: 2.383 c.c. (76,5x86,4 mm.).
Cigüeñal: de 7 apoyos.
Distribución: árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada.
Alimentación: bomba inyectora.
Compresión: 23 a 1.
Tipo de carburante: gasóleo.
Capacidad del depósito: 60 litros.
Potencia máxima: 110 CV a 4.800 r.p.m.
Par máximo: 19,4 mkg. a 3.000 r.p.m.

TRANSMISION Tracción: a las ruedas traseras.
Caja de cambio: manual de 4 marchas más overdrive.
Velocidad a 1.000 r.p.m. en cada marcha: 1.ª, 8 Km/h.; 2.ª, 15 Km/h.; 3.ª, 23 Km/h.; 4.ª, 32 Km/h.; 5.ª, 40 Km/h.
Embrague: mando mecánico.

DIRECCION Tipo: de cremallera con servo.
Vueltas de volante entre topes: 3,25.
Diámetro de giro: 9,9 metros.

FRENOS Sistema: discos delante y detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: independiente delante y eje rígido atrás.

RUEDAS Llantas: de aleación, de 6x15 pulgadas.
Neumáticos: 195/60 HR 15.

PESOS En orden de marcha: 1.400 Kgs.



Precio en la calle:
4.323.851 pesetas

Importador: Volvo Concesionarios, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 60.
Plazo de entrega: Inmediata.
Fecha de presentación: Octubre 1982.

VIRTUDES

- Vehículo amplio y confortable.
- Aceleraciones y reprises.
- Calidad de acabado.
- Buen comportamiento.

DEFECTOS

- Estética al gusto americano.
- Importantes emisiones de humo.
- Salpicadero poco vistoso.
- Tirones al desconectar el overdrive.



La sobriedad del diseño sueco se combina aquí con cierta tristeza. El cuadro de instrumentos no está muy equipado, pero todo resulta visible.

INTERIORES: EL CLASICISMO SE IMPONE

MUY escasas son las diferencias, centímetro en la mano, entre el Rover y el Volvo en lo que a habitabilidad se refiere. En ambos coches pueden viajar confortablemente cinco personas adultas. Sin embargo, se pueden establecer diferencias en la accesibilidad. Ambos coches tienen unas amplias cuatro puertas laterales, pero en el Rover se nota su menor altura; por ser seis centímetros más alto, resulta sensiblemente más fácil meterse en el Volvo que en el Rover.

Una vez dentro, el Rover se toma la revancha con un mayor espacio que el Volvo para las piernas de los ocupantes del asiento trasero. Aunque en este último los asientos son más altos y, por tanto, la postura es mejor.

Hablando de asientos, en ambos son buenos. Los delanteros son mejores los del Rover, que sujetan mejor a sus ocupantes, mientras que en los traseros hay ventaja sueca por esa mayor altura de que hemos hablado.

El maletero del Volvo es mayor, pero el Rover tiene la ventaja de que se puede ampliar abatiendo el respaldo del asiento posterior. Tanto en uno como en otro coche, la rueda de repuesto va colocada bajo el piso del maletero; si se pincha viajando con mucho equipaje, hay que sacarlo todo para reparar la avería.

Ventilación y calefacción son buenas en ambos coches. De todas formas, Volvo ha dotado a su coche de un sistema de control de la temperatura interior, de forma que el conductor puede escoger exactamente los grados a que quiere viajar y el equipo de climatización se los mantiene.

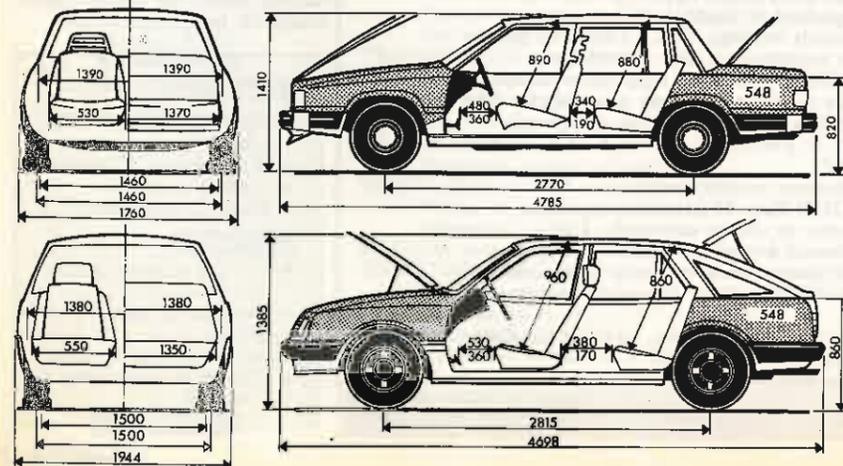
En presentación, equipamiento y acabado habría que dar un empate. El Rover, cuyo interior ha sido rediseñado hace un par de años, resulta más

moderno. El salpicadero es como una gran repisa, encima de la cual va colocada una especie de caja con los relojes de control. Esta repisa, bajo la que va la caja de fusibles —muy accesible por tanto— va recubierta por una alfombrilla de goma que ayuda a que los objetos que se coloquen en ella no resbalen o caigan al suelo.

En la parte baja del salpicadero del Rover hay dos guanteras cerradas, una frente al pasajero y otra frente al conductor. En ésta se esconde la palomilla de regulación de la altura del volante.

EQUIPAMIENTO

	Volvo	Rover
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro agua	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	SI
Voltímetro/Amperímetro	SI	NO
Reloj	SI	SI
Testigo reserva carburante	NO	NO
Testigo freno de mano	SI	SI
Testigo estérter	—	—
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros halógenos	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI
Limpia-lavavetana trasero	NO	SI
Luneta térmica	SI	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/NO	SI/NO
Espejo de cortesía	SI	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	SI	SI
Cerraduras centralizadas	SI	SI
Respaldo posterior divisible	NO	NO
Luz orientable (lector de mapas)	SI	NO
Tapón de gasolina con llave	NO	SI



Espectacular y equipado, pero no siempre de fácil lectura. El salpicadero del Rover tiene un diseño de vanguardia y la instrumentación es muy completa.

En el Volvo, el salpicadero es más clásico y más simple, pero menos completo que el del Rover. La consola está ligeramente girada hacia el conductor, a fin de que a éste le sea más fácil manejar la instrumentación que quiera instalar en ella al usuario.

Frente al pasajero hay una guantera, aceptablemente grande. Aunque sobre gustos no haya nada escrito, puede decirse que la presentación del Volvo resulta más simple que la de su rival británico. En lo que a nivel de acabado se refiere, hay una clara superioridad de Volvo. Al Rover le falla la calidad del trabajo realizado por los obreros de sus factorías, pues los materiales sí son de calidad.

AL VOLANTE: LA LEY DEL MAS POTENTE

LA posición del conductor es buena en ambos coches. En el Volvo se va sentado relativamente alto y se dominan los extremos de la carrocería del coche sin problemas. En el Rover, en cambio, los asientos son más bajos, lo que, unido a que la carrocería es de líneas redondeadas, hace que no se tenga demasiada noción, mientras no se le haya cogido bien el largo al coche, de dónde están sus límites. Hay que criticar también en el coche inglés que el volante, que tiene forma de rectángulo redondeado y es regulable en altura, resulta demasiado grande, y que la palanca de cambios está demasiado retrasada con respecto a lo que es la posición normal del conductor del español.



El cuero es de serie, con terminación excelente. Los asientos del coche sueco sujetan muy poco el cuerpo; necesitan más apoyo lateral.

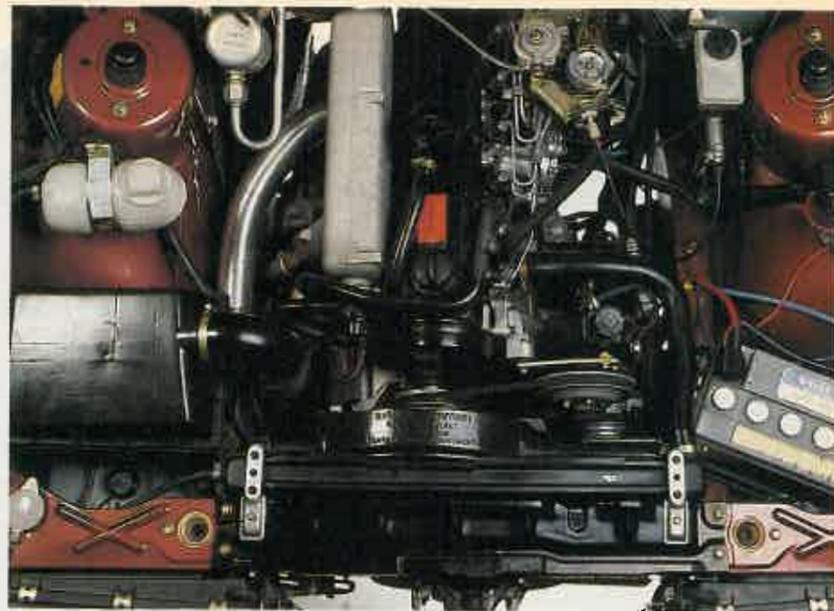


Más funcionales de lo que parecen. Los asientos del Rover son amplios y cómodos, como corresponde a un coche de esta categoría.

FRENTE A FRENTE



Llantas de aleación para el Volvo 760
La estética manda



Una mecánica noble: seis cilindros en línea
El motor del coche sueco es de origen Volkswagen

medio, con sus 1,70 metros de altura. Ambos coches tienen un corto periodo de precalentamiento para el arranque en frío. A los diez segundos de girar la llave se apaga el testigo en el Volvo y a los doce, en el Rover. Una vez en marcha, el conductor del Volvo se verá perseguido por las miradas poco amistosas de los transeúntes, a causa de sus fuertes emanaciones de humo, que se mantendrán incluso cuando se caliente el coche.

El nivel sonoro es más bajo en el Volvo que en el Rover. Y lo mismo pasa con las vibraciones. El funcionamiento del motor de seis cilindros del

Volvo es más suave que el de cuatro cilindros VM. Este parece reaccionar con más fuerza cuando se pisa el acelerador, sobre todo en los primeros momentos, antes de que el turbo entre en funcionamiento. Después, cuando el turbo empieza a soplar, las aceleraciones se hacen más sensibles en el Volvo.

En prestaciones se mantiene el empate. El Volvo acelera más, pero el Rover es más rápido. Para el primero cuentan los casi 20 caballos de más (neutralizados en parte por los 120 kilos de diferencia en peso) a su favor y para el otro su mejor aerodinámica. Esa aerodinámica pesa también a la hora de los con-

FRENTE A FRENTE



Un motor compacto con diseño modular
Los ingleses recurrieron a la marca italiana VM

sumos, mejores en el Rover. En este aspecto puede también tener influencia el que la caja de cambios de cinco marchas del Rover permite un mejor aprovechamiento de la mecánica que la de cuatro marchas con «Overdrive» (OD) del Volvo. El OD se conecta por medio de un botón en el pomo de la pa-

lanca de cambio. Se desconecta mediante ese mismo botón o bien automáticamente cuando se reduce a una velocidad inferior. La desconexión del OD, si se rueda rápido, suele ser un poco brusca —la transmisión debe soportarlo bastante mal—, salvo que se tenga un tacto especial para dar un golpe de



Pocas concesiones al arte
Sobriedad en el Rover

acelerador que absorba el violento tirón.

El comportamiento de ambos coches es ejemplar. Los dos se aguantan francamente muy bien en la carretera. Más fácil resulta el Rover, cuya suspensión permite menos balanceos a la carrocería y cuya rápida dirección asistida —que en autopista resulta demasiado sensible— le da una gran agilidad. Sin embargo, el Volvo se tiene igualmente muy bien, aunque resulte más aparatoso. Su dirección es más lenta, lo que obliga a manotear más en las curvas, pero en cambio tiene un mejor equilibrio entre la rapidez y la suavidad y resulta más cómoda de llevar en auto-

VEN A

GALERIAS

TE

ALUCINARA

Seguro que has estado más de una vez en Galerías. Que conoces Galerías ¿verdad? Bueno, pues si vas ahora, no lo vas a conocer. Todo está diferente.

Verás como Galerías te sorprende. Da gusto ver y

comprar. Puedes encontrar lo que buscas, sin perderte.

Y si quieres calidad, vas a ver lo que es bueno. Porque ahora en Galerías vamos a la calidad. Porque en Galerías entendemos que la selección es lo natural.





ANGEL CARCHERILLA

pista. En el capítulo de frenos es donde el Volvo obtiene una de sus victorias más claras. Aunque más que declarar la victoria de Volvo, habría que criticar lo justo de los frenos del Rover, cuyo pedal tiene un larguísimo recorrido muerto y debe ser pisado con fuerza para conseguir que el coche se detenga en la distancia necesaria. Por ello sería interesante que equipara cuatro discos de freno como el Volvo, en lugar de discos y tambores.

Al hablar del confort de suspensión hay que volver al empate. Como en el caso de la estabilidad, hay que señalar que la suspensión del Volvo es más blanda, pero eso se traduce en un mayor balanceo de la carrocería y no

FRENOS



	Rover 2400 SD	Volvo 760 GLE
DISTANCIA DE FRENADO A 60 KM/H. (m.)		
En frío	16,5	15,7
En caliente	17,9	17
DURACION (Seg.)		
En frío	2,8	2,7
En caliente	3,3	3,1

en una mejora del confort, que a pesar de todo es muy bueno en ambos.

En lo que se refiere a la conducción nocturna, tanto el Volvo como el Rover disponen de una excelente iluminación. Además de llevar instalados unos potentes faros principales, los dos coches incorporan proyectores auxiliares. Mientras que el Volvo cuenta con faros adicionales de largo alcance —muy adecuados para conducir de prisa por la noche—, el coche inglés lleva antiniebla. Esta distinción se debe a los criterios de equipamiento de las dos marcas, y lo cierto es que ambos coches, en función de su alta velocidad, merecen tanto antinieblas como faros suplementarios de largo alcance.

PRESTACIONES



Volvo anda más

	Rover 2400 SD	Volvo 760 GLE
VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.)	172,2	171,9
ACELERACION (Seg.)		
400 m. salida parada	19,6	19,6
1.000 m. salida parada	36,6	34,9
De 0 a 100 Km/h.	14,8	13,2
RECUPERACION (Seg.)		
400 m. desde 40 Km/h. en 4.ª	20,9	19,2
400 m. desde 40 Km/h. en 5.ª	23,8	22,5
1.000 m. desde 40 Km/h. en 4.ª	36,5	34,8
1.000 m. desde 40 Km/h. en 5.ª	42,1	40,7
De 80 a 120 Km/h. en 4.ª	11,7	11,5
De 80 a 120 Km/h. en 5.ª	15,1	15,7

CONSUMO



Rover gasta menos

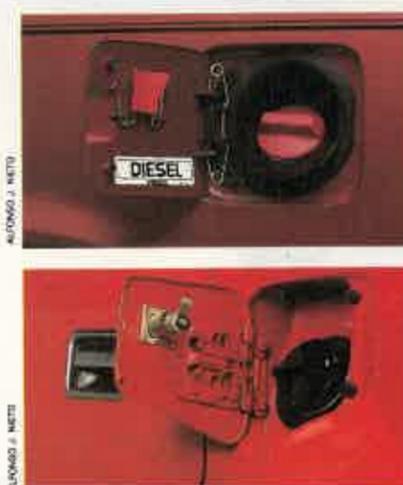
	Rover 2400 SD	Volvo 760 GLE
CIUDAD (l./100 Km.)		
A 26 Km/h.	11,4	12,5
CARRETERA (l./100 Km.)		
A 90 Km/h. de cruceo	6,6	6,5
En conducción rápida	13,2	14,9
AUTOPISTA (l./100 Km.)		
A 120 Km/h. de cruceo	7,9	10,1
A fondo	11,9	12,4
AUTONOMIA MEDIA (l./100 Km.)		
Consumo medio ponderado	9,6	10,5
Recorrido (Kms.)	597,1	574,9



ANGEL CARCHERILLA



Con mucha luz
El Volvo ilumina bien



El Rover, más aerodinámico
El antiniebla también apoya

CONCLUSION: UNA CUESTION DE DINERO

La elección entre uno u otro coche se reduce al final a una cuestión de dinero. La diferencia de precio existente entre ambos es la que al final puede decidir a un comprador.

Metido dentro de la gama de Austin Rover Group, el Rover se beneficia de unos precios muy ajustados, por medio de los cuales el fabricante inglés intenta recuperar el mercado europeo e introducirse en España. Volvo, en cambio, es una marca de prestigio, sin problemas de ventas.

Dejando aspectos de adquisición, en mecánica, si bien es más fino el funcionamiento del motor del Volvo, el Rover es más económico en consumos, tiene una mejor velocidad punta y no se queda muy atrás con respecto a su rival en aceleraciones y reprises, respectivamente.

Parejos en estabilidad y en manejabilidad, el Rover sólo queda descolgado a causa de sus frenos y dirección; los primeros claramente insuficientes y ésta demasiado sensible a alta velocidad.

En presentación, equipo y terminación, el Rover resulta algo más vistoso, pero el Volvo se apoya en la calidad de su acabado.

En cuanto a la carrocería, al ser las dos igual de habitables, se tratará de escoger entre la clásica línea de Volvo o la más vanguardista (pese a su edad) del Rover.

BALANCE FINAL



El bolsillo decide

	Rover 2400 SD	Volvo 760 GLE
Habitabilidad	1	1
Confort	1	1
Sonoridad	2	1
Equipamiento	1	2
Velocidad máxima	1	2
Aceleraciones	2	1
Recuperaciones	2	1
Consumo	1	2
Transmisión	1	2
Caja de cambios	1	2
Frenos	2	1
Dirección	2	1
Comportamiento	1	1
Aptitudes urbanas	2	1
Autonomía	1	2

Sale a la venta en diciembre a un precio de siete millones de pesetas. Es lo más avanzado que se fabrica en los Estados Unidos y quiere competir con Porsche y Ferrari. Es el Chevrolet Corvette.

CHEVROLET CORVETTE

UN SUEÑO AMERICANO

DESDE hace treinta años, el Chevrolet Corvette es para los norteamericanos el prototipo del coche deportivo. Sin embargo, en Europa ha estado relegado a un segundo plano en comparación con los Ferrari, Porsche o Jaguar. Muy bonito, lleno de cromados y de kilos innecesarios, siempre ha sido el ideal para llamar la atención. Pero cuando ha participado en una carrera, su diseño genuinamente americano le ha traicionado. Eso sí, jamás pasó inadvertido; todas las miradas se volvían hacia él cuando el grave ronroneo de sus ocho cilindros delataba su presencia. Ahora, quizá para festejar ese treinta aniversario, el diseño del Corvette ha cambiado radicalmente: el sueño americano se ha chapado a la europea y su técnica es ya casi tan elegante como su carrocería.

Acuciados por las estrictas normas que limitan el consumo de gasolina de sus coches, los fabricantes estadounidenses han descubierto en los últimos años el significado de la aerodinámica, de

la ligereza y de la electrónica aplicadas al automóvil. A la fuerza ahorcan; y para que sus coches no sean unos proscritos han cambiado de golpe su diseño. Su consumo empieza a ser civilizado y el Corvette es capaz de gastar diez litros cada 100 kilómetros, aunque

puedan convertirse en veinte según el uso que se le de. No en vano la capacidad del motor es de 5.733 centímetros cúbicos, superior a la de cualquier europeo a excepción de los Rolls.

La cura de adelgazamiento a que ha sido sometido el Corvette es un capítulo importante en su diseño. Su carrocería es de material sintético, al igual que todos sus predecesores, pero en total pesa 100 kilos menos que el modelo anterior. Es veinte centímetros más corto y ello no ha hecho sino acrecentar la aparatosa belleza del legendario Chevrolet.

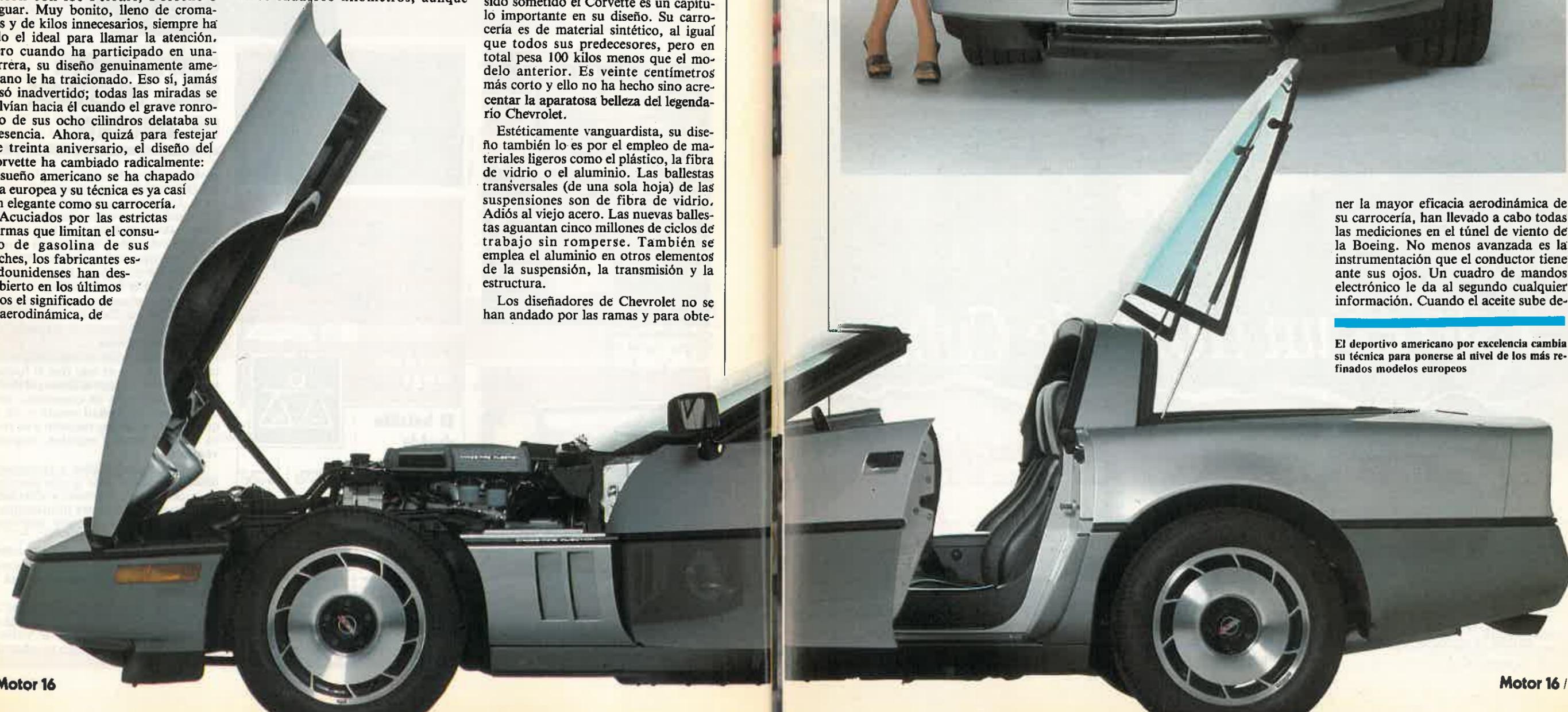
Estéticamente vanguardista, su diseño también lo es por el empleo de materiales ligeros como el plástico, la fibra de vidrio o el aluminio. Las ballestas transversales (de una sola hoja) de las suspensiones son de fibra de vidrio. Adiós al viejo acero. Las nuevas ballestas aguantan cinco millones de ciclos de trabajo sin romperse. También se emplea el aluminio en otros elementos de la suspensión, la transmisión y la estructura.

Los diseñadores de Chevrolet no se han andado por las ramas y para obte-



ner la mayor eficacia aerodinámica de su carrocería, han llevado a cabo todas las mediciones en el túnel de viento de la Boeing. No menos avanzada es la instrumentación que el conductor tiene ante sus ojos. Un cuadro de mandos electrónico le da al segundo cualquier información. Cuando el aceite sube de-

El deportivo americano por excelencia cambia su técnica para ponerse al nivel de los más refinados modelos europeos





Esto es un trozo de Cuba.

Ven a conocer el resto.

Perdón, esto no es un trozo de Cuba, es una fotografía de un trozo de Cuba. Es posible que, viéndola, pienses que el mundo está lleno de sitios así. Ven a Cuba. Comprenderás por qué una fotografía no es un trozo de Cuba. Cuba está viva y esto es sólo un papel.

Ven a conocer el resto de Cuba. Cuando vuelvas ya no podrás confundir Cuba con una fotografía. Ya no podrás separar una parte de otra y, es más, ya no podrás separarte de Cuba.

cuba 
es lo más, por lo menos.



Carrocería de plástico, materiales ligeros y tablero electrónico. El Chevrolet Corvette es actualmente el modelo americano más evolucionado y atractivo a los ojos de los europeos.

masiado de temperatura o falta gasolina, un testigo luminoso lo indica. La velocidad y el régimen del motor se expresan al mismo tiempo bajo forma digital, con números, y analógica, con gráficos en colores. Estos últimos, se actualizan cada sesenta y cinco milésimas de segundo... Cosas de la electrónica.

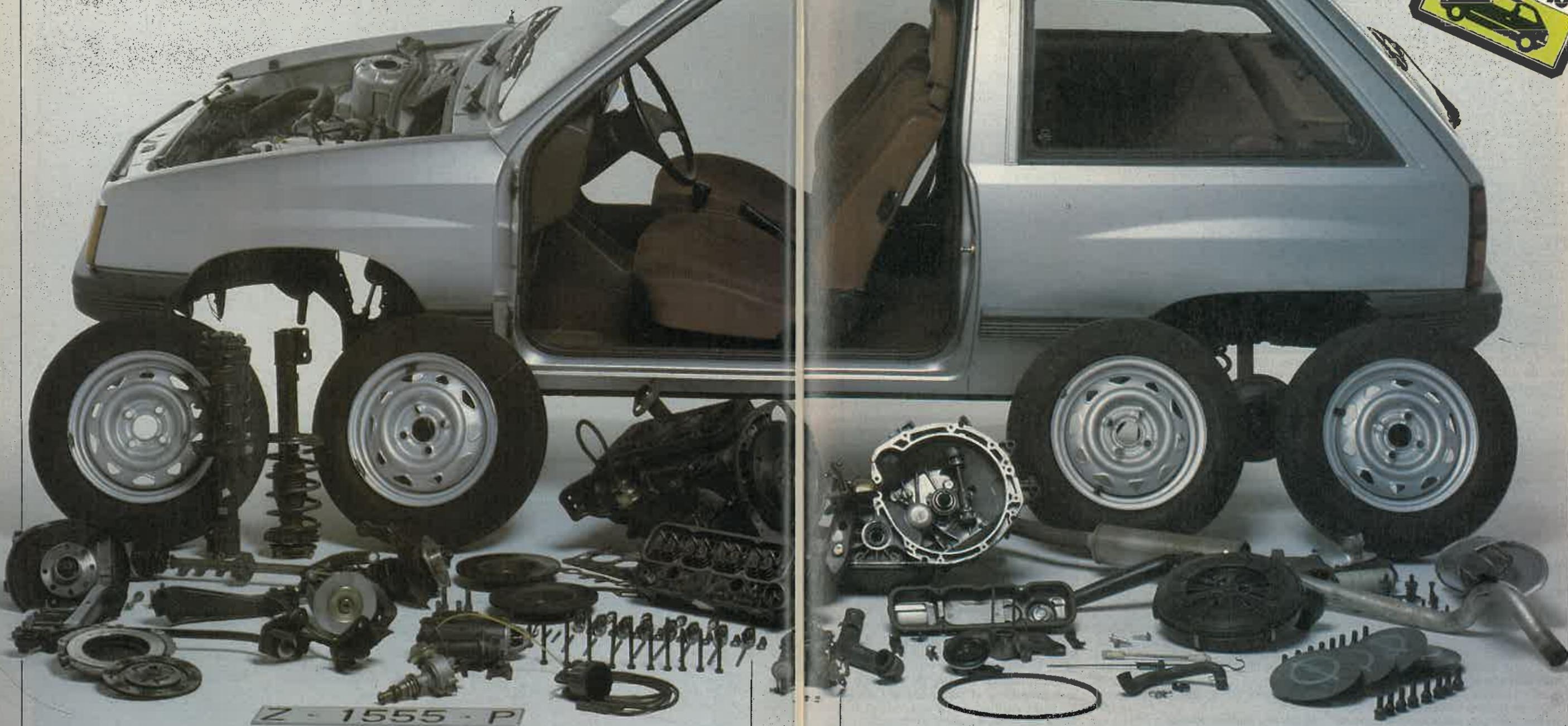
El nuevo Chevrolet Corvette es capaz de alcanzar 225 kilómetros por hora de

velocidad máxima. No está nada mal para un coche de su envergadura. Los 201 caballos de potencia de su motor le permiten acelerar de manera fulgurante; se pone de 0 a 100 kilómetros por hora en sólo siete segundos. Más datos: el Corvette puede pasar de 0 a 160 kilómetros por hora y volver a detenerse en veintidós segundos y cuatro décimas, lo que denota igualmente la eficacia de sus cuatro frenos de disco auto-

ventilados. Son cifras que ya empiezan a seducir a los incondicionales de los deportivos de raza. Además, la personalidad del Corvette sigue estando en el magnetismo de su estilo. Su belleza ha cambiado. Es el atractivo de la nueva generación U.S.A.

Alberto Mallo
 Fotos: Angel Carhenilla
 y Alfonso J. Nieto

BAJO LA LUPA



EL CORSA A LOS 15.000 KILOMETROS

El Opel Corsa es un vehículo muy aceptable en términos generales, que responde a las necesidades urbanas de cualquier usuario normal. Además es fácil de mantener y reparar.

Como todo automóvil, plantea problemas con el uso, resumibles en: el cambio de marchas, bastante frágil, y el acabado, que aún se puede mejorar. Estas son las conclusiones que MOTOR16 ha podido obtener tras un maratón de 15.000 kilómetros con el coche.



El Opel Corsa hizo su aparición en el mercado hace exactamente un año y es ahora, en noviembre de 1983, cuando muchos de sus usuarios están cerca de los 15.000 kilómetros. Esta revista ha considerado que ahora es el momento oportuno para verificar la fiabilidad del Corsa, primer modelo de General Motors-Opel hecho en España y el último de los automóviles pequeños en llegar al mercado.

Una vez cubiertos estos 15.000 kilómetros, que es lo que recorre el conductor medio español en un año, el

coche fue objeto de un examen mecánico a fondo, con los elementos técnicos más avanzados. En esta última fase de la prueba, MOTOR16 ha tenido en cuenta los grados de desgaste y envejecimiento, así como la mayor o menor dificultad que entrañan los trabajos rutinarios de mantenimiento en el modelo.

Desde el miércoles 3 de agosto hasta el martes 27 de septiembre —cincuenta y cinco días exactos— el Corsa 1.0 S, con matrícula Z-1555-P, en acabado Luxus, pintado en gris plata y con interior en rojo pajizo, ha recorrido las carreteras de la geografía peninsular. Durante sus viajes este coche ha soportado las más altas temperaturas veraniegas, lluvias torrenciales —escapó providencialmente de las inundaciones del País Vasco—, carreteras en pésimo estado, caminos de tierra y vientos salinos; superó más de 110 puertos de montaña y participó también en el tráfico urbano de más de veinte grandes localidades españolas. Se vivieron, en fin, de forma acelerada, todas las circunstancias y condiciones que pueden presentarse en un año de uso; sólo faltaron a esta cita la nieve y el hielo.

El equipo de pruebas de fiabilidad de MOTOR16 está compuesto por personas de diferente edad, sexo y condición: un conjunto representativo de todos los posibles usuarios de un coche. Estas personas condujeron el Corsa sin descanso, para después ofrecer sus conclusiones, absolutamente libres e independientes. MOTOR16 ha «vivido» cincuenta y cinco días con el Corsa, realizando un recorrido promedio diario de 280 kilómetros y así ha sido posible sacar a la luz los puntos más relevantes del pequeño Opel en uno u otro sentido.

INCIDENCIAS

Hasta 5.000 kilómetros

El coche de la prueba se vio afectado desde sus primeros kilómetros por una serie de anomalías que revelan mal acabado y, en algunos casos, un diseño un tanto deficiente.

En el terreno mecánico nos encontramos con que, antes de que el coche cubriera sus primeros mil kilómetros, el piñón del motor de arranque hacía un ruido sospechoso, una especie de chillido que nos obligó a acortar en lo posible los tiempos de utilización para no romperlo; el tramo central del tubo de escape vibraba mucho y producía golpeteos, lo que hacía temer por la integridad del sistema de escape. Por encima de los 80 kilómetros por hora, el volante vibraba de tal forma que resultaba incómoda la conducción y hacía pensar en un problema de equilibrado en el tren delantero. A los 4.000 kilómetros justos, el «limpia» trasero comenzó a fallar de



Tras los 15.000 kilómetros
Se revisan los discos de freno

modo intermitente. El fallo se hizo cada vez más frecuente y terminó en una paralización definitiva.

El ventilador de aireación hacía un ruido como de frotar de aspas, muy molesto a coche parado y que desaparecía al aumentar la velocidad del coche. La bandeja trasera fue causa de un soniquete permanente a lo largo de toda la prueba. El origen de este molesto ruido parece estar en la pobreza del material, o simplemente en un mal ajuste en el montaje de la pieza.

Desde 5.000 hasta 10.000 kilómetros

A los 7.547 kilómetros se rompió el depósito del líquido lavacristales, justamente a la altura de su soporte, lo que impedía retener en la cubeta más de un tercio de la capacidad real. Al observar la pieza, nos dimos cuenta

La caja de cambios al desnudo Aquí comenzaron los problemas



ALONSO J. NIETO

de que su vida estaba amenazada por el propio diseño: la pinza metálica de soporte presiona el depósito de plástico en una de sus zonas más débiles y lo hace muy vulnerable a las vibraciones y el calor. El costo de la bombona nueva en un concesionario oficial fue de 980 pesetas, sin instalación.

Pero el problema más grave del Corsa y el que más atención mereció fue la pérdida de reglaje en el selector del cambio de marchas, problema que se produjo apenas superados los 9.500 kilómetros de uso intensivo. La palanca perdió su tacto usual y sólo podían meterse con normalidad la tercera y la cuarta.

Para poner primera o segunda había que presionar hacia abajo la palanca, tal y como se hace para introducir la marcha atrás, y ésta última, precisamente no entraba. El problema se solucionó en el taller; con dos días de inmovilidad, para tan sólo 0,6 horas de trabajo real, el Corsa estuvo de nuevo listo para el uso.

El costo de la reparación fue de 810 pesetas —según indica la factura— y a partir de ese momento los problemas para buscar la segunda marcha crecieron, especialmente en las reducciones. La avería en el cambio debe analizarse, de nuevo, desde el punto de vista del diseño y el acabado; el mecanismo que transmite las órdenes de la palanca a la caja de cambios es demasiado retorcido y los elementos utilizados en él no dan sensación de ser de alta calidad. Pensamos que el uso terminará poniendo en evidencia la fragilidad del sistema.



Opel Corsa 1.0 S, el primer paso de GM-Opel en España
Un excelente coche urbano, sobrio en consumo y de fácil mantenimiento



Electrónica para el examen
Los resultados del Corsa

Después de un largo recorrido sobre carreteras mojadas y sucias se presentó otro fallo: los frenos perdieron eficacia, posiblemente a causa de suciedad acumulada en las pastillas o por cristalización superficial de las caras de fricción (esfuerzo prolongado y calor). Las deficiencias se solucionaron solas con el uso, pero al frenar a fondo se encendía en el tablero la señal luminosa de peligro. Esto podía indicar dos cosas: bajo nivel del líquido de frenos o desgaste de pastillas de freno. Se comprobó que las pastillas estaban bien y el nivel del líquido era el indicado. Sólo parece haber una explicación para este fenómeno: el testi-



El computador controla la alineación
El Corsa superó con buenos resultados la prueba

go eléctrico está situado de tal forma que un frenazo fuerte, por ejemplo, lo acciona.

También hubo que añadirle al motor tres cuartos de litro de lubricante nuevo, que era el volumen gastado aproximadamente a los nueve mil kilómetros; un consumo muy discreto de aceite, desde luego.

De 10.000 a 15.000 kilómetros

La mayor parte de los pequeños problemas mecánicos y de acabado registrados en la primera parte de la prueba persistieron hasta el final. A

ellos se añadieron dos más: el asiento del conductor empezó a sonar apenas superada la barrera de los 10.000 kilómetros. La vibración se convirtió pronto en golpeteo, por falta de sujeción del asiento y lo que en principio era una ligera incomodidad, pasó pronto a ser un problema de estabilidad para el cuerpo.

El segundo fallo fue también de acabado, poco importante pero muy molesto, por cuanto afecta al usuario que ha invertido una buena cantidad de dinero en la compra de su coche: la parte delantera izquierda del paragolpes se despegó, con lo que se afeó la carrocería, que, además, perdió protección.



El Corsa, a examen

Nuestros redactores compartieron su trabajo con el equipo de pruebas de fiabilidad

COMPORTAMIENTO

El motor del Corsa 1.0 S está bastante justo de potencia y tan sólo demuestra su energía a altos regímenes; ello obliga a utilizar con excesiva frecuencia el cambio, tanto en ciudad como en carretera, terreno éste donde los adelantamientos son bastante difíciles. Ruidoso en exceso, aguanta, sin embargo, muy bien los tratos más duros: tráfico urbano congestionado o marcha por autopista a toda velocidad. El consumo es lo mejor del pequeño motor Opel y sorprende favorablemente por su sobriedad.

La caja es de fácil manejo, pues las marchas entran con facilidad y precisión cuando el coche está recién estrenado, como se ha dicho antes. De cualquier forma, ganaría algunos puntos si los recorridos entre las distintas posiciones fueran algo más cortos. El carácter de las tres primeras velocidades sintoniza bien con el del motor, pero la cuarta —del tipo económico— rompe esa armonía; con la cuarta puesta se obtienen consumos mínimos, pero no hay alegría en las reacciones.

En carretera, el Corsa muestra un comportamiento noble y el usuario medio sólo percibirá como defecto las excesivas inclinaciones de la carrocería. Conduciendo rápido el coche tiene tendencia a «irse de morro», propia de los coches de tracción delantera. Para los pasajeros, el Corsa es un coche algo incómodo cuando rueda sobre firmes en mal estado.

La dirección es precisa y no

requiere esfuerzo alguno para su manejo, tanto a coche parado como en marcha. El único problema surge del excesivo número de vueltas del volante —4,1— necesarias para pasar de un extremo a otro; es, en definitiva, una dirección muy lenta para el usuario medio.

La potencia de los frenos es calificable, tan sólo, de justa. El tacto del pedal es malo: a un tramo inicial esponjoso, donde la efectividad del sistema es nula, sigue otro tramo donde la dureza es nota dominante, y, sin embargo, la efectividad que se consigue es

mediocre, por lo que este coche requiere un muy buen cálculo de la distancia de frenado.

Las opiniones del equipo de pruebas

Seis de los componentes del equipo de pruebas de MOTOR16 dan ahora sus opiniones sobre el Corsa 1.0 S, desde un punto de vista meramente personal. Desde un piloto de carreras hasta un ama de casa, pasando por un médico, una periodista, un estudiante o un jubilado, todos los componentes del equipo coinciden en aspectos cruciales. Resaltan en los aspectos positivos que el coche tiene un consumo mínimo y que es bastante agradable de conducir, mientras que las críticas negativas se centran tanto en la caja de cambios —la segunda rasca— como en el capítulo de frenos, con dos quejas fundamentales: por un lado, que el tacto del pedal deja mucho que desear —demasiado esponjoso al principio y muy duro al final—, y, por otro, que la potencia de las deceleraciones es escasa, sobre todo en situaciones apuradas.

Para **María Jesús Benoit** (1,58 metros de estatura, 56 kilos de peso, veintiocho años), redactora de MOTOR16, especializada en temas de información general, el Corsa es un vehículo muy práctico para moverse en el tráfico urbano: «Se aparca con facilidad por su pequeño tamaño, pero resulta algo incómodo por la excesiva cantidad de vueltas necesarias para girar el volante de extremo a extremo.»

Los 45 caballos del Corsa 1.0 S son escasos para María Jesús, que añade:

«El motor es poco potente comparado con otros coches de su misma cilindrada, por ello se resiente no sólo en cualquier subida, sino también en adelantamientos, donde hay que utilizar el cambio con maestría.» Con respecto a los frenos, tampoco se mostró muy entusiasta: «El coche no frenaba demasiado bien y al forzarlo un poco se encendía la luz avisadora.»

A **Enrique Blanco** (1,68 metros de estatura, 105 kilos de peso, sesenta y ocho años), actualmente periodista jubilado y hombre que disfruta con los largos desplazamientos, pues en ellos pone a prueba su sabiduría gastronómica, «el Corsa es un cochecito cómodo para una persona de peso normal, pero con mis 105 kilos de peso ya es otra cosa; me he encontrado un tanto apretado, aunque sólo es un problema de adaptación.»

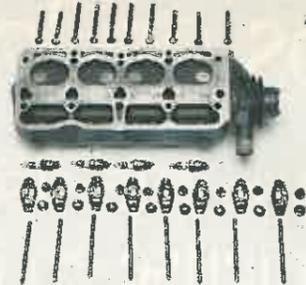
Con respecto a la mecánica, los juicios de Blanco son tajantes: «El coche marcha bien y en autopista alcanza los ciento cuarenta con faci-

dad.» Encontró algunas pegas con respecto al cambio —«es sólo pasable, y tanto la primera como la segunda entran mal al reducir»—, mientras que calificó a los frenos de «perezosos».

Conducido por un ama de casa, **Simonetta Garib** (1,70 metros de estatura, 60 kilos de peso, treinta y un años), el Corsa sufrió la dura prueba de la lluvia y a punto estuvo de ser atrapado por las inundaciones del País Vasco. «El aspecto del coche es soso y el color del salpicadero me parece feo. El habitáculo me resulta espacioso y accesible», así se expresa Simonetta, a quien no le convencieron ni la bandeja delantera —«la pierna me choca con ella al pisar el embrague»— ni la palanca de cambios: «El brazo derecho me roza con el respaldo del asiento cuando cambio.»

Para Simonetta, el interior se resumiría así: «Los asientos, vulgares; los reposacabezas, duros; la ventilación, escasa y mucho ruido.» En cuanto a mecánica, dice: «El motor no tiene nervio, pero consume poco.»

Andrés Más (1,86 metros de estatura, 70 kilos de peso, veinticinco años), estudiante al que le gusta conducir rá-

Culata de diseño clásico
Todo estaba en buen estadoDiscos y pastillas de freno
Los discos no aguantaron bienEl líquido de frenos aún conservaba su plena eficacia
Se recoge una muestra con cuentagotas

«La estabilidad es mediocre y el coche bota mucho en carretera bacheada.» Su estatura le dio problemas a la hora de ponerse al volante: «La pierna me roza con la bandeja inferior cuando embrago o desembrago.» Tampoco le gustaron los apoyacabezas, «duros y bastante alejados de la nuca». Para el motor del Corsa, Andrés da una calificación de «normal», y en cuanto al cambio, anota: «Rasca la segunda»; con respecto a los frenos, añadió: «Bastante escasos.»

El juicio del médico **Julio César Montenegro** (1,87 metros de estatura, 107 kilos de peso y treinta años, especialista en Medicina del Tráfico), se centra, sobre todo, en la postura de conducción: «En líneas generales es buena, pero el volante está demasiado próximo a la visera del cuadro. El cenicero es incómodo y el botón de «warning» queda muy lejos.» Para los asientos, precisa: «Bien en cuanto a dureza y dimensiones, pero no sujetan nada en las curvas.»

Al hablar del confort de suspensión, Julio César concreta: «Sobre piso bueno

Las últimas pruebas
Arriba la alineación, abajo los gases

me gusta, pero ya en malas carreteras la dureza del conjunto estropea el resultado final.» Si para el doctor Montenegro el Corsa cumple en general, el problema salta en los frenos: «Son raros. Es necesario mucho esfuerzo para detener el coche.»

El conductor de competición **José Angel Sasiambarrena** —1,75 metros de altura, 65 kilos de peso, treinta y cuatro años—, campeón de España de velocidad en 1983, se centró más en el aspecto deportivo. Para Sasi el aspecto estabilidad merece el calificativo de «bueno», aunque añade: «El coche se va de morro en curvas y el balanceo es excesivo». Sobre el motor, precisa: «Bueno por consumo, pero muy ruidoso», y con respecto al cambio, dice: «A la segunda le cuesta mucho entrar.» Los frenos le parecieron «regulares y ruidosos».

GASTOS

LO QUE CUESTA UN CORSA EN 15.000 KILOMETROS

	Ptas.
Gasolina (1.117 litros)	96.062
Aceite (6,75 l. Castrol GTX)	1.485
Limpieza (4 lavados carro.)	1.100
Averías y recambios	1.790
TOTAL	100.437

Costo por kilómetro real (para 15.000 kilómetros/año): 15,7 pesetas.

ANÁLISIS

El Corsa de nuestra prueba fue desmontado en el taller de MOTOR16 —situado en los bajos de nuestra Redacción— al cabo de los 15.000 kilómetros preceptivos. Esta tarea fue realizada por nuestro mecánico, Angel Robledo (cincuenta y dos años, treinta y cinco años de experiencia), que no encontró problemas de accesibilidad mecánica ni necesitó herramientas o útiles especiales para llegar a cada rincón de las entrañas del Opel. La opinión de Angel Robledo sobre el coche es categórica: la mecánica es muy fácil de vigilar y mantener. La sencillez constructiva se ha cuidado mucho y esto es un buen detalle para conseguir bajos costes de mantenimiento en tiempo y dinero.

Desmontaje sin problemas

El grupo motor-transmisión fue desmontado por completo. Se vio que el motor se encontraba en perfectas con-

FICHA TÉCNICA

OPEL CORSA 1.0 S

(4 marchas)

- MOTOR** Disposición: delantero transversal.
Número de cilindros: 4, en línea.
Cilindrada: 993 c.c. (72x61 mm.).
Cigüeñal: de 3 apoyos.
Distribución: árbol de levas lateral, accionado por cadena.
Alimentación: carburador.
Compresión: 9,2 a 1.
Tipo de carburante: gasolina de 96 NO.
Capacidad del depósito: 42 litros.
Potencia máxima: 45 CV, a 5.400 r.p.m.
Par máximo: 6,9 mkg. de 2.600 a 3.800 r.p.m.
- TRANSMISION** Tracción: a las ruedas delanteras.
Caja de cambio: manual, de 4 marchas.
Velocidad a 1.000 r.p.m. en cada marcha: 1.ª, 7,4 Km/h.; 2.ª, 12,2 Km/h.; 3.ª, 18,9 Km/h.; 4.ª, 27,7 Km/h.
Embrague: mando mecánico.
- DIRECCIÓN** Tipo: de cremallera.
Vueltas de volante entre topes: 4,1.
Diámetro de giro: 9,35 metros.
- FRENOS** Sistema: discos delante y tambores detrás, con servo.
- SUSPENSIONES** Tipo: independiente de lante y semi-independiente detrás.
- RUEDAS** Llantas: de chapa, de 4,5x13 pulgadas.
Neumáticos: 135 SR 13.
- PESOS** En orden de marcha: 735 Kg.



Pensamos en los precios...

para que usted
no piense en ellos.



Y pensamos en la calidad de los tejidos, en el diseño, en el acabado perfecto, para que usted vaya a gusto y de acuerdo con la moda. Es el compromiso

de Cortefiel como tienda especialista: vestir muy bien al hombre de hoy, dentro de la mejor relación calidad-precio, con una atención y un servicio tradicionalmente esmerado



Conozca la nueva colección del otoño-invierno diseñada por Nicolo dell'Arca.

Centros de moda

cortefiel

Para comprar moda... de otro modo.

BAJO LA LUPA



El embrague a la luz
No sufrió desgastes apreciables

diciones de uso. Verificada la compresión, el resultado fue magnífico: los cuatro cilindros daban idéntica cifra y sólo el segundo presentaba medio kilo por centímetro cuadrado menos de presión que los demás (éstos, en 12 kilos/centímetro cuadrado). Esta falta no es significativa, pues el fabricante tolera como normal hasta una diferencia de un Kg./cm² entre los cilindros y el valor global de doce kilos es más que aceptable.

Los ajustes de todo el coche permanecían inalterados después de la prueba. La carrocería, los órganos auxiliares y los elementos de la mecánica no mencionados con anterioridad se encontraban en perfectas condiciones de uso.

Angel Robledo verificó también el alineamiento de las ruedas, suspensiones y dirección. El coche se comprobó en una instalación electrónica de precisión absoluta y todos los datos eran correctos, los especificados por el fabricante como normales a ese nivel de uso. Sólo se advirtió que las ruedas se habían abierto ligeramente, pero el incidente no extrañó a Angel Robledo: habida cuenta de la especial dureza con que se realizó la prueba de fiabilidad, un esfuerzo especial o una sobrecarga en curva pudo bastar para que el tren delantero se abriera. Los valores registrados en la instalación de comprobación no fueron en ningún caso alarmantes y la pequeña diferencia no quiere decir que el coche sea débil, sino que fue sometido a un trato duro.

Se examinó también la emisión de gases al ralentí, tal y como establecen las normas de homologación. El tubo de escape arrojó un 4 por 100 de monóxido de carbono, un valor alto si se tiene en cuenta que lo normal oscila entre el 0,5 y el 1,5 por 100. Esto reveló que el carburador suministraba una proporción demasiado rica en gasolina,

ya que el resto de los elementos que podrían ser responsables del alto índice contaminante se encontraban en perfectas condiciones. Esto explica las dificultades de arranque en caliente apreciadas por algunos de nuestros probadores. En el cambio de marchas se apreció que el anillo sincronizador de la segunda estaba ligeramente desgastado. Angel Robledo estima que el desgaste anómalo se debe a que esta marcha la más castigada en el uso. En ello han coincidido también los probadores del coche, quienes afirman que la mala distribución del cambio de marchas obliga a un uso exagerado de la segunda. El embrague estaba prácticamente nuevo, con un desgaste mínimo. Esto es revelador si tenemos en cuenta que el 25 por 100 de los kilóme-

El Corsa recorrió España y Portugal
Frente al Atlántico, en el portugués Cabo de San Vicente



tros se hicieron en ciudad, donde esta pieza sufre más.

Los frenos fueron el tercer órgano mecánico cuyo examen reveló datos interesantes. El desgaste de las pastillas fue perfectamente normal, pues se consumió en la prueba un espesor de 1,5 milímetros. Los discos de freno, sin embargo, perdieron un espesor de 0,7 milímetros, desgaste que debemos considerar como exagerado. Las pastillas presentaban una vida útil suficiente como para recorrer otros 15.000 kilómetros más, lo cual encaja en una previsión normal de mantenimiento: un juego de pastillas cada 30.000 kilómetros. Pero los discos, muy desgastados y rayados, difícilmente podrían superar la vida media prevista para ellos, habida cuenta de que son piezas caras y de resistencia elevada. En condiciones normales, su vida puede ser tan larga como la del coche.

CONCLUSIONES

El objetivo final de esta prueba era vigilar el proceso de envejecimiento de un coche popular como el Opel Corsa. Valoramos los desgastes mecánicos y el comportamiento y consideramos los gastos que el mantenimiento y el uso del coche han originado en un año de vida, ya que es en este momento cuando un coche da sus primeros inconvenientes.

Del Opel Corsa no nos ha gustado el cambio de marchas; el manejo es difícil en determinadas velocidades cuando el coche envejece y el sistema ha demostrado ser muy frágil para soportar un uso medianamente intenso. No puede decirse que el cambio, como elemento mecánico, sea malo, sino que el sistema que lleva hasta la caja los movimientos de la palanca resulta complicado y frágil con el tiempo.

Tampoco nos ha gustado la terminación, porque el coche de la prueba ha envejecido en sus detalles muy rápidamente: botella del lavaparabrisas rota, bandeja ruidosa, asiento del conductor suelto, tablero que vibra, etcétera.

El Corsa nos ha gustado por su consumo moderado, con cifras que se han mantenido en límites muy razonables en todos los recorridos. El comportamiento en ciudad ha sido excelente, gracias a su gran maniobrabilidad; en las aglomeraciones, el Corsa se defiende como pocos. El interior del coche es amplísimo para sus pequeñas dimensiones externas, y, además, permite una gran versatilidad en la utilización del espacio.

El Corsa es un coche muy fácil de conducir; nuestros probadores han encontrado especial agrado al adaptarse a él y ninguno tuvo especiales problemas, pese a la diversidad de tallas y estilos de conducción. Finalmente, el Corsa es un vehículo barato y fácil de mantener.

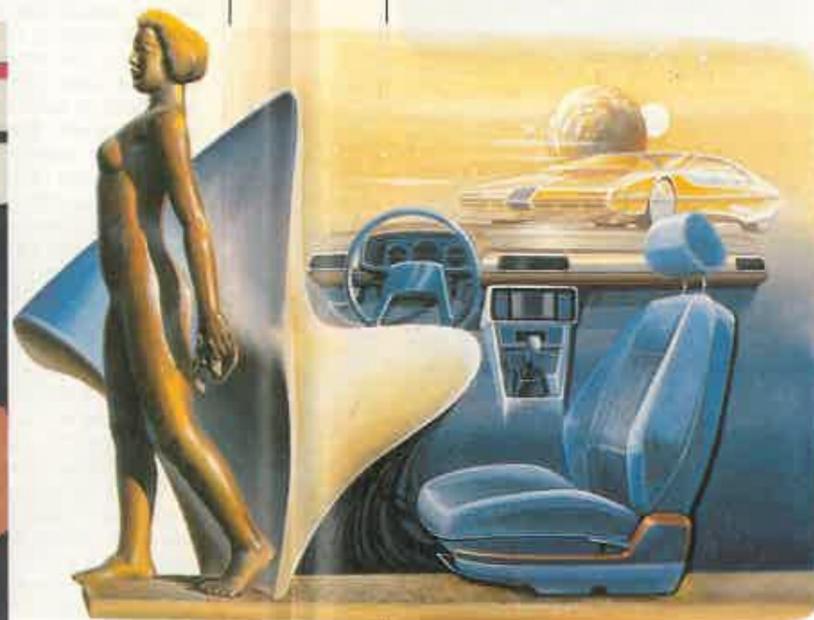
A lo largo de la historia los grandes artistas han trabajado para obispos y reyes.

Ahora lo hacen para grandes multinacionales del automóvil.

Paul Bracq es un ejemplo de artista que, en vez de santos y bodegones, diseña obras de arte llamadas BMW, Mercedes o Peugeot.

PAUL BRACQ

EL AUTOMOVIL COMO ARTE



PAUL Bracq, cincuenta años de edad, es el mejor de los estilistas del automóvil de Francia. Desde 1974 comparte con Gerard Welter la dirección del centro de diseño de Peugeot, es, además, consejero, junto con Pininfarina, del presidente de la marca. Bracq es, ante todo, un artista, formado en la escuela de artes de La Boule, que pasa

sin problemas de la pintura —sea acuarela u óleo— a la escultura. Su lucha es que se admita la parte de búsqueda artística que tiene el automóvil. Y lo está consiguiendo, pues sus pinturas, realizadas en su tiempo libre, se exponen en diversas galerías de arte de París y otras ciudades europeas, y se cotizan a precios interesantes (500.000 pesetas).

Y espera que sigan subiendo, no para

ganar dinero, sino como muestra de que algo que tenga como sujeto al automóvil puede ser objeto de arte.

Después de haberse interesado por el automóvil coleccionando miniaturas Dinky Toys desde los seis años, Bracq comenzó a construirse sus propias maquetas, en las que en vez de inspirarse en modelos de la época, dejaba volar su imaginación. A través de uno de

estos trabajos comenzó a tener contacto profesional con el automóvil. Un día, el periodista de «L'Equipe» Jea Bernadet vio una de sus maquetas y escribió un artículo sobre la misma. A raíz del mismo, fue llamado a trabajar por el carroceros francés Charboneaux, para el que realizó, entre otras cosas, carrocerías especiales para coches de caravanas publicitarias, de aire muy futurista.

El servicio militar le llevaría a Alemania, como responsable del parque de automóviles de un general.

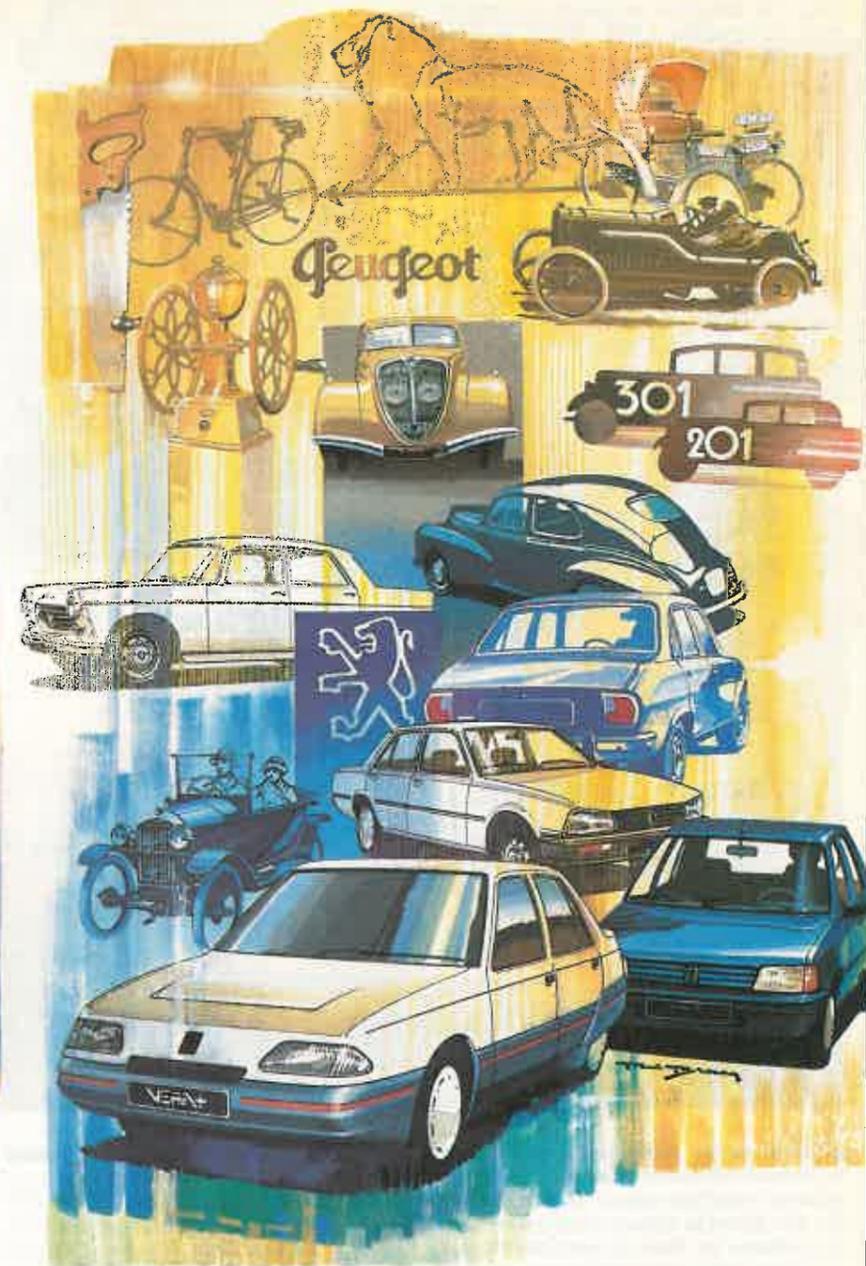
Aprovechó su estancia en Alemania, no lejos de Stuttgart, y consiguió ser recibido por el príncipe Von Uhra, director de la marca Mercedes, que quedó impresionado. Al terminar el servicio militar, Bracq se encontró con el puesto

Los cánones de mi estilo los fija el cuerpo humano, que adquiere su máxima belleza en la mujer, donde no hay aristas ni líneas cortantes

de director del Departamento de Estudios Avanzados de Mercedes. Y en ese puesto trabajaría diez años hasta que, ya casado y padre de una niña, decidiría volver a Francia.

En esta nueva etapa trabajaría en Brissonneau, que en aquel momento pasaba por ser el carroceros más caro del mundo.

Brissonneau recibiría de BMW el en-



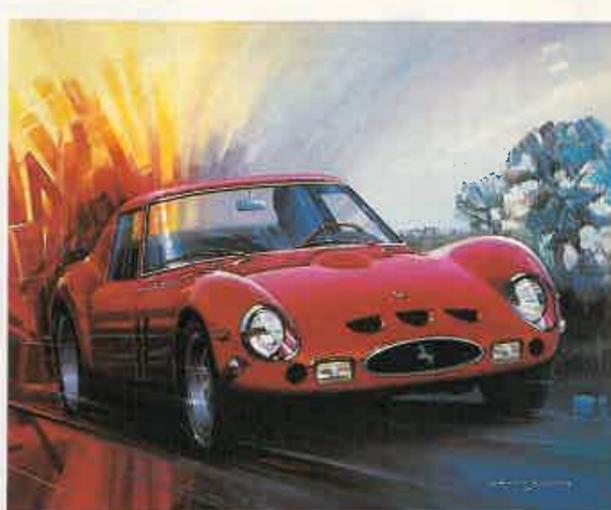
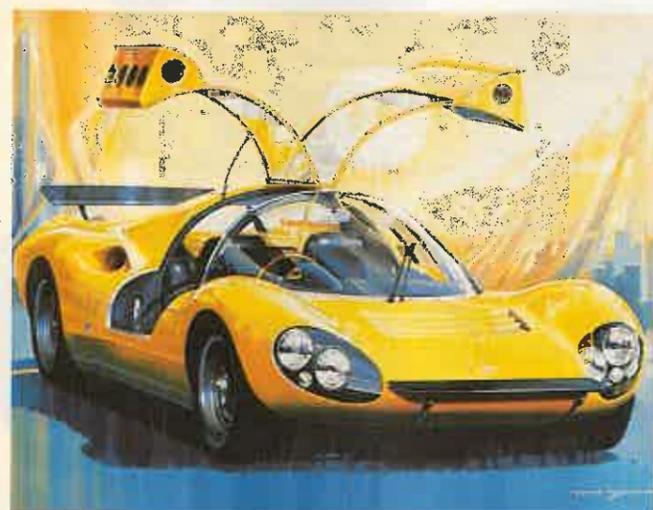
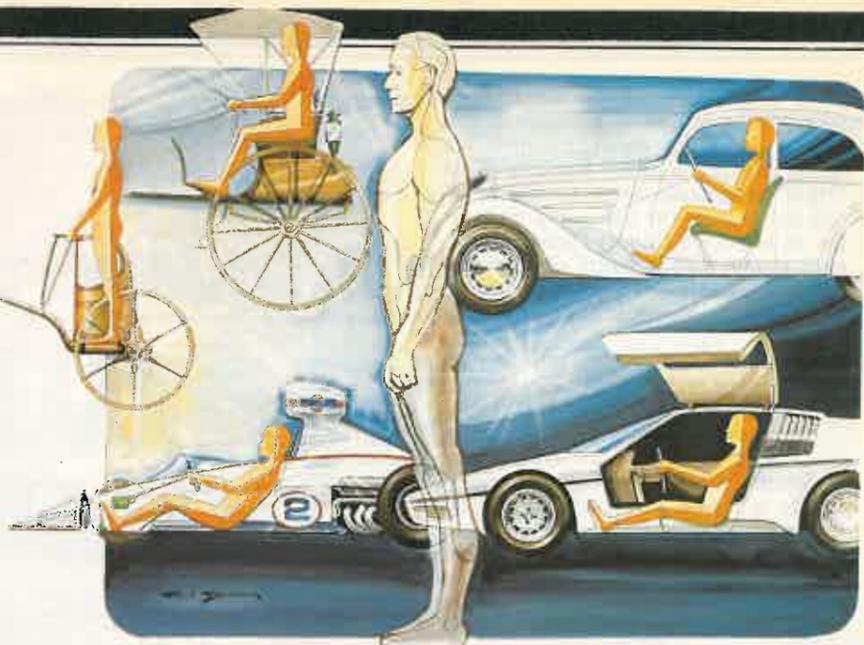
cargo de construir un coupé con mecánica del modelo 2.002. Bracq se hizo cargo del proyecto, que fue del gusto de los dirigentes de la marca alemana.

Los tres años que estuvo en BMW fueron el periodo más próspero de su vida. Pero con la crisis del petróleo, en el invierno de 1973, las cosas cambiaron.

«De pronto, el automóvil fue puesto en entredicho. Los proyectos en los que estaba trabajando quedaron cancelados, como el del 12 cilindros. Por eso decidí volverme a Francia.»

De nuevo en casa, tras haber realizado una corta estancia en Estados Unidos, entraría en Peugeot, que le encargó la realización de los interiores de sus coches.

Desde el año 1974 trabaja en Peugeot. Conduciendo a gran velocidad, como lo hace siempre, desde su casa a su lugar de trabajo en La Garenne tarda diez minutos. Su oficio le ha



dejado tiempo libre para poder hacer realidad uno de sus sueños: exponer en galerías. Lo que ocurre es que el éxito de sus pinturas comienza a pesar, y ya no dispone de fines de semana.

«Este año, todo mi descanso han sido dos semanas de vacaciones en playa de Aro que, por cierto, me costaron caras. Había escondido cierta cantidad de dinero en el salpicadero del Citroën CX que me llevé. Pero el carabinero conocía el truco», dice.

En materia de automóviles, sus últimas realizaciones son los interiores del Peugeot 205. Particularmente, su salpicadero, capaz de servir para cualquiera de las versiones del modelo, desde las más baratas a las de competición, le tienen muy orgulloso. «Pero pienso dar una sorpresa en el próximo Salón de Ginebra con los interiores que estamos preparando para el 205 GTI», promete.

De las diversas etapas que ha pasado, la de Mercedes fue la más feliz para él.

Una marca como BMW no puede conformarse sólo con retocar un modelo y volverlo a lanzar. La evolución de los Serie 3 y 5 me parece inadmisibile

«Aprendí mucho en Mercedes. También es verdad que me tocó vivir una época brillante en la historia del automóvil —admite Bracq—. Se probaba todo. Se trabajaba en todo. Los diseñadores jóvenes no tendrán la suerte que he tenido yo. Podrán entrar quizá en el centro de estilo de un gran fabricante, pero su creatividad estará completamente encorsetada.»

Además, el estilo de Mercedes encajaba con sus propios cánones artísticos.

Bracq gusta de las líneas redondeadas y alargadas. Sin exageraciones. No está de acuerdo con la tendencia de los coches angulosos y altos que defiende Giugiaro.

«Tuvimos grandes discusiones, en la época de BMW, Giugiaro y yo —dice—. Al final, le tocó a Bob Lutz decidir y le dijo que era yo quien estaba acertado.»

«Es una lástima, pero en Italia, el país que ha dado vida a algunos de los automóviles más bellos de todos los tiempos, en estos momentos no hay ninguno que pueda mirarse. ¿Dónde están los bellos Ferrari, Alfa Romeo, etcétera?»

No está de acuerdo con la evolución que BMW ha hecho de sus Serie 3 y Serie 5. «Son, con el Turbo, dos de los modelos de los que me siento más orgulloso —dice—. Pero la evolución de ellos me parece inadmisibile. Una marca como BMW no puede conformarse con retocar un poco un modelo y volverlo a lanzar. Si había llegado la hora de

reemplazar a los que había diseñado, tenían que haber hecho algo nuevo.»

Mercedes sigue siendo número uno en diseño. Y rinde homenaje a su colega Bruno Sacco, el jefe de diseño de la marca alemana. «Bruno y yo nos conocemos desde hace tiempo —reconoce—. Y acaba de hacer un excelente trabajo con el Mercedes 190. La cola es un poco atrevida. Un poco alta, quizá. Pero la delantera del coche es perfecta. Probablemente tardará en ser admitido por el público. Pero, al final, será un éxito.»

Para Paul Bracq, los cánones son el cuerpo humano. «En el cuerpo humano, que adquiere su máxima belleza en la mujer, no hay aristas ni líneas cortantes. Quienes las adoptan están sucumbiendo a una moda pasajera. La prueba está en que, por ejemplo, dos modelos como el Peugeot 504 y el



Las creaciones más características de Paul Bracq han sido sus diseños de BMW y en especial el prototipo Turbo, junto al cual vemos a su esposa en una de las fotografías. Sin embargo, Bracq añora las grandes creaciones italianas de otros tiempos, como los Ferri que evoca en sus tiempos libres

Volkswagen K.70, aparecidos al mismo tiempo, han conocido suertes muy diversas. El Volkswagen ha desaparecido, y cuando se ve alguno parece un coche anticuado. Mientras que el 504 sigue teniendo una cierta vigencia, por más que haya aparecido ya el 505. De todas formas, tampoco hay que ir a formas demasiado bulbosas. El coche no tiene que ser ni un cuchillo ni una patata; es uno de los temas que siempre repito.»

Por eso está bastante contento con la tendencia que está imponiéndose de los coches aerodinámicos. «El Audi 100 está muy bien —declara—. Sólo la traseira se podía haber mejorado un poco. Pero es la línea a seguir. En el Sierra, la línea está menos lograda. En el coupé queda bien, pero en la berlina cinco puertas, con tantas ventanillas laterales, uno cree estar viendo el Ford Vedette de los años cuarenta. De todas maneras, esa es la línea a seguir.»

Sobre los argumentos contrarios a los coches aerodinámicos, considera

que no quieren ser honestos. El coche que más orgulloso le dejó fue el BMW Turbo, el coupé biplaza de dos plazas que daría lugar al modelo M.1. En él aplicó todos sus sueños de niño y todo lo que había aprendido en Mercedes.

«Pintábamos las maquetas de negro y las sometíamos a los reflejos de un techo de tubos de neón —cuenta—. Los reflejos nos mostraban las imperfecciones del diseño de la carrocería.»

Ese ha sido su trabajo más próximo a la competición (BMW haría correr el M.1 en circuitos), pese a que tiene muchos estudios de monoplasas de diversas categorías —Fórmula 1, Fórmula 2 y Fórmula 3—, que hace en sus ratos libres.

«En los últimos momentos de mi estancia en Mercedes realizamos un prototipo que tenía que haber corrido en las 24 Horas de Le Mans con un motor rotativo Wankel —dice—. Afortunadamente, la participación se canceló a causa de problemas de motor. Pero el estudio quedó y de él salieron los coupés

C.111 de exhibición, poseedores de varias marcas mundiales de velocidad.»

Después de haber trabajado en los Mercedes 190 SL, 300 SE y 220 SE; en los BMW Serie 3, 5, 6 y 7, además de en el Turbo, en la actualidad su creatividad se pone a prueba diseñando los objetos de la boutique Peugeot-Talbot o preparando, en sólo dos semanas, el tablero de instrumentos del Peugeot Vera.

Ha acogido con especial interés la creación del Museo Peugeot, en el que ha colaborado haciéndose cargo de la restauración de algún modelo, como ya hiciera en su juventud.

Su último paso ha sido el convertir en aliados a los computadores: «Me ayudan a perfeccionar las formas de mis esculturas» —dice—. «El arte hay que buscarlo en cosas tangibles de nuestro tiempo. Es por eso por lo que el arte abstracto no ha calado. Porque no dice nada a la gente normal.» Así es Paul Bracq.

Sergio Piccione

A 300 metros de altura y suspendidos por apenas siete metros de tela, la sensación de volar resulta excitante: El «hombre gorrión» está sentado sobre el viento



En el último año y medio se han comprado en España 300 de estos aparatos. Y pronto serán una legión.

«Esto es volar —dicen sus pilotos—, lo otro es viajar volando.»

ULTRALIGEROS QUE PASSSADA

HAN tenido que pasar exactamente ochenta años para que miles de españoles puedan vivir las mismas sensaciones que tuvieron los hermanos Wright en diciembre de 1903 al realizar el primer vuelo mecánico de la historia. Sensaciones bien simples —frío en la cara, las manos y las posaderas— si no fuera porque nada hay comparable a estar sentado literalmente sobre el viento, a trescientos metros de altura, mientras el paisaje se desliza bajo nuestros pies a 80 kilómetros por hora. A esa altura, suspendidos por seis o siete metros cuadrados de tela e impulsados por un ruidoso motor de 30 caballos, como el de cualquier moto de 500 centímetros cúbicos, el pulso se acelera y uno se ve tan desvalido como un gorrión. La sensación es, sin embar-



Una ligerísima estructura tubular y un ruidoso motor de 30 caballos permiten popularizar el deporte del vuelo

go, tan excitante que los aficionados a esta modalidad de vuelo se multiplican como los mosquitos.

Hace tan sólo un año y medio no había en España ni un solo avión ultraligero, nombre que recibe este aparato, que no pesa más de ciento veinte kilos. En la actualidad ya hay en nuestro país doce clubs dedicados a esta especialidad, se ha creado una sección para estos aviones dentro de la Federación Nacional de Deportes Aéreos (FENDA) y ya hay 300 ultraligeros volando sobre la geografía española. «Antes de un año habrá cinco mil más —pronostica Enrique Cobos, periodista que se ha volcado en la difusión y promoción de los encantos de la aviación ultraligera—. Estos aviones cuestan y consumen lo mismo que una moto grande —añade Cobos—, no re-





Imitando a las águilas
Los ultraligeros son unos excelentes planeadores, capaces de aprovechar al máximo las térmicas de ladera

quieren de reparaciones complicadas y costosas, se pueden desmontar y guardar en el maletero de un coche y se aprende a manejarlos con soltura en cuatro o cinco días.»

Un ultraligero monoplaza cuesta 1.100.000 pesetas y un biplaza, 300.000 mil pesetas más. El curso para obtener la licencia de vuelo en ultraligeros cuesta unas cuarenta mil pesetas y se hace en clubs y escuelas como la que tiene Enrique Cobos en Morzarzal, cerca de Madrid. La hora de vuelo en un aparato de alquiler cuesta unas tres mil pesetas.

Pese a ser una actividad relativamente reciente en España, la Administración la ha reglamentado con rapidez, aleccionada sin duda por la celeridad con que la moda de los ultraligeros se ha extendido por todo el mundo. En octubre del año pasado se creó el reglamento y en el pasado mes de febrero aprobó la Escuela de Vuelo sin Motor de Ocaña (Toledo) a los primeros 25 pilotos instructores.

Un viaje de siete mil kilómetros

La aviación ultraligera se sustenta en los principios más elementales que hicieron posible los aviones. En realidad, no hay mucha diferencia entre cualquiera de estos aparatos y el prototipo que hizo volar a los hermanos Wright, impulsado por un motor de 19 caballos. Los ultraligeros simplemente se sirven de materiales que no tuvieron a su alcance los padres de los aviones y que resultan extraordinariamente duros y ligeros a la vez, como la aleación de aluminio, magnesio y titanio que forma

Por encima de los demás
Cuando se acaba el combustible, bastan pocos metros para tomar tierra en cualquier camino



la estructura de los ultraligeros o el dakrón incombustible.

Para que un avión sea considerado como ultraligero no debe pesar más de doscientos kilos, según la reglamentación española, la más generosa de todas. Los aviones construidos en Estados Unidos, que son la mayoría de los que vuelan en España, no sobrepasan los ciento veinte kilos.

Cuando se les ve volar, desde tierra, dan la sensación de una frágil estabilidad. Sin embargo, son excelentes planeadores y vuelan magníficamente, siempre y cuando los vientos no sobrepasen los treinta kilómetros por hora.

Menos peligrosos que un coche

La autonomía de estos aparatos es de unas tres horas; pasado este tiempo tienen que tomar tierra para repostar. Pero esta maniobra no presenta grandes problemas, porque un biplaza no necesita más de veinticinco o treinta metros para aterrizar y despegar.

En vuelo, el piloto usa una de las manos para sujetar el timón y la otra para manejar el acelerador, con los pies estabiliza el aparato. Allá arriba no hay

La seguridad es mayor que en una moto Salvo cuando sopla el viento



más instrumento que un rudimentario anemómetro. El tripulante debe desarrollar un sentido de la orientación como el de las palomas y una vista de águila para calcular alturas y marcar rutas certeras. Así no correrá riesgos.

«El vuelo en ultraligeros es menos peligroso que conducir una moto o un coche —sostiene Enrique Cobos—. En los pocos accidentes que ha habido se ha podido demostrar siempre que fueron provocados por la temeridad de los pilotos. En el incidente más serio que hemos tenido aquí se nos dobló uno de los tubos del avión, y el tripulante era precisamente un piloto profesional de unas líneas aéreas que se confió y creyó que iba a bordo de un jet.»

Pedro Páramo
Fotos: Angel Carchemilla

Ramón Ayerra

LOS AUTOS Y EL AMOR

HACE muchos años, bajo las más cerradas nieblas del franquismo, conseguí un periódico franchute y cuando lo repasaba con avidez por ver si en él se daba caña a nuestros sa-trapillas de bigotito, gomina y bota alta, topé un articulín que me obligó a parar el carro. Empezaba así, más o menos: «Entre el hombre y el automóvil es hoy una cuestión de amor...»

Desviado por una sana pretensión, la de llevarlo todo a los terrenos más acuciantes y de mayor mimo, los del trato con las señoritas y las soterradas batallas para de ellas obtener favores, ni por un pienso dudé que el francés aquel se refería a las posibilidades del invento para facilitar avances y conseguir mercedes. Máxime tratándose de un pueblo como éste, tan avezado para la cosa de lo femenino —hasta inventaron el bidé—, aunque luego hayan dado en pretenciosos mamones atiborrados de grander y estulticia, y hasta desviados en sus proverbiales querencias, que no gustan entretener los ocios hablando de damas, sino de impuestos, de guisantes y del precio de la alubia pinta en sus últimas vacaciones de Zagreb o de Agadir.

Cuando continué la lectura, constaté que, evidentemente, vivía en un error lamentable. Se trataba del amor del hombre por la máquina, aquella suma de tubitos, redondelas, tornillamen, manubrios, pavonaduras y brillos. Un amor que de ejecutarse por vías convencionales se hubiese trocado en llanto y luto, y por el mucho destroce que en la venerable y delicada pieza ocasiona el trato y violencia con metales y aristas. Pero una época de penuria en todo —salvando las escaramuzas de ritual, voceo y zapatiesta que albergaban los templos—, de una escasez que iba del sexo a la maquinona, justificaba estas confusiones y extravíos, más propios —con ojos de hoy— de un torpe y salido merodeador con el corazón embarrado.

Entre las más viejas premoniciones que tengo sobre el auto y el jubilar oreo con las peques, están los coches

de chocar, durante las ferias, porque ellos, sí condujeron mi vida a la linde donde el sexo manda. Y es que un amigo andaba al quite tras una rubinchi con fama de calentorra, pero también de caprichuda y exigente, así que cuando el colega tenía unos duros invitaba a la nena a montar en los coches eléctricos, conducta que yo le recriminaba con acritud —nuestra economía del goce era de mera subsistencia bajo mínimos—. Pero él me daba un codazo y afirmaba ladina-mente: «So animal, esto es como meter dinero en el banco.» Efectively, en una anoche-cida se la jaló contra las tapias del cementerio —son de bien distintos usos estos muros, que de la ejecución a un polvo va un abismo—. O sea que mi camarada iba para tunante de brillo. Hoy anda en Túnez con la cosa de la trata, aunque él asegura que comercia en perfume-ria.



Con la mayor sinseridad —que diría el señor presidente—, no hay demasiado riesgo para el desbarre cuando vinculamos el auto al hecho amoroso. ¿Qué vehículo no ha servido para que en su recoleto territorio, en tan sucinto marco, no se haya desguazado lencería íntima con gran furor de músculos y chasquido de articulaciones? Quizá escape de la quema el de algún obispo tridentino, o caballero alicaído, o preboste dado a la misoginia, desecho de tiente o morralla a la deriva del suceso humano. Que el buen Dios no se lo tenga en cuenta.

«Anda nena, sube que te doy una vuelta.» Y la frase mínima, de una belleza pastoril, golpea el cerebro rudamente y se graba en la memoria inacabable del espacio. Es casi una frase que ha de figurar junto a las arengas de Napoleón o las parietas de Demóstenes y, por supuesto, en los anales que la humanidad escribe al compás de las mutaciones técnicas, de las revoluciones industriales y de los cambios de modas y comportamientos. Como decía el francés, aun con otra intención, una cuestión de amor se suscita a la vera del automóvil.

LA SER PRESENTA HOY LA RADIO DE MAÑANA.

Gabilondo, toda la mañana en "Onda Media".

La SER, con Iñaki Gabilondo al frente, presenta hoy la radio de mañana. Un gran programa en cadena, múltiple y diverso, con la participación de todas las emisoras locales. Desde las 9 en adelante. Toda la mañana.



"Onda Media" en el líder del medio.

"Onda Media" en la onda que más se escucha, en la onda de todas y todos. En la SER.

La radio de mañana, en la radio de siempre.

La radio de mañana es abierta. Cordial.

Plena de voces y contenidos.

Dinámica, avanzada.

La radio moderna,

la radio de mañana,

se hace hoy en la SER.

En "Onda Media".



la radio de mañana, hoy.

REUNIO PFEZ-ASOCIADOS

Viajes

Un santuario de la naturaleza para los que huyen del ruido y la contaminación. Exquisito para los amantes de la cinegética, no lo es menos para los «cazadores» fotográficos, a los que se ofrecen las mejores oportunidades

EL REINO DE LA CAPRA Y EL MUFLON



En Cazorla, donde nace el Guadalquivir, merece la pena dejar el coche, adentrarse en el bosque y aproximarse a los reinos de capras y muflones, que evolucionan libremente en las reservas de Icona. Este es uno de los muchos atractivos que ofrece la zona.



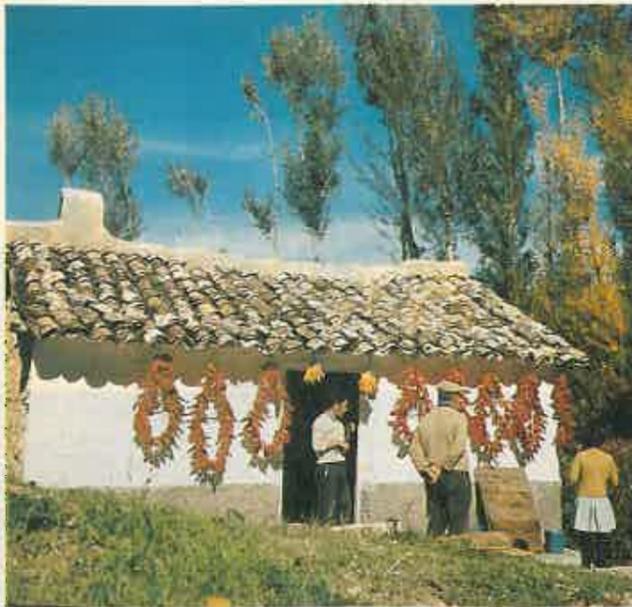
El mejor camino para llegar a la sierra de Cazorla es tomar el desvío, después de Ubeda, que nos conduce a Torreperogil desde la N-322 que une Bailén a Albacete. Una vez en Torreperogil es necesario cruzar medio pueblo antes de tomar la carretera de Cazorla, bordeada de plantaciones de olivos que se suceden continuamente. Siguiendo esta carretera con buen piso y bastante virada, que carece de señalización horizontal, se cruza la cola del pantano de Doña Aldonza. Cambia repentinamente el paisaje y los olivos desaparecen trocándose por chopos y una vegetación típica de sotos, que nos acompa-

ñará hasta Peal de Becerro, donde la comarcal 328 nos conduce hasta La Ribera. Aquí empiezan los 44 kilómetros de suave ascensión por la ladera norte de la sierra hasta encontrarnos con un pueblo blanco en el que sobresalen numerosas torres de iglesia. Ya estamos en Cazorla.

Cruzado el pueblo comenzamos la ascensión hasta el albergue del Parque Nacional. A los 14 kilómetros, una barrera vigilada por un guarda de Icona nos impide el paso hasta que toma nota de los datos del coche y ocupantes. También se interesa por saber si la intención es quedarse a pasar la noche o regresar por la misma entrada.

Es conveniente advertir que existen pocos alojamientos en la zona y el número de camas no llega a cien.

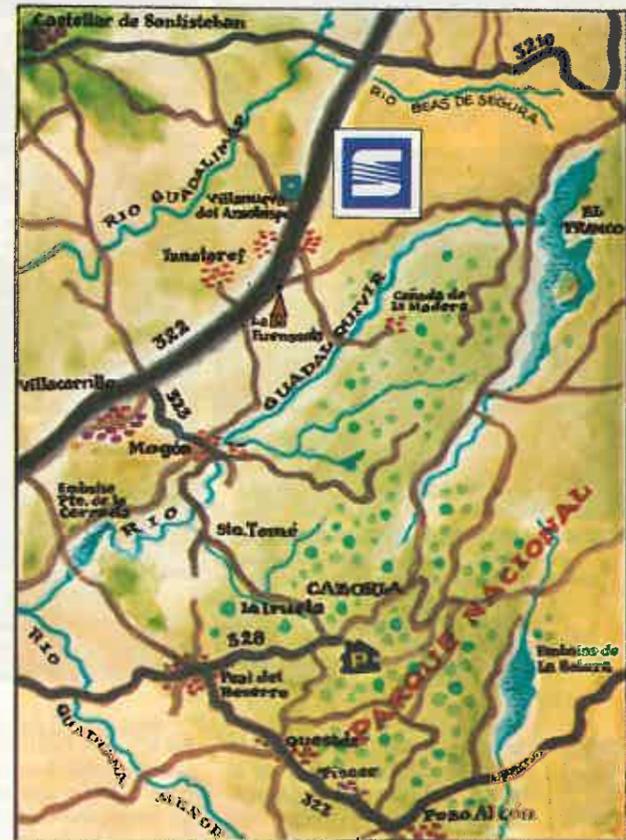
Pasada la barrera de Icona comienza una carretera enrevesada con pendientes del 6 y 7 por 100 que asciende hasta llegar a la divisoria de la sierra, luego se recorre un trozo a nivel y se inicia la bajada hacia el valle. Un desvío a la izquierda, convenientemente señalado, nos indica la dirección hacia los pueblos de El Tranco y El Chorro, donde está el nacimiento del Guadalquivir, que este año, como todos los ríos españoles, no lleva mucha agua. La ascensión de nuevo hacia el albergue se realiza entre un pai-



Comer y dormir

RESTAURANTES.—Cazorla: Menfila, pasaje San Francisco, 2. Tfno: 72 02'7. La Sarga: Pl. de Mercado. Tfno: 72 11 45. Ubeda: Pizzería Restaurante Picasso. Tfno: 75 08 44. Parador Condestable Dávalos: Pl. Vázquez Molina, 1. Tfno: 75 03 45. Mesón Pintor: Orbaneja, 4. La Carolina: La Gran Parada: Ctra. Madrid-Cádiz. Tfno: 66 00 52. Baeza: Casa Juanito: Arca del Agua, s/n. Tfno: 74 00 40. Cierra los domingos por la noche. Cierre vacacional, 1-15 nov. **HOTELES.**—Cazorla: Parador Nacional El Adelantado, 3 estrellas: Sierra de Cazorla. Tfno: 72 10 75. Cazorla, 1 estrella: Pl. Generalísimo, 4. La Estrella, 1 estrella: Tercia, 1. Tfno: 72 02 08. La Golondrina, 1 estrella: Ctra. del Tranco, Km. 22. Guadalquivir, 1 estrella: Nueva, 6. Mirasierra, 1 estrella: Ctra. Cazorla-pantano de Tranco, Km. 20. Ubeda: P. N. Condestable Dávalos, 3 estrellas: Pl. de Vázquez de Molina, 1. La Carolina: Motel La Perdiz: Ctra. N-IV, Km. 249. Tfno: 66 03 00.

En el interior del Parque podrá alternar la contemplación del paisaje, con la degustación de los productos naturales de la tierra o la participación en una jornada cinegética, en el más puro estilo montero, o el más ecológico y sano deporte del safari fotográfico.



saje de pinos y monte bajo, donde abundan el jabalí y el venado, que cruzan sin ningún temor la carretera. Al final del trayecto, el albergue El Adelantado, donde hay treinta camas y dan comidas, ofrece la posibilidad de tomar un buen «tentempié». En este albergue se pueden comprar algunos artículos de artesanía popular y difíciles de encontrar en otras tiendas. Objetos de cerámica gris y verde y esteras de es-

parto con dibujos geométricos clásicos de la zona se exponen a la vista del visitante, que los puede comprar por un precio no excesivamente elevado.

Toda la zona, de incomparable belleza, estremece por sus valles sombríos y tranquilos donde todas las tonalidades de verde se suceden y mezclan para complacencia de la vista. La tranquilidad de los valles se ve alterada de vez en cuando por la presencia de cazado-

res que, ávidos de trofeos, no dudan en pagar un importe muy elevado por lograr la autorización de Icona obligatoria para cazar en el Parque. El territorio está totalmente controlado por una gran cantidad de técnicos y guardas forestales encargados de proteger las especies animales que abundan por la zona. El trofeo más apreciado por los cazadores es el muflón y la capra hispánica, pero no desprecian el venado y el jabalí, que también son abundantes.

Autoagenda

Estaciones de Servicio durante veinticuatro horas. Ubeda: Ctra. Córdoba-Valencia, Cuatro Caminos (dentro de población). Ctra. Ubeda-Málaga (dentro de población). Villanueva del Arzobispo: Ctra. Córdoba-Valencia (dentro de población). Linares: Ctra. Córdoba-Valencia.

Concesionarios de la zona

Alfa Romeo. Autos Valdivia, S. A.: Avda. de Granada, 10, Jaén. 953-22 21 37. BMW. Ramón Calatayud Lerma: Plaza Cora de la Piñera, 4, Jaén. 953-22 83 56. Citroën. Reparaciones y Talleres Marín, S. L.: Ctra. Albacete, 1, Ubeda. 75 05 88/75 20 68/75 10 09/75 20 69. Fiat. Autosermi, S. A.: Calderón, 8, Linares. 69 03 17. Ford. Automóviles Siro: Avda. Cristo Rey, s/n. Ubeda. 953-75 03 15. GM. Serga, S. A.: Torredonjimeno, 17. Pol. Ind. Los Olivares. Jaén. Leyland. Garaje Jaén: Ctra. de Madrid, km. 332. Jaén. 21 21 00/22 53 00. Mercedes. CADASA: Pol. Ind. Los Olivares. Torredonjimeno, s/n. Jaén. 25 74 09/34 09/22 21 16/22 24 00. Renault. Antonio Muñoz Perete: Ctra. Circunvalación, s/n. Ubeda. 75 12 42. Seat. Talleres Aranda: Ermita Vieja, 24. Jódar. 78 50 58. Talleres Fuentes: Rda. Santiago, 9. Ubeda. 75 10 31. Talleres González: Cánovas, 111. Villanueva del Arzobispo. 41 07 28. Peugeot-Talbot. Garaje Auto-Sport: Ctra. Córdoba-Valencia, 2. Villanueva del Arzobispo. 41 08 59. Santisteban Ubeda, S. A.: Ctra. Circunvalación, s/n. Ubeda. 75 14 79/75 11 54.

Es peligroso circular por los caminos forestales, porque son muy estrechos y no existen quitamiedos, aunque el piso de arena está bien cuidado y los baches y desperfectos son rápidamente arreglados.

Por el interior del Parque Nacional, y bordeando el cauce del Guadalquivir, llegamos a El Tranco; un pueblo impresionante, colgado sobre el pantano que lleva su nombre.

Todo el recorrido se realiza sobre caminos de asfalto muy poco transitados. La vuelta se puede hacer por El Tranco, en lugar de regresar por Cazorla, ruta menos enrevesada y más llana, que tiene el mismo número de kilómetros hasta Villanueva del Arzobispo, ya en la N-321.

Block del Paparrutas

Ponga aceite en su motor

MI amigo Jean François Revel preside en París una simpática Sociedad de Amigos de las Derrotas Militares Francesas que, entre otras cosas, visita los lugares en donde ocurrieron e informa sobre el estado de los sitios del desastre.

Sobre Bailén tenemos polémica, ya que se anota en el Arco del Triunfo de París como victoria napoleónica y, en nuestros libros de historia, como triunfo anglo-español. La más elemental cortesía inclina a cederle a Revel la ventaja de la derrota, pero la institución que preside merecería tener paralelo en España si no fuera porque la mayoría de nuestras derrotas han sido en guerras civiles, o sea, que siempre las hemos ganado y perdido nosotros mismos.

De tener que celebrar lo que fuera sobre lo que ocurriera en Bailén, yo lo haría en Baeza y en Casa Juanito, en donde la ensalada de perdiz típica de la zona se beneficia con la presencia de uno de los aceites de oliva mejores del mundo. Ese de verdad, con gusto y color de aceituna. Está en Arca del Agua, teléfono 74 00 40 y cierra los domingos por la noche. Es en la mera salida de Baeza y, dato interesante, está al lado mismo de la gasolinera.



Pero andamos por Cazorla y su simpática belleza, patria chica del Guadalquivir y cocina propia en casi todas las localidades de la sierra del mismo nombre, en donde la caza mayor y menor abunda. La repostería es famosa: hojaldres de Bailén, tortas de aceite y hornazos de las carmelitas de Baeza y, en la misma localidad, los impresionantes conejos del convento de la Encarnación (no son repostería ni intimidades monjiles, sino conejos de verdad, criados con mimo y exquisitos), las rosquillas de la Keka, en la misma Cazorla.

Un tanto desviado, pero no lejos, en La Carolina y exactamente en el kilómetro 269 de la carretera de Madrid a Cádiz, está La Gran Parada con un fabuloso paté de perdiz y muy apreciables truchas escabechadas.

En mi último paso, la tarrina de paté de perdiz estaba a 500 pesetas y valía muy mucho la pena.

Al mundo cazorlano se entra por Ubeda, en donde la gula, que no es realmente pecado sino devoción, ha de llevarnos al convento de las clarisas a llenar

bolsas de manchegos y roscos de Santa Clara y ajonjolí y, para no crear envidias entre las siervas de Dios, a las carmelitas de la misma localidad, proveedoras episcopales de magdalenas, tortas de aceite y tortas de manteca.

Pero volvamos al aceite de toda confianza (el que usa en Baeza y en Casa Juanito doña Luisa Martínez en su cocina casera y succulenta) ha de hacerse en las proximidades de la misma Cazorla, es decir, en Beas de Segura y en cualquiera de las diversas cooperativas. El «virgen extra», vendido en bellos recipientes metálicos, de Beas del Segura es, mejorando lo presente, uno de los mejores aceites de oliva del mundo. La cena y la dormida yo las iría a pasar cerca de La Carolina, en el hotel La Perdiz, cuatro estrellas y ambiente cinegético, ubicado en el kilómetro 269 de la nacional IV, teléfono 66 03 00, que cuenta con un restaurante sin pretensiones ni tampoco desengaños. Bar muy simpático y, en temporada, la caza en los platos.

Dejo para el final la mención culinaria más típica de la zona, que son los gaspachos de caza, y generalmente de perdiz y conejo (magníficos en Cazorla). El gaspacho es la más genial de las creaciones de la cocina pastoril. Generalmente se le llama gaspacho manchego, pero se trata más bien de un plato «gremial», acarreado de un lado para otro y al buen tun tun de los pastos por los pastores de ovejas. Plato succulento y consistente, y lo castizo sería acompañarlo con blanco o tinto de Torreperojil.

Es imprescindible, cuando se visita una zona de gran personalidad, como la de hoy, familiarizarse con la cocina local más auténtica, a fin de apreciar las íntimas relaciones entre los fogones y el lugar. Al fin y al cabo, la cocina es solamente la transformación del paisaje en nutrición y placer palatal.

Xavier Domingo



ANTONIO ALBACETE UN CAMPEON SIN CARNET

EL pasado domingo, Antonio Albacete, dieciocho años recién cumplidos, logró el resultado más prometedor conseguido este año por un piloto español en el extranjero. En el circuito británico de Brands Hatch se clasificó quinto en la Copa del Mundo de Fórmula Ford, un trofeo al que aspiraban 240 pilotos de todas las nacionalidades.

Antonio Albacete subió por primera vez a un kart a los once años; a los catorce ya competía en esa modalidad. A los dieciséis años corría en la Fórmula Fiesta y con diecisiete se fue a Gran Bretaña a disputar la Fórmula Ford 1.600. Todavía no tenía los dieciocho

años preceptivos para sacar el carnet de conducir y ya había ganado el Campeonato Ibérico de Fórmula Fiesta.

Este muchacho que ha llegado como un ciclón a los circuitos se llama Antonio Albacete, es madrileño y ahora, se prepara en Inglaterra para ser la figura del automovilismo deportivo español de finales de los ochenta. MOTOR16 lo visitó en la localidad de Towcester, junto a la fábrica de campeones británicos.

En Towcester, a estas alturas del año, a las cinco de la tarde ya es de noche y no hay nada que se pueda hacer allí. Es un pueblo tan minúsculo que sólo tiene un *pub* para matar el tiempo con dardos y cerveza. Su único atractivo es que en sus inmediaciones está el circuito automovilístico de Silverstone, uno de los de más solera de Gran Bretaña, con su escuela de pilotos de carreras.

Por eso vive allí, desde el pasado mes

de marzo, Antonio Albacete, en un pequeño piso que comparte con otro joven piloto de nacionalidad brasileña y un mecánico. Como cualquier estudiante fuera de su casa, anda más sobrado de ilusiones que de dinero, y con frecuencia tiene que apretarse el cinturón.

«Aquí nos lo hacemos todo nosotros —cuenta Antonio Albacete—: la compra, la comida o lavar la ropa. Si la llevas a la lavandería te clavan cuatro libras...»

La adaptación al ambiente inglés no ha sido fácil para este aprendiz de campeón. «Cuando llegué aquí —dice— no tenía ni idea de inglés; pero poco a poco he ido aprendiendo y ya me entiendo bastante bien con la gente. Lo peor es la comida; la comida de aquí es de lo más malo. Y la gente, hasta para divertirse, es muy suya. Fíjate que incluso las discotecas son un rollo; o llevas corbata o te echan.»

Antonio Albacete (de blanco) y su rival y compañero de apartamento Mauricio Sandro-Sala. Arriba, los dos encabezan la salida en la carrera de Fórmula Ford, en Donington.





El aprendizaje del oficio es arduo e incómodo, pero Antonio Albacete está dispuesto a ser un profesional que viva holgadamente de las carreras: «Es lo que me gusta —confiesa— y estoy dispuesto a lograrlo, aunque sé que es muy difícil. Todo dependerá también de la suerte que tenga y, sobre todo, de los medios. Sin medios no puedes demostrar tus cualidades.»

Este año, pese a las ayudas de Ducados, Valeo y la Escuela de Pilotos de Emilio de Villota, la temporada ha tenido que salir, en su mayor parte, del bolsillo de su padre, conocido ex piloto dispuesto a hacer toda clase de sacrificios para que su hijo sea un campeón. La familia de Antonio le apoya decididamente.

En el aprendizaje del automovilismo no hay calificaciones. No obstante, puede decirse que sus actuaciones en los circuitos ingleses han sido más que notables. Aunque no haya ganado todavía ninguna carrera, ha estado muy cerca de la victoria varias veces.

Precisamente en la carrera de Donington, a la que asistió MOTOR16, Antonio Albacete se pasó toda la prueba disputándole la victoria al do-



minador de la temporada, al brasileño Mauricio Sandro-Sala, con quien comparte el apartamento. La pista estaba mojada y el español controlaba magníficamente los derrapajes de su Van Diemen, pero Mauricio se le escapaba irremediablemente en las rectas. «¿Has visto cómo lo cogía en las curvas rápidas? —preguntaba Antonio después de la carrera—. Después, en la recta se me iba y no podía hacer nada.»

A pesar de todo, Albacete mandó en la carrera en varias ocasiones y el bra-

sileño lo rebasó definitivamente cuando ondeaban las banderas amarillas que prohíben los adelantamientos. Al terminar la prueba, el coche del madrileño estaba bastante «tocado» y Antonio se explica así: «Es que en la frenada lo cogía y me frenaba mucho. A veces pensaba que si le daba un poco más fuerte, con un poco de suerte, a lo mejor se salía de la pista...» Pero Mauricio no se salió ni lo descalificaron por adelantar con banderas amarillas.

Fuera del circuito las relaciones entre el brasileño y Antonio Albacete son excelentes. Además, comparten el mismo preparador, Madgwick Motorsport. Cuando se le pregunta cómo es que teniendo el mismo preparador su coche

La vida del aprendiz de campeón fuera del circuito: como buen estudiante mira por el dinero, siempre escaso.

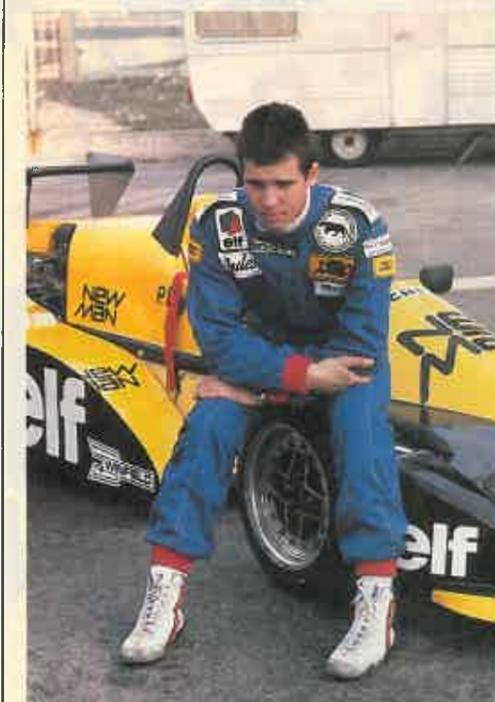


va menos en las rectas, Albacete se lamenta: «A principio de temporada los dos íbamos igual, pero Mauricio ganó una carrera y entonces se volcaron en él; los demás hemos sido relegados a un segundo plano. Incluso el propio Mauricio me lo dice muchas veces: "Antonio, a ti las cosas te tenían que haber ido mejor."»

Albacete está un poco dolido por el trato que le dan en el equipo, precisamente a él, que exhibe sus cualidades incluso cuando la pista está en peores condiciones. «Pero no hay nada que hacer —se queja—. Si protestas porque el motor no va bien, te dicen que te darán otro que será una bomba y luego resulta que va menos que el que tenías.» Es muy posible que el año próximo ya no esté en el mismo equipo, aunque todos sus planes están supeditados a los fondos que obtenga.

«Me gustaría correr el Campeonato Europeo de Fórmula Ford 2.000 —dice a modo de despedida—, pero depende del dinero que recoja. Todavía es muy pronto para hacer planes; todo depende del dinero...»

Texto y fotos: José Luis Aznar



Belmondo, en Fórmula 3

PAUL Belmondo, hijo del popular actor y acompañante asiduo de Estefanía de Mónaco, quiere correr la próxima temporada el Campeonato de Europa de Fórmula 3. Al joven piloto (veinte años) no le faltarán medios económicos ni ayudas técnicas para lograr su propósito. Hasta ahora sus resultados no han sido todo lo brillantes que cabría esperar de un principiante que se encuentra con muchas puertas abiertas por tener un apellido famoso.

Adiós, al equipo Avidesa

ADRIAN Campos, propietario y piloto del equipo Avidesa de Fórmula 3, ha decidido deshacer el equipo por los múltiples problemas con que ha debido enfrentarse esta temporada. Además, el joven piloto valenciano considera que los chasis españoles no se encuentran suficientemente evolucionados para lograr el próximo año buenos resultados. Por eso, el nieto de

Luis Suñer prefiere contar con un coche competitivo que le permita demostrar sus dotes de piloto. Las negociaciones con distintos preparadores están dando buenos resultados y, de momento, Luciano Pavesi, que este año ha llevado el coche del ganador del campeonato europeo, estaría dispuesto a admitir a Adrián Campos como piloto exclusivo.



Fórmula 1: Peones colocados

TANTO Renault como Alain Prost han solucionado la situación en que habían quedado después del divorcio entre ambos, consecuencia de la pérdida del título mundial.

El piloto francés comunicaba, sólo cuarenta y ocho horas después de que se hiciera pública su marcha de Renault, que pasaba a formar parte del equipo McLaren, como segundo de Niki Lauda, para conducir los McLaren TAG-Porsche Turbo.

Al mismo tiempo, Renault Sport anunciaba que su equipo 1984 lo formarán el francés Patrick Tambay, y el británico Derek Warwick. Renault, McLaren y Ferrari, son los únicos equipos hoy completos.

El león rugió bajito

HA debutado en competición el nuevo Peugeot 205 Turbo 16, en el curso de una prueba de velocidad en un circuito de tierra, que tuvo lugar como final del rallye Memorial Jean François Piot.

El coche, conducido por Jean Pierre Nicolas, que ha sido el piloto que se ha encargado de la puesta a punto, terminó en segunda posición, detrás del Citroën Visa 4X4, prototipo de Wambergue.

Este resultado que no debe haber caído muy bien a Jean Todt, director deportivo de Peugeot-Talbot, a causa de la rivalidad que mantiene con Guy Verrier, el director deportivo de Citroën, pero sobre todo porque no parece concretar suficiente las esperanzas que en este coche tienen los responsables de Peugeot-Talbot.



El triunfo de un veterano

EL rallye Costa de Marfil, penúltima prueba puntuable para el Campeonato del Mundo de Conductores, ha consagrado al sueco Hannu Mikkola como campeón del mundo para 1983. Con un segundo lugar en tierras africanas, el veterano piloto nórdico (cuarenta y un

años) logra a los mandos de su Audi Quattro la corona perseguida con insistencia a lo largo de casi veinte años. El primer puesto del rallye fue para otro veteranísimo sueco, Bjorn Waaldegard, quien impuso con claridad su Toyota de estructura clásica al todavía revolucionario Audi Quattro.



cambio

7-14 de noviembre de 1983
N.º 623 • 150 ptas.

GUERRA
CONTRA ETA
**Más policías
a Francia**

Fin del "poder" militar

EL GOBIERNO DA EL GOLPE

Testimonio:
Rosón
escribe sobre
Euskadi

Argentina:
ganó Alfonsín

ESTA SEMANA
EN SU QUIOSCO

Motos

Es una obra de artesanía, producto del trabajo de diecinueve especialistas. Sólo hay seiscientas como ella. Es la mejor moto de serie que hay en el mercado.

BIMOTA HB-2 **LA MAS CARA DEL MUNDO**

BIMOTA es sinónimo de perfección. Esta marca, nacida hace sólo catorce años en una pequeña localidad de la costa Adriática, ha conseguido colocarse en la más alta esfera de los constructores de motos especiales. Nosotros hemos

considerado interesante probar la HB-2 como el modelo más avanzado de la gama. Equipada con un motor Honda Bol D'OR 900, ha sido concebida para una clientela exigente y muy selecta.

Esta moto ofrece características de gran premio y una estética de alto

nivel. Bimota ha conseguido su éxito ensamblando motores japoneses y chasis contruidos con tecnologías aeroespaciales.

Bimota tiene sólo diecinueve empleados, pero con conocimientos técnicos de muy alto nivel.





La estética de la moto es insuperable y agresiva. La estructura, anatómica. Su conducción es segura y cómoda.

MECANICA



La Bimota HB-2 es una moto rápida, estable y muy elástica. En la construcción del motor se han aplicado técnicas y experiencias derivadas de la competición en resistencia.

Al ser un cuatro cilindros en línea, refrigerado por aire, no aporta nada nuevo, excepto las cuatro válvulas por cilindro; pero en la distribución, Honda ha adoptado un sistema de doble cadena independiente que asegura un funcionamiento sin averías y de gran exactitud, algo que pedía a gritos una moto de esta categoría.

El sistema lubricante está compuesto

VIRTUDES

- Estabilidad en todos los trazados.
- Estética sin igual.
- Frenada excelente.
- Muy buena accesibilidad mecánica.
- Silenciosa a cualquier velocidad.
- Cómoda para el conductor.

DEFECTOS

- Neumáticos difíciles de conseguir.
- Asiento pensado sólo para el conductor.
- Precio elevado.
- Latiguillos de freno en tubo de goma.

por dos bombas de aceite que, además de engrasar a la perfección la culata y el cambio, forman parte de la refrigeración del motor.

Probando la HB-2 en los recorridos más diversos pudimos comprobar la versatilidad de su motor. El cambio es suave, con un recorrido de acción muy corto y las marchas, precisas, con una relación entre sí casi perfecta.

La casa Bimota, en los modelos de serie, solamente aporta transformaciones en la carburación y en los escapes. Los carburadores están equipados con unos filtros de aire fabricados por Ugo Malossi, famoso en toda Europa por sus trabajos de carburación en distintas marcas.

Los cuatro escapes que hay a la salida de la culata se juntan en la parte inferior del bloque motor formando dos salidas con dos silenciadores. Este sistema permite aumentar la potencia original del motor en seis caballos más y mantener el sonido de los escapes en 85 decibelios, con lo cual se respetan las normas USA, que hasta el momento son las más estrictas.

Este motor es de serie y no se le ha sustituido ninguna parte vital; desarrolla 112 caballos a 9.000 revoluciones por minuto. Con esta importante dosis de potencia y gracias a la ligereza del chasis en que está ensamblado, puede ofrecer una velocidad punta de 235 kilómetros por hora. Las prestaciones son óptimas, según se comprueba en el cuadro adjunto.

COMPORTAMIENTO



Precisa, estable y manejable. Estas son las más relevantes características de la HB-2. Gracias a su chasis, con estructura multitubular, el motor está perfectamente anclado y ubicado en un punto óptimo.

En los recorridos muy sinuosos es dócil y permite todo tipo de rectificaciones en el trazado de las curvas. La amortiguación trasera es Deflex, sistema exclusivo de Bimota, equipada con un solo amortiguador central que absorbe con gran precisión cualquier anomalía del asfalto, y dispone de múltiples regulaciones mecánicas e hidráulicas.

**PRECIO EN LA CALLE
2.450.000 PTAS.**

Importador: MOTO ACCION, C/. López de Hoyos, 78. Madrid.

Garantía: 1 año o 50.000 kilómetros.

Número de talleres oficiales: En España, nueve.

Plazo de entrega: Inmediato.

Fecha de presentación: Salón de Colonia-1982.



El cuadro de mandos es original Honda. Conjunto motor y chasis sencillo y compacto. Sistema exclusivo para quitar la rueda. El mando de regulación de la horquilla es manejable. En el colín hay cabida para la documentación y las herramientas.

cas. La horquilla delantera es hidroneumática, regulable en nueve posiciones. En ella se puede apreciar el empleo de materiales habituales en Fórmula 1; también dispone de un sistema que permite quitar la rueda delantera sin necesidad de extraer el eje.

En altas velocidades esta moto es segura y ofrece al piloto una gran sensación de estabilidad.

Como hemos mencionado anteriormente, este magnífico chasis tiene una gran rigidez, característica vital para una buena estabilidad; la regulación de la amortiguación puede ser modificada con la moto en movimiento. Esto permite mantener las mismas prestaciones en distintos trazados sin necesidad de apearse de la moto. También la penetración al aire es sensacional. La HB-2 fue sometida a pruebas muy severas en el túnel de viento de Pininfarina, y el resultado es un carenado sin defectos. La fibra de vidrio empleada en su construcción es de máxima calidad, probada exhaustivamente.

Al pilotar por primera vez la Bimota se percibe la sensación de estar perfectamente acoplado a la moto. La pos-

tura del piloto es cómoda y el control en la conducción es perfecto.

El carenado está diseñado para altas velocidades y en ningún caso se sienten falsas turbulencias. La protección del piloto es total, pues este no recibe en ningún caso el ataque del viento.

EQUIPAMIENTO



La HB-2, como toda la gama Bimota, ofrece los mejores accesorios eléctricos del mercado japonés.

Todos los modelos se pueden equipar con llantas de aleación ligera, o bien con el sistema COM-STAR, ambos de máxima fiabilidad.

Referente a los frenos, esta moto adopta equipos Brembo, serie Oro, considerados por la mayoría de los técnicos los mejores y de eficacia ganada en numerosas carreras.

Hay que destacar los medio-manillares, regulables en todas las posiciones, y los reposapiés, construidos en una aleación que se usa en aeronáutica.

El hecho de que Michelin fabrique para Bimota unos neumáticos de medida especial da una idea del respeto con que las grandes marcas contemplan a estos artesanos.

La estructura de esta moto es avanzada y funcional. La accesibilidad mecánica es comparable a la de una moto de competición; se pueden

FICHA TECNICA



BIMOTA H. B. 2

MOTOR Cuatro cilindros en línea frente marcha. Refrigeración por aire. Dos árboles de leva en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 64,5 x 69 mm. Cilindrada total: 901,8 c.c. Relación de compresión: 9,8 : 1. Potencia máxima: 95 CV, a 9.000 r.p.m. Par máximo: 7,9 Mkg., a 8.000 r.p.m.

ALIMENTACION Cuatro carburadores a depresión. **ENCENDIDO** Electrónico Hitachi.

TRANSMISION Primaria y secundaria por cadena. Embrague multidisco en baño de aceite. Caja de cambios con 5 velocidades.

BASTIDOR Chasis multitubular con estructura entreamada. Horquilla delantera hidroneumática. Suspensión trasera Deflex mono, amortiguador regulable. Tres discos de freno Brembo serie oro.

DIMENSIONES Longitud: 2.115 mm. Anchura: 705 mm. Distancia entre ejes: 1.435 mm. Peso en vacío: 208,5 Kg. Capacidad del depósito: 22 litros.

**EL MEJOR EQUIPO
DE INFORMACION ECONOMICA
HACE LA MEJOR
REVISTA DE ECONOMIA
PARA USTED**

Lea

PERSPECTIVAS Y
Mercado

La revista de economia que por fin le va a interesar.

sustituir las partes móviles del motor sin necesidad de extraer éste del chasis. Gracias a la estructura que ofrece la HB-2, cualquier motorista con ciertos conocimientos de mecánica sabe que está ante un producto único en el mercado.

ACABADO



Superlativo es el adjetivo que merece el acabado de la HB-2. El conjunto depósito-sillín es ligero y sólido a la vez. Construido con gran precisión, se acopla perfectamente al chasis. El depósito de gasolina es metálico, relleno de una espuma sintética que evita la posibilidad de que se incendie en caso de caída.

El carenado es ligero y frágil, pero, a pesar de esto, su encaje sobre el chasis es perfecto.

La tornillería que equipa esta moto es de origen aeronáutico, eficaz, segura y muy ligera.

Los colores que adornan la moto son sobrios, pero están repartidos agresivamente. La estética está bien estudiada, sin extravagancias poco duraderas. La calidad de la pintura de la Bimota está a la altura de la de cualquier coche superdeportivo, y en su textura se aprecia un gran trabajo manual.



Vista frontal y posterior
Los mandos posteriores están aligerados

CONSUMO



Menor que una de serie

CIUDAD	
En 1.ª, 2.ª, 3.ª	10,2 litros
CARRETERA	
En conducción tranquila	6,7 litros
En conducción rápida	8,4 litros
AUTOPISTA	
A la velocidad de 205/230 km/h.	9,9 litros

RENDIMIENTOS



Extraordinarios

VELOCIDAD MAXIMA	
Piloto agachado	234 km/h.
Piloto en posición de turismo	204 km/h.
ACELERACION	
De 0 a 400 metros	11,012 seg.
De 0 a 1 km desde parado	22,8 seg.

TRANSFORMACION DEL MOTOR



De carreras

Motor serie 901 c.c. = 100 CV.
Motor con Kit Terminiõni - 1.100 c.c. = 108 CV.
El Kit de 1.100 c.c. se compone de los siguientes elementos:
4 pistones forjados.
4 camisas/cilindro.
12 segmentos.
4 bulones de pistón.
8 frenillos de pistón.
1 junta cilindro/motor.
1 junta culata/cilindro.
PVP: 112.392 ptas. (sin montaje).

VALOR/PRECIO



El precio de esta moto es de 2.450.000 pesetas. A pesar de su calidad, lo consideramos alto, pues casi equivale al de una moto de Gran Premio.

No obstante, su elevado precio se explica por dos razones. En primer lugar, por los materiales empleados en su construcción. Su motor es el mejor que hay en el mercado; su chasis es único por su diseño, y los elementos que intervienen en las distintas piezas de la moto proceden de la investigación más vanguardista.

Por último, la HB-2 es una pieza de artesanía que no tiene peros. Se trata de un lujo destinado a una élite que puede darse este capricho. Después de todo, sólo hay seiscientas como ésta en todo el mundo.

Texto y fotos
Gigi Corbetta

Atrevase a...

La limpieza de la batería y su contorno es muy importante para prolongar su vida útil. La batería es en el automóvil el almacén donde se acumula la energía eléctrica que produce el generador durante la marcha para ser utilizada más tarde.

Como el componente fundamental del líquido interior (que se llama electrolito) es el ácido sulfúrico, todas las piezas que rodean a la batería están sometidas a la corrosión que produce este ácido, que puede llegar a romper los soportes que la sujetan.

La realización de la limpieza le llevará unos cuarenta y cinco minutos y sólo tiene que adquirir: agua destilada (80 ptas. el litro), un densímetro (250 ptas.), un bote de bicarbonato (60

ptas.) y un bote o tubo de vaselina (100 ptas.). El coste total de estos materiales es de 490 pesetas.

Es prácticamente imposible encontrar algún taller interesado en realizar este trabajo de limpieza exclusivamente. Si lleva el coche a un taller para que

Precio de la reparación en taller: Si compra una batería nueva, 500 ptas. **Precio de la reparación en casa:** 490 pesetas la primera vez; las siguientes nada.

Tiempo de la reparación en el taller: Una mañana.

Tiempo efectivo de la reparación: 45 minutos.

le cambien la batería por una nueva, en el caso de que fuera necesario, le realizarían la limpieza del compartimento de la batería por un recargo adicional de unas 500 pesetas sobre el precio de la misma.

Cuando tenga la batería desconectada, desmóntela de su alojamiento para después limpiar los soportes, bornes y todas las piezas que estén afectadas por el ácido.

Vuelva a montar la batería asegurándose de que los polos están conectados correctamente.

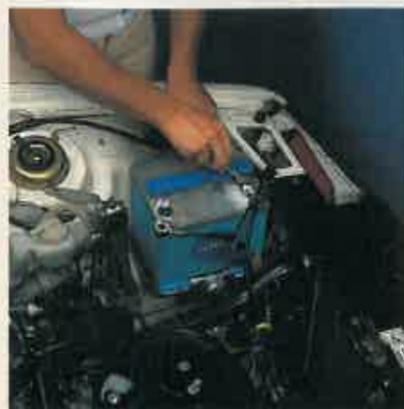
Una vez que esté limpia, la única atención que debemos tener es vigilar que el nivel del electrolito no baje nunca por debajo de las marcas. Esta comprobación conviene realizarla como mínimo una vez al mes.

LIMPIAR Y MANTENER SU BATERIA

1 Los materiales necesarios para comenzar la operación son: un cepillo de alambre, un trapo, un bote de bicarbonato común, agua destilada, un tubo de vaselina, un densímetro y las llaves necesarias.



2 Cuando en los bornes de la batería y sus piezas de sujeción aparecen unos depósitos blancos o amarillentos, no hay que retrasar la limpieza, ya que la corrosión puede llegar a romper los soportes.



3 Desconecte los bornes de la batería y suelte los tornillos que la fijan. Cuando los tornillos estén muy afectados por la corrosión, antes de aflojarlos rocíelos con un aceite antióxido.



4 Saque la batería de su alojamiento con mucho cuidado para que no se vierta nada de su contenido. Procure, sobre todo, que los depósitos no le toquen la piel ni la ropa, ya que se podrían producir quemaduras.



5 Cepille cuidadosamente los bornes de la batería, ya que son piezas frágiles. Limpie el exterior con la disolución de agua y bicarbonato, hasta que no quede nada de corrosión.



6 Los tapones de los vasos tienen unos orificios para dejar salir los vapores que se producen en la batería. Límpielos con agua y pase un alambre por el orificio si es que alguno está obstruido.



7 Frote enérgicamente todas las superficies afectadas por la corrosión con un trapo empapado en agua con bicarbonato. Para reforzar la acción del bicarbonato, espolvoréelo directamente sobre la superficie tratada.



8 Limpie los terminales de los cables con el trapo y hasta con el cepillo de alambre si es necesario, hasta que el metal quede limpio y las roscas de los tornillos aparezcan sin restos de corrosión.



9 Vuelva a montar la batería en su alojamiento y compruebe el nivel del electrolito vaso por vaso, y rellene con agua destilada todos los que presenten un nivel por debajo de la marca.



10 Introduzca el densímetro en uno de los vasos y llénelo de líquido apretando la perilla. El flotador le indicará el nivel de carga en que se encuentra su batería.



11 Cubra con una gruesa capa de vaselina ambos polos de la batería con el fin de que la corrosión no se reproduzca y a su vez mejore los contactos entre los polos y los terminales.



12 Vuelva a conectar los terminales en sus respectivos bornes, cerciorándose de que cada terminal está conectado en su polo. Conectar los cables cambiados podría producir una avería en el sistema eléctrico.



13 Tome de nuevo la vaselina y vuelva a cubrir los bornes y los terminales ya montados con una gruesa capa, sin esparcirlo demasiado, pero de forma que cubra toda la superficie del metal.



14 Una vez realizada la operación, la batería debe presentar el mismo aspecto que si fuera nueva. Esta limpieza debe realizarse antes del invierno, ya que es la época del año en que más se exige de la batería.



Ninguna llega tan lejos.

Única con:
**DOBLE
TECNOLOGIA**

Batería Femsas Sin Mantenimiento. La única con **DOBLE TECNOLOGIA** de plomo-calcio y plomo antimonio. Una tecnología en exclusiva cargada de ventajas:

Para que Vd. no tenga que poner agua a su batería.

Para disponer siempre de la mayor energía y potencia de arranque.

Para olvidarse de que lleva batería durante años y años. No todas las baterías Sin Mantenimiento son iguales. Exija **FEMSA SIN MANTENIMIENTO** Ninguna llega tan lejos.

**Batería FEMSA
sin mantenimiento
Con toda energía.**

FEMSA. Líderes en el mundo de los componentes eléctricos del automóvil.

PRECIOS

Mercado LIDER DE EXPORTACION: OPEL CORSA



Puesto actual	Marca y modelo	Unidades exportadas al 31-VIII-83	Puesto actual	Marca y modelo	Unidades exportadas al 31-VIII-83
1	Opel Corsa	116.829	6	Citroën GSA	24.858
2	Ford Fiesta	87.590	7	Ford Escort	20.428
3	Renault 5	34.186	8	Seat Ronda	15.160
4	Seat Panda	30.118	9	Seat 127	12.760
5	Renault 9	25.363	10	Renault 11	12.326

OFERTAS DE LA SEMANA

COCHES NUEVOS

FORD: GARANTIA SOLO EN BARCELONA

La red de concesionarios Ford de Barcelona y provincia dan un servicio más, además del de la usual garantía de un año sin límite de kilometraje.

Cuando a usted le reparen un Ford en cualquiera de los concesionarios barceloneses de la marca, éste le garantiza esa reparación de por vida en piezas y mano de obra. Es decir, usted paga la reparación una vez y, si ésta se repite, los concesionarios se hacen cargo de ella, siempre y cuando siga siendo el propietario. Lógicamente quedan excluidas las revisiones y mantenimientos rutinarios, como correas, platinos, batería, bujías, etc...

Si repara, por tanto, su Ford en la provincia de Barcelona los concesionarios le brindan, pues, un servicio hasta ahora inédito y muy a tener en cuenta.

COCHES USADOS

TODOS LOS DIESEL, EN SOLODIESEL

El boom de los turismos con motor Diesel ha llegado al mercado de coches de ocasión, donde ya se pueden encontrar buenas oportunidades. Pero mucho cuidado con estos coches, que habitualmente están cargaditos de kilómetros. Por ello, esta semana recomendamos una tienda especializada en este tipo de coche, tal como indica su nombre, Solodiesel. Se encuentra en Madrid en la calle Eustaquio Rodríguez, número 5, en Argüelles.

Algunos de los modelos disponibles son los siguientes: Peugeot 505, aire acondicionado, de 1981, 1.100.000 pesetas; Seat 132-2.200 lujo, M-DG, 700.000 pesetas; Renault 18, M-DW, 750.000 pesetas, y Seat Ritmo lujo, M-EH, 725.000 pesetas. La media de kilómetros de estos coches es de 35.000 kilómetros-año.



Cómo elabora los precios totales y costo por kilómetro MOTOR16

PARA la elaboración del precio total de los automóviles nuevos y motocicletas, MOTOR16 parte en todos los casos del precio franco fábrica o frontera. A este precio f.f. se

le adicionan los Impuestos Generales por Tráfico de Empresas, Impuestos de Lujo y Municipal, Tasas de Matriculación, Transportes y Seguro Obligatorio.

Para la valoración del coste por kilómetros se ha realizado una ponderación de un uso de 15.000 kilómetros al año, sobre un total de cinco años.

COCHES NUEVOS

ALFA ROMEO

Heiderich-Omilla: Torrelaguna, 77. Madrid-27. Tel. 416 14 16.
Puntos de asistencia: 36.
Garantía: 1 año sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Precio total	
Alfaard 1.5 SP	1.490	95	170	7,8	24,5	1.452.394
Alfaard 1.5 TI	1.490	105	180	8,1	26,1	1.584.788
Sprint V.1.5. B.Ver	1.490	105	180	8,1	27,2	1.693.457
Spider	1.962	130	190	11,0	40,5	2.737.279
Giulietta 2.0	1.962	130	185	9,7	31,7	1.966.646
Alfaetta 2.0	1.962	130	180	8,9	31,4	2.006.614
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	32,7	2.106.534
GTV 2.5-V6	2.492	160	205	9,9	42,5	2.967.095

ARO

Remark: Avda. Barcelona, 137. Molins del Rey (Barcelona). Tel. 668 36 54.
Puntos de asistencia: 150.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Precio total	
243 D	3.120	85	110	10,1	20,8	1.200.441
244 D	3.120	85	110	10,1	21,1	1.231.215
320 D	3.120	85	115	10,5	21,4	1.242.314

AUDI

Seat: Paseo de la Castellana, 278. Madrid-34. Tel. 215 33 40.
Puntos de asistencia: 1.000.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Precio total	
86-CL 2P	1.568	85	165	8,3	29,4	1.895.795
86-CL 4P	1.568	85	165	8,1	29,8	1.955.997
86-CD	1.921	115	182	8,1	34,2	2.351.056
100-CC	1.921	100	176	7,7	35,9	2.619.965
100-CD	2.144	136	200	7,8	43,1	3.275.223
100-CC Diesel	1.986	70	155	7,1	35,5	2.823.029
Coupe-GT	2.144	130	196	8,3	40,0	2.922.131
Quattro	2.144	200	222	9,1	74,5	6.251.091
Audi 200	2.144	182	230	6,9	61,4	5.165.710

AUSTIN

Leyland España, S. A. Mar Mediterráneo, s/n. Ctra. Madrid-Barcelona, km. 18,6. Tel. 676 82 11.
Puntos de asistencia: 45.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Precio total	
MG Metro	1.275	71	160	7,2	18,6	917.470
MG Metro Turbo	1.275	93	180	8,1	22,2	1.179.233
Metro 1.3 NLE	1.275	62	158	6,4	16,5	771.039

AUTOBIANCHI

Fiat Hispania, S. A. Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 456 69 32.
Puntos de Asistencia: 38.
Garantía: 6 meses, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Precio total	
A 112 Junior	903	42	130	6,5	15,9	716.192
A 112 LX	965	48	137	7,6	17,9	815.931
A 112 Albarth	1.049	70	155	7,7	19,1	915.814

BMW

BMW Ibérica, S. A. Paseo de la Castellana, 149. Madrid-16. Tel. 450 60 01.
Puntos de asistencia: 37.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Precio total	
315	1.573	75	154	9	28,6	1.767.624
316	1.766	90	175	8,7	31,7	2.093.137
318 I	1.766	105	184	8,5	33,9	2.280.487
320 I	1.991	125	196	8,1	36,6	2.581.154
323 I	2.316	150	202	8,2	40,3	2.893.404
518	1.766	90	164	9,5	37	2.505.307
520 i	1.990	125	185	10,1	42,2	2.968.344
525 i	2.494	150	197	10,5	46,5	3.343.044
525 E	2.693	125	185	7,6	42,3	3.180.674
528 i	2.788	184	212	10,4	50,4	3.717.744
524 TD	2.443	115	180	7,0	42,4	3.467.037
620 CSI	2.758	184	212	8,8	69,6	5.778.594
635 CSI	3.430	218	229	8,7	80,9	6.903.523
728 i	2.788	184	201	9,9	56,2	4.342.244
732 i	3.210	197	208	9,8	61,2	4.841.844
735 i	3.430	218	217	9,8	70,6	5.779.423
745 i A	3.430	252	228	10,4	81,1	6.778.623

CITROËN

Citroën Hispania, S. A. Avda. Doctor Esquerdo, 62. Madrid-28. Tel. 273 76 00.
Puntos de asistencia: 866.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Precio total	
2 CV Especial	602	31	100	6,1	12,2	481.219
2 CV6 GT	602	31	100	6,1	12,5	503.628
Dyna 6	602	31	100	6,1	12,8	535.024
Mehari	602	29	100	7,0	14,2	598.704
Visa Especial	652	35	124	6,8	14,2	607.006
Visa Club	652	35	124	6,8	14,7	661.698
Visa Super-E	1.124	57	142	6,3	15,2	727.942
Visa GT	1.360	80	170	7,4	17,5	855.885
GSA Especial	1.299	65	158	8,2	17,7	813.494
GSA X1	1.299	65	158	8,2	18	846.002
GSA Palas	1.299	65	158	8,2	18,7	918.371
GSA X3	1.299	65	158	8,2	18,7	918.371
GSA Special Familiar	1.299	65	155	8,3	18,2	855.032
BX 14 E	1.360	72	163	7,1	19,4	1.071.494
BX 14 RE	1.360	72	163	7,1	19,8	1.112.774
BX-16 RS	1.580	92	176	7,4	20,9	1.190.707
BX-16 TRS	1.580	92	176	7,3	21,5	1.262.947
BX 19 RD	1.905	95	197	6,2	19,7	1.363.034
BX 19 TRD	1.905	95	197	6,2	20,5	1.442.885
CX 20	1.985	106	176	9,2	27,8	1.626.011
CX GTI	2.500	138	201	10,1	34,3	2.161.234
CX Prélude	2.500	138	200	9,3	42,9	3.091.115
CX 25 D	2.500	75	156	9,6	26,8	1.825.322
CX 25 RD Turbo	2.500	95	174	7,3	29,2	2.217.787
CX 25 TRD Turbo	2.500	95	174	7,3	30,2	2.323.438
CX Diesel Familiar	2.500	75	151	8,2	30,1	2.225.002

DE TOMASO

Autobarajas, S. A. Isis, 1. Madrid. Tel. 742 37 12.
Puntos de asistencia: 1.
Garantía: 6 meses.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Precio total	
Langechamp	5.769	300	240	17,2	97	7.771.536
Pantera GT5	5.769	300	280	16,2	88,4	6.998.829
Deauville Normal	5.769	300	230	17,2	125,8	10.650.523

FERRARI

Tayre, S. A. Príncipe de Vergara, 253. Madrid-16. Tel. 259 94 63.
Puntos de asistencia: 6.
Garantía: 8-V, 1 año ó 15.000 kilómetros.
12-V, 1 año ó 25.000 kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Precio total	
300 GTB I	2.927	240	255	10,0	96,2	8.318.640
300 GTS I	2.927	240	255	10,0	101,1	8.813.244
Mondial	2.927	240	240	11,1	107,7	9.372.796
400 I Automática	4.823	315	245	17,0	153,6	13.450.781
BB 512 I	4.943	340	280	14,0	158,0	14.151.470

FIAT

Fiat Hispania, S. A. Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 456 69 32.
Puntos de asistencia: 45.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Precio total	
Uno 45 3P	903	45	140	6,6	16,7	788.981
Uno 55 3P	1.116	55	150	6,8	17,7	864.364
Uno 55 5P	1.116	55	150	6,8	18,1	903.584
Uno 70	1.301	70	165	6,1	17,9	944.527
Argenta 2.0 IE	1.995	122	175	9,9	28,3	1.610.681
Argenta 2.5 Diesel	2.445	72	150	9,5	26,0	1.748.889
Argenta Turbo D	2.445	90	160	8,5	28,0	1.995.715

FORD

Ford España, S. A. Paseo de la Castellana, 135. Madrid-16. Tel. 270 67 00.
Puntos de Asistencia: 230.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Precio total	
Fiesta Uno	957	45	137	7,2	14,6	603.469
Fiesta 957	957	45	137	7,2	15,0	643.475
Fiesta L	957	45	137	7,2	15,7	705.762
Fiesta S 1.1	1.117	50	145	6,8	15,5	720.574
Fiesta S 1.3	1.296	69	161	7,0	16,3	780.163
Fiesta Ghia 1.1	1.117	50	145	6,8	16,1	788.179
Fiesta Ghia 1.3	1.296	69	161	7,0	17,0	849.049
Fiesta XR2	1.599	84	170	8,6	19,8	957.924
Escort L 1.1	1.117	55	145	7,2	17,1	839.477
Escort L 1.3	1.296	69	157	7,5	18,0	907.378
Escort GL 1.1	1.117	55	145	7,2	17,9	920.754
Escort GL 1.3	1.296	69	157	7,5	18,9	980.325
Escort GL 1.6	1.597	79	167	7,7	19,4	1.021.347
Escort Ghia 1.3	1.296	69	157	7,5	19,4	1.048.354
Escort Ghia 1.6	1.597	79	167	7,7	20,0	1.060.536
Escort XR3-i	1.597	105	186	8,1	26,6	1.619.385
Sierra 1.6	1.593	75	165	8,1	23,6	1.333.347
Sierra 1.6 Familiar	1.593	75	165	8,7	24,7	1.396.796
Sierra 2.0 L	1.993	105	185	7,9	25,2	1.478.395
Sierra 2.0L Familiar	1.993	105	185	8,3	26,2	1.542.219
Sierra 1.8 GL	1.593	75	165	8,1	25,9	1.565.411
Sierra 1.6 GL Fam.	1.593	75	165	8,7	27,0	1.630.234
Sierra 2.0 GL	1.993	105	185	7,9	26,4	1.604.419
Sierra 2.0 GL Fam.	1.993	105	185	8,3	27,4	1.669.243
Sierra 2.3 GL	2.294	114	190	8,7	28,2	1.710.989
Sierra 2.3 GL Fam.	2.294	114	190	9,5	29,5	1.775.812
Sierra 2.0 Ghia	1.993	105	185	7,9	28,8	1.838.091
Sierra 2.0 Ghia Fam.	1.993	105	185	8,3	29,9	1.910.908
Sierra 2.3 Ghia	2.294	114	190	8,7	30,5	1.944.662
Sierra 2.3 Ghia Fam.	2.294	114	190	9,5	32,0	2.017.479
Sierra XR4-i	2.792	150	210	9,6	35,3	2.290.886
Sierra 2.3 D	2.304	67	155	6,7	22,3	1.528.567
Sierra L D	2.304	67	155	6,7	21,6	1.458.908
Sierra GL D	2.304	67	155	6,7	24,6	1.754.625
Capri 2.0 S	1.994	101	182	8,5	26,4	1.515.475
Capri 2.8 I	2.792	160	210	10,3	35,5	2.249.669
Granada 2.3 GL	2.294	114	173	10,5	31,5	1.887.052
Granada 2.3 GL Fam.	2.294	114	173	10,5	32,7	2.002.959
Granada 2.5 D	2.499	69	146	8,8	28,5	2.035.470

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 15.000 km/año	Precio total	
Granada 2.5 D Fam.	2.499	69	146	8,8	29,7	2.151.378
Granada 2.8 I GL	2.792	150	190	10,1	32,6	2.008.528
Granada 2.8 I Ghia	2.792	150	190	10,1	37,0	2.446.387
Granada 2.8 I Ghia F.	2.792	150	190	10,2	38,2	2.562.944

JAGUAR

COCHES NUEVOS

LAND ROVER

Land Rover Santana, S. A. Avda. Manoteras, 6. Madrid-34. Tel. 766 42 22.
Puntos de asistencia: 250.
Garantía: 6 meses.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo litros/100 km. a 90 km/h.	Precio total 15.000 plus.
88 D Techo duro	2.286	61	97	10,5	18,9	1.069.414
88 D Ligero	2.286	61	97	10,5	18,2	998.014
100 D Super	2.286	61	97	10,5	22,9	1.473.014
100 D Cazorla	3.429	95	100	11,0	25,6	1.699.537
100 D 6C Techo duro	3.429	95	100	11,0	22,1	1.347.787
100 D 4C Techo duro	2.286	61	97	10,5	20,0	1.176.914

MASERATI

Autobarajas, S. A. Isis, 1. Madrid-22. Tel. 742 37 12.
Puntos de asistencia: 2.
Garantía: 6 meses, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo litros/100 km. a 90 km/h.	Precio total 15.000 plus.
Quattroporte	4.930	280	235	13,6	116,2	10.008.382

MERCEDES BENZ

Mercedes Benz España, S. A. José Ortega y Gasset, 22-24. Madrid-6. Tel. 431 94 00.
Puntos de asistencia: 300.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo litros/100 km. a 90 km/h.	Precio total 15.000 plus.
190	1.997	90	175	8,4	41,9	3.111.072
190 E	1.997	122	195	7,3	43,9	3.393.004
200	1.997	109	168	10,2	44,6	3.217.237
200 D	1.998	60	135	10,2	41,1	3.228.954
204 T	1.997	109	168	10,2	46,7	3.635.652
230 E	2.299	136	180	10,3	48,4	3.586.599
230 CE	2.299	136	180	10,3	54,8	4.229.834
230 TE	2.299	136	180	10,3	52,5	3.998.769
240 D	2.399	72	143	9,9	43,0	3.428.794
240 TD	2.399	72	143	9,9	47,1	3.840.954
250	2.525	140	185	11,4	46,5	3.674.029
300 D	2.998	88	155	10,4	46,1	3.696.102
300 TD	2.998	88	155	10,4	50,3	4.110.272
300 TDT	2.998	125	165	10,9	57,9	4.847.182
280 E	2.746	185	200	11,7	57,5	4.335.999
280 CE	2.746	185	200	11,7	62,8	4.860.579
280 TE	2.746	185	200	11,7	61,3	4.716.944
280 S	2.746	156	200	10,9	63,2	4.966.744
280 SE	2.746	185	210	11,2	67,5	5.372.669
280 SEL	2.746	185	210	11,2	72,0	5.822.309
380 SL	2.746	185	200	11,7	78,5	6.428.074
380 SE	3.839	204	210	10,8	77,9	6.446.809
380 SEL	3.839	204	210	10,8	82,7	6.927.674
380 SEC	3.839	204	210	10,8	104,3	9.094.589
380 SL	3.839	204	205	11,3	90,0	7.620.869
500 SE	4.973	231	225	11,4	84,2	6.997.198
500 SEL	4.973	231	225	11,4	92,9	7.865.253
500 SEC	4.973	231	225	11,4	111,2	9.695.038
500 SL	4.973	231	220	11,5	101,1	8.677.103
230 GE	2.299	125	143	18,8	61,9	4.172.684
240 GE	1.399	72	115	13,1	51,7	4.100.374
300 GE	2.998	88	128	13,1	55,6	4.474.477
280 GE	2.746	156	155	17,8	65,5	4.712.499

MORGAN

Tayre, S. A. Príncipe de Vergara, 253. Madrid-16. Tel. 259 94 63.
Puntos de asistencia: 10.
Garantía: 6 meses, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo litros/100 km. a 90 km/h.	Precio total 15.000 plus.
4/4-1600 Ford	1.598	96	185	8,5	44,7	3.378.071
4/4-1680 Fiat	1.585	98	185	8,5	45,4	3.450.819
Plus-9	3.532	157	197	11,8	58,2	4.391.242

NISSAN

Motor Ibérica, Gran Vía Carlos III, 140, 1. Barcelona-34. Tel. 203 19 50.
Puntos de asistencia: 150.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo litros/100 km. a 90 km/h.	Precio total 15.000 plus.
Patrol JPL-X	2.710	70	120	11,8	23,1	1.413.164
Patrol KPL-X	2.710	70	120	11,8	24,3	1.534.964

OPEL

General Motors España, S. A. Paseo de la Castellana, 91. Madrid-16. Tel. 455 90 45.
Puntos de asistencia: 110.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo litros/100 km. a 90 km/h.	Precio total 15.000 plus.
Corsa 1.0	993	45	140	7,0	14,9	639.803
Corsa 1.0 L	993	45	140	7,0	15,7	718.675
Corsa 1.2 L	1.196	55	152	7,1	16,1	751.245
Corsa TR 1.2	1.196	55	152	7,1	15,6	702.369
Corsa TR L 1.2	1.196	55	152	7,1	16,2	762.504
Corsa TR 1.3	1.297	70	163	6,3	16,3	833.806
Kadett 1.3 S SP L	1.297	75	160	7,7	23,2	1.326.652
Kadett 1.3 S SP B	1.297	75	160	7,7	23,8	1.393.099
Kadett 1.6 SR SP	1.598	90	170	7,6	25,3	1.541.198
Kadett 1.6 SP B	1.598	90	170	7,6	24,7	1.481.214
Kadett 1.6 L SP L	1.598	54	143	7,3	21,3	1.421.494
Kadett 1.6 D SP L	1.598	54	143	7,3	21,0	1.487.941
Kadett 1.6 GT/E	1.796	115	187	7,8	26,7	1.668.221
Ascona 4P 1.6 S L	1.598	90	170	8,3	25,4	1.497.114
Ascona 4P 1.6 S B	1.598	90	170	8,3	26,3	1.582.796
Ascona 5P 1.6 S L	1.598	90	170	8,3	26,0	1.555.567
Ascona 5P 1.6 S B	1.598	90	170	8,3	27,1	1.668.977
Ascona 4P 1.6 D L	1.598	54	143	8,3	23,7	1.616.843
Ascona 5P 1.6 D L	1.598	54	143	8,3	24,3	1.675.096
Ascona 4P 1.8 E B	1.796	115	187	7,8	27,3	1.732.227
Ascona 5P 1.8 E B	1.796	115	187	7,8	28,2	1.818.408
Manta GT/E Coupé	1.979	110	185	7,6	27,4	1.724.807
Rekord 4P 2.0 S L	1.979	100	181	8,5	28,0	1.711.193
Rekord 4P 2.0 E B	1.979	110	187	8,5	31,5	2.063.161
Rekord 4P 2.3 D L	2.260	65	155	7,7	28,3	2.009.382
Senator 2.5 EC	2.490	136	190	9,7	43,9	3.142.080
Senator 3.0 EC	2.969	180	210	9,9	46,9	3.426.977
Senator 3.0 CD	2.969	180	205	11,8	52,0	3.772.700
Monza 3.0 E CS	2.969	180	215	9,4	44,9	3.267.230
Monza GSE	2.969	180	215	9,4	46,7	3.447.336

PEUGEOT

Peugeot-Talbot, Ctra. Madrid-Getafe por Villaverde, Km. 7,500. Madrid. Tel. 217 19 00.
Puntos de asistencia: 435.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo litros/100 km. a 90 km/h.	Precio total 15.000 plus.
505 GL	1.971	96	166	9,1	22,9	1.221.907
505 GLD	2.498	76	150	8,6	21,4	1.401.217
505 GRD Turbo	2.498	76	150	8,6	24,5	1.714.687
505 GTD Turbo	2.498	95	170	8,5	25,6	1.830.787

PORSCHE

Turbo Motor, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 16,400. San Fernando de Henares (Madrid). Tel. 672 56 11.
Puntos de asistencia: 42.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo litros/100 km. a 90 km/h.	Precio total 15.000 plus.
924	1.984	125	204	8,1	50,5	3.941.315
944	2.479	163	220	8,7	62,0	5.037.937
911-SC	2.994	204	235	9,7	79,9	6.721.589
911-SC Targa	2.994	204	235	9,7	83,8	7.115.024
911-SC Cabriolet	2.994	204	235	9,7	88,2	7.557.170
911-Turbo	3.299	300	260	11,8	130,5	11.592.269
928-SC Coupé	4.664	300	250	12,8	110,9	9.546.407

RENAULT

FASA Renault, Ctra. de Burgos, Km. 5,500. Madrid-35. Tel. 769 19 00.
Puntos de asistencia: 1.350.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo litros/100 km. a 90 km/h.	Precio total 15.000 plus.
R4 TL	1.108	38	120	6,3	13,2	539.402
R5 TL	1.108	45	137	7,5	15,3	643.475
R5 TL SP	1.108	45	137	7,5	15,6	670.441
R5 GTL	1.108	45	137	7,5	16,0	714.244
R5 GTL SP	1.108	45	137	7,5	16,3	741.590
R5 TX	1.397	63	150	6,7	16,8	849.049
R5 Copa Turbo	1.397	110	185	8,5	21,5	1.138.599
R6 GTL	1.108	45	133	8,5	16,6	680.189
R7 GTL	1.108	45	133	7,2	15,6	695.507
R8 GTL	1.397	60	153	7,5	17,6	869.351
R9 TSE	1.397	72	162	7,2	18,4	965.843
R9 GTD	1.595	55	140	6,3	15,8	1.004.543
R11 GTL	1.397	60	151	7,1	17,7	907.486
R11 TSE	1.397	72	165	7,1	18,5	990.304
R12 GTL Familiar	1.397	70	140	9,1	19,7	932.948
R14 GTL	1.218	59	145	8,4	18,1	836.659
R14 GTD	1.360	70	155	7,9	18,8	946.622
R16 GTD	1.647	83	163	7,5	20,2	1.117.288
R16 GTD Familiar	1.647	83	163	7,5	20,8	1.173.016
R16 GTD	2.068	67	150	7,2	19,4	1.281.248
R16 GTD Familiar	2.068	67	150	7,2	20,0	1.338.395
R16 Turbo	1.565	125	195	8,5	23,3	1.328.852
R20 TS	1.995	104	172	9,3	27,3	1.564.486
R20 TX	2.165	116	179	9,6	29,1	1.725.067
R28 GTD	2.068	64	148	8,9	25,6	1.746.379
R30 TX	2.684	142	188	10,1	35,0	2.252.137
Fuego GTX	1.995	110	192	7,5	26,7	1.665.552

ROVER

Leyland España, S. A. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 18,600. Tel. 676 82 11.
Puntos de asistencia: 45.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo litros/100 km. a 90 km/h.	Precio total 15.000 plus.
Rover 2000 S	2.597	132	187	8,1	36,3	2.468.094
Rover VDP	3.532	157	203	10,1	43,5	3.095.368
Rover Turbo Diesel	2.393	91	165	8,6	33,9	2.569.470
Rover Vitasea	3.532	193	217	9,4	46,2	3.403.101
Range Rover 2P	3.528	126	155	15,9	44,9	2.708.796
Range Rover 4P	3.528	126	155	15,9	46,2	2.838.577

SAAB

Turbo Motor, S. A. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16,400. San Fernando de Henares (Madrid). Tel. 276 56 11.
Puntos de asistencia: 42.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo litros/100 km. a 90 km/h.	Precio total 15.000 plus.
900 GLi 3P	1.985	118	175	9,6	36,2	2.437.861
900 GLi 4P	1.985	118	175	9,6	36,8	2.490.319
900 Turbo 3P	1.985	145	195	10,9	46,7	3.340.546
900 Turbo 4P	1.985	145	195	10,9	47,5	3.412.988
900 Turbo 5P	1.985	145	195	10,9	48,0	3.461.699
900 Turbo SE 3P	1.985	145	195	11,4	52,7	3.891.355
900 Turbo SE						

Mercado

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

ALFA ROMEO

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
Affasud	350	390	490	530	570	645	700	750
Affasud TI	400	455	515	580	600	680	735	800
Giulia 1300	245	275	345	370	-	-	-	-
Giulia 1600	350	390	490	530	-	-	-	-
Alfetta 1800	390	440	550	595	-	-	-	-
Alfetta 2000	390	-	710	760	870	945	1000	-
Alfetta GTV 2000	-	-	840	905	1030	1115	1200	-
2000 Berlina	315	355	440	-	-	-	-	-
Coupe 2000 GT	415	470	585	-	-	-	-	-
Giulietta 1600	415	-	-	-	785	885	985	-
Giulietta 1900	-	-	-	-	840	925	1000	-
Giulietta 2000	-	-	-	-	890	960	1030	-
Sprint Veloce	-	-	-	-	-	900	1000	-
Alfetta GTV 2500	-	-	-	-	-	-	1300	1500

AUDI

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
80 L	315	350	440	475	510	555	600	660
80 GLS 4p.	-	600	640	690	745	805	860	-
80 GLE	-	-	-	-	-	800	940	1000
100 LS	340	380	480	-	-	-	-	-
100 CD 5 E	-	-	-	-	1155	1255	1490	1600

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
100 CD Diesel	-	-	-	-	1200	1300	1545	1615
200	-	-	-	-	-	1500	1700	1900

BMW

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
2002	360	-	-	-	-	-	-	-
2002 TI	475	-	-	-	-	-	-	-
3.0 S	650	750	-	-	-	-	-	-
3.0 CS	800	850	-	-	-	-	-	-
3.0 CSI	985	1115	-	-	-	-	-	-
520	-	750	850	1200	1350	1500	-	-
520 i	-	-	-	-	-	-	2000	-
525 i	780	860	1080	1180	1250	1480	1585	1950
528	-	1050	1200	1290	-	-	-	-
528 i	-	-	-	-	1600	1750	2400	-
318 i	-	750	800	875	950	1150	1250	-
320	-	800	875	925	1050	1250	1325	1425
323 i	-	-	-	1210	1460	1570	1680	-
728 i	-	-	-	-	1670	2080	2240	2360
735 i	-	-	-	-	2530	2685	2885	3000
745 i	-	-	-	-	-	-	3500	4000
633 CSI	-	2310	2460	2635	2855	3075	-	-
635 CSI	-	-	-	-	3200	3400	3600	3800

CITROËN

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
2 CV	110	130	165	180	205	235	265	285
Dyane 6	120	155	190	215	240	260	285	305
C-8	60	75	90	-	-	-	-	-
C-8 Familiar	65	80	95	-	-	-	-	-
Mehari	130	165	200	230	255	280	310	330
Visa II Especial	-	-	-	-	-	-	350	380
Visa II Club	-	-	-	-	-	-	385	420
Visa II Super E	-	-	-	-	-	-	420	450
Visa II Super X	-	-	-	-	-	-	465	500
GS	130	160	185	215	-	-	-	-
GS Club	120	145	180	210	235	-	-	-
GS Palas	160	190	220	245	280	-	-	-
GS X2	-	-	235	270	305	-	-	-
GS Break	140	170	200	230	-	-	-	-
GS Break Club	135	160	190	215	240	-	-	-
GSA 1100	-	-	-	-	-	340	380	420
GSA Break 1100	-	-	-	-	-	340	380	410
GSA 1300	-	-	-	-	-	460	495	-
GSA Club	-	-	-	-	-	380	420	445
GSA Break Club	-	-	-	-	-	435	470	500
GSA X3	-	-	-	-	-	460	495	530
GSA Palas	-	-	-	-	-	755	500	540
DS-20	275	-	-	-	-	-	-	-
DS-23	325	-	-	-	-	-	-	-

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82	
DS-23 Inyección	380	-	-	-	-	-	-	-	
DS-Break	370	-	-	-	-	-	-	-	
DS-23 Familiar	400	-	-	-	-	-	-	-	
CX 4v.	-	330	380	425	-	-	-	-	
CX 5v.	-	-	-	570	630	700	-	-	
CX 2200 Diesel	-	700	755	815	-	-	-	-	
CX 2200 Diesel F.	-	750	805	870	-	-	-	-	
CX Prestige	-	850	945	1020	1100	1190	1280	1400	
CX 2400 GTI	-	-	-	-	-	1095	1195	1300	
CX 2500 Diesel	-	-	-	-	-	1040	1095	1170	1300
CX 2500 Diesel F.	-	-	-	-	-	1095	1160	1250	1350

FERRARI

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
365 GT	505	585	-	-	-	-	-	-
308 GT	-	-	1500	1700	2000	2300	2600	3300
400 GT	-	-	1700	1950	3200	4500	5200	5800
512 BB	-	-	2200	2500	3700	5000	6300	7000

FIAT

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
130 Berlina	290	325	435	-	-	-	-	-
130 Coupé	260	535	675	-	-	-	-	-
X-1/9	275	315	400	500	600	700	900	1100

FORD

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
Fiesta N	215	240	275	300	330	355	380	-
Fiesta L 957 c.c.	220	245	280	315	345	375	400	-
Fiesta L 1117 c.c.	260	300	330	360	390	415	440	-
Fiesta S	275	315	345	380	410	440	470	-
Fiesta S 1300	-	340	370	405	435	470	500	-
Fiesta Ghia	305	350	385	420	450	480	510	-
Fiesta Ghia 1300	340	370	405	440	465	500	535	-
Fiesta XR2	-	-	-	-	-	725	-	-
Escort L	-	-	-	-	-	555	590	-
Escort GL	-	-	-	-	-	585	625	-
Escort Ghia	-	-	-	-	-	660	705	-
Escort XR3	-	-	-	-	-	900	1000	-
Taurus GL	370	400	480	565	670	720	770	815
Taurus GLS	-	-	-	-	-	815	875	925
Taurus Ghia	-	-	-	-	-	870	925	975
Granada GL 2.3	500	600	680	770	830	910	980	1060
Granada GLS 2.8 i	-	-	-	-	-	1150	1300	-
Granada Ghia 2.8	550	600	700	800	900	1000	1280	1400
Granada Ghia 2.8 i	-	-	-	-	-	1300	1600	-
Capri S 2.0	425	525	600	680	760	800	890	960
Capri 2.8 i	-	-	-	-	-	1150	1300	-

JAGUAR

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
Type E V-12	890	-	-	-	-	-	-	-
XJ-6 4.2	1035	1160	1450	1570	1685	2025	2165	2300
XJ-12	1105	1190	1550	1675	1800	2155	2305	2355
XJ-S	-	-	1600	1870	2025	2175	2365	2735

LANCIA

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82	
Beta	370	415	520	560	-	-	-	-	
Beta Coupé	430	485	605	655	-	-	-	-	
Gamma-2500	-	-	750	890	1180	1270	1350	-	
Gamma Coupé	-	-	-	-	1000	1165	1480	1595	1650

Mercado

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
Junior	-	-	-	-	-	400	450	-
Abarth	-	-	-	-	-	-	550	600
Delta	-	-	-	-	-	-	-	900

MERCEDES BENZ

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82	
200 D	700	800	1200	1300	1400	1500	1600	1700	
220 D	800	900	-	-	-	-	-	-	
240 D	1000	1100	1400	1500	1600	1700	1800	2000	
240 D 3.0	1300	1400	-	-	-	-	-	-	
300 D	-	-	1700	1800	1900	2000	2200	2400	
300 TD	-	-	-	-	1800	1900	2100	2300	2500
200	700	800	1100	1200	1300	1400	1500	1600	
230	800	900	1200	1300	1400	-	-	-	
230 E	-	-	-	-	-	1700	1900	2100	
230 TE	-	-	-	-	-	1800	2000	2200	
230 CE	-	-	-	-	-	1900	2100	2300	
250	900	1000	1300	1400	1500	1700	2100	1900	
280 E	1000	1200	1600	1700	1800	2000	1800	2400	
280 S	1200	1300	1400	1500	1600	2200	2200	2800	
280 SE	1400	1500	1700	1900	2100	2800	1800	3400	
280 SEL	1400	1500	1700	1900	2100	2900	3200	3500	
380 CE	1100	1300	1700	1800	1900	2100	2300	2500	
350 SE	1400	1500	1700	1900	2100	-	-	-	
450 SEL	1700	1900	2200	2500	2800	-	-	-	
380 SEL	-	-	-	-	-	3000	3500	4000	
500 SEL	-	-	-	-	-	4000	4500	5000	
280 SL	2000	2200	2400	2600	2900	3200	3600	4000	
280 SLC	2300	2500	2700	2900	3200	-	-	-	
350 SL	2100	2300	2500	2700	3000	-	-	-	
450 SLC	2600	2800	3000	3200	3500	-	-	-	
500 SL	-	-	-	-	-	4000	4500	5000	

OPEL

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
Kadett 1.300	145	180	270	340	425	475	640	700
Kadett 1.600 SR	160	205	300	380	475	525	750	850
Kadett D	-	-	-	-	-			

Mi primer amor

Los coches son para Bertín Osborne lo práctico, lo necesario. La fantasía, la belleza, la libertad y el amor están representados bajo la forma de una moto.

Lo primero que se compró Bertín Osborne cuando a los diecinueve años abandonó la cómoda casa paterna y empezó a ganar algo de dinero fue una BMW 750. Después vendría una BMW 900, una Kawasaki 1.000 y, la mejor de todas, la BMW 1.000 RS, que tiene a sus veintiocho años, en espera de la entrega, cuando aparezca en el mercado, de la novísima 1.000 K.

Pero la moto de su vida, «su primer amor», fue aquella 750 blanca, que tuvo que vender antes de que pudiera acabar de pagar los plazos y con la que se recorrió medio mundo. Nueva York-Los Angeles fue la ruta más fascinante y el encuentro con «Los Ange-

borne cantaba desde pequeño: primero, en el coro del colegio; luego, en discotecas y en fiestas, pero no «ganaba un duro». Para poder vivir trabajó en una agencia inmobiliaria, en una compañía de importación-exportación, en Sofico y en Rumasa.

Y no le fue mal. Viajó mucho y ganó dinero. «Mi padre no me ayudó. Yo me fui de casa muy joven, cuando decidí que no estaba dispuesto a hacerme ingeniero, y desde ese momento todo lo pagué yo. Ya en aquella época pensaba que la vida había que vivirla de otra manera, que había que trabajar y que era muy gratificante vivir en un apartamento que pagas tú. Y en mi casa o se estudiaba o no se estaba, y yo decidí

dí cambiarlo por el que tengo ahora, otro Mercedes 450, verde.»

La voz fue lo que más gustó al representante, pero el físico también.

«Yo, cuando vendía vino en la bodega de Rumasa —dice Bertín—, procuraba que las etiquetas fueran bonitas. Ahora me vendo yo, que es más agradable, aunque de mayor responsabilidad.» Y, sin duda, se vende bien. «El mundo de la canción no es tan cómodo ni tan divertido como la gente piensa, pero tiene algo que para mí es fundamental: trabajo en lo que más me gusta.» Bertín, un nombre tradicional en los Osborne, es un perfecto relaciones públicas y da esa imagen de normal, de «niño bien», pero sin pasarse, que tanto



BERTIN OSBORNE ENAMORADO DE LAS ALEMANAS

les del Infierno», una de las experiencias más recordadas.

«Me encontré con veinte de ellos, chicos y chicas, en una carretera y funcionó la solidaridad entre motoristas. Se pararon y me invitaron a seguirles. Viví con ellos dos días, y no pasó nada. Los Angeles son violentos y peligrosos, pero nunca se meten con la gente que va en moto. Para ellos, las dos ruedas son la vida y vivir encima de ellas con sus guitarras, su razón de ser.»

El coche llegó después, y por imperativos laborales. Un Dyane, «el que más corría de toda España», fue el primero, y un Renault 12, el siguiente, y con el que llegó a la fama. Bertín Os-

irme.» Pero se llamaba Osborne, era alto y guapo, hablaba idiomas, sabía cómo vestirse y cómo comportarse y conocía a mucha gente.

En una actuación, el que ahora es su representante le descubrió, y quince días después firmó con la casa de discos. Su primer LP lo celebró con un Alfa Romeo Alfetta 2.000. Otro Alfa, esta vez GTV 6, y «maravilloso», le sustituyó, y tuvo que ser vendido poco después por «pequeño». Las galas hicieron necesaria la compra de un Mercedes de gasolina 450 SEL, con el que hizo muchos kilómetros. El cambio se impuso de nuevo y fue el 380 SEL, pero no duró mucho. «No me gustó y deci-

gusta. «En mi familia —dice— he sido un bicho raro, aunque me haya comportado dentro de los límites de lo normal y haya tenido muy claro lo que se debe o no se debe hacer.»

Y porque lo sabe siempre se muestra amable con sus «fans» y no le importa nada sonreír ni darles conversación. «La moto te permite un cierto anonimato, mucha libertad y la sensación de volar, por eso voy muy a menudo en ella. Pero si se para en un pueblo y se arma barullo, se enrolla con la gente sin ningún problema. «El que no sabe hacer esto no llegará nunca a nada», es su conclusión.

Caridad Plaza

Cuéntenos su caso

CONOZCA AL COMPRADOR

Al tener necesidad de vender con urgencia mi coche, que no ha cumplido todavía los dos años desde que lo compré, me encuentro con el problema del impuesto de lujo.

Según la ley, el comprador deberá volver a pagar de nuevo el impuesto, pero me han aconsejado hacer un contrato privado de compra-venta y desconozco hasta qué punto eso puede tener validez legal. Tampoco sé las responsabilidades que yo tendría por estar el coche tres meses a mi nombre y conducir otra parsona.

Desearía que me informaran sobre si esto es una práctica generalizada y legal como me han dicho.

María Puertas
Madrid

Respuesta:

Cuando se debe vender un coche sin cumplir los dos años, lo normal es hacer ese contrato privado que le han aconsejado. En su caso, al faltar tan sólo tres meses para poder realizar la transferencia no pensamos que se encuentra con graves problemas. Sin embargo, lo más importante en una transición de este tipo es conocer a la persona a la que se le venderá el coche; si le inspira suficiente confianza o se trata de un amigo, puede arriesgarse.

Por el contrario, si su vehículo va a quedar en manos de un compra-venta, exija que sea él quien firme el contrato; siempre será mucho más seguro, pues usted no sabe cómo será el comprador de su vehículo. En cualquier caso, en el momento que se pueda realizar la transferencia, exija que el trámite no se demore.

CAMBIO DURO EN FRIO

Me compré de segunda mano y nunca me ha dado problemas en los dos años que lo tengo. Sin embargo, desde hace algún tiempo he notado que cuando lo tengo unos días parado sin moverlo me cuesta bastante arrancarlo a pesar de que le saco el aire; de todas formas he podido comprobar que se trata de un coche bastante frío.

Pero el problema fundamental que me preocupa es la dureza del cambio cuando he estado algún tiempo sin utilizar el coche. Al intentar meter la primera para arrancar, una vez con el motor en marcha, el cambio está muy duro y la marcha no entra con facilidad. Cuando logro ponerlo en movimiento continúan los problemas cada vez que tengo necesidad de cambiar de velocidad, y hasta que no se ha calentado no desaparecen estos problemas.

Me gustaría saber si esto es corriente en este tipo de vehículos, a qué causas puede deberse y la forma de arreglarlo.

Pablo Bueno
Salamanca

Respuesta:

Si el motor tiene menos de cien mil kilómetros el problema de arranque con temperaturas bajas se soluciona con una buena puesta a punto. Respecto a la dureza del cambio lo primero que deberá hacer es ajustar la timonera de mando poniendo un poco de grasa en los casquillos de nylon. Es asimismo muy conveniente ponerle un aditivo al aceite de la caja de cambios, y en invierno tenerlo unos minutos en marcha antes de empezar a desplazarse.

CALENTONES

Desde hace cinco años tengo un Ford Fiesta que nunca me ha planteado graves problemas. Sin embargo, hace unos meses comenzó a calentarse de vez en cuando, sobre todo cuando realizaba largos recorridos. En el taller me dijeron que la correa del ventilador estaba floja y le faltaba líquido anticongelante.

Después de arreglarlo ya no volvió a darme problemas hasta que me vi en la necesidad de realizar un viaje. Cuando no llevaba más de cien kilómetros re-

GRATIS: Motor 16 le regala la mejor asistencia de Europa, con MONDIAL ASSISTANCE

Suscríbase ya. No permita que se le averíe el contacto con su revista favorita. No deje que se le agote antes de que usted llegue al quiosco. Controle su puntualidad. Reciba MOTOR 16 en casa, con un potente descuento de 3.120 pesetas sobre el precio de portada y, además, viaje bien asistido.

Le regalamos una tarjeta personal de Mondial Assistance que cubrirá su vehículo y ocupantes de los riesgos detallados al dorso de este boletín. Una oferta única y exclusiva de MOTOR 16, válida hasta el 30 de noviembre de 1984.



Si desea alguna información complementaria o, simplemente, quiere suscribirse ahora mismo, llámenos.

91-268 04 02-03

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Sí, deseo suscribirme a **Motor 16** durante un año, 52 números, al precio especial de 4.680 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 _____
- Domiciliación en cuenta, para lo cual ruego al Banco o Caja _____ domiciliado en _____ provincia _____ abone a Información y Revistas, S. A., hasta nuevo aviso, y con cargo a mi cta. cte. n.º _____ el importe de la suscripción anual, a la presentación del correspondiente recibo.

Nombre _____ Apellidos _____
Dirección (domicilio u oficina) _____
Población _____ Provincia _____
Marca del vehículo _____
Matrícula _____

Firma, _____

Precios EXTRANJERO (1 año): Europa: 9.400 ptas. Resto países: 16.000 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.

corridos, la aguja de la temperatura se puso de repente al máximo. Al ser domingo y no encontrar ningún taller abierto decidí volver a Sevogia, pero, eso sí, debía parar cada vez con más frecuencia porque se calentaba.

Como me gustaría saber exactamente lo que le puede ocurrir al coche, me dirijo a ustedes con la esperanza de que puedan solucionarme el problema.

Federico Prieto
Segovia

Respuesta:

Según los síntomas que presenta su coche pueden ser varios los problemas causantes de esos calentones. En primer lugar deberá comprobar la bomba del agua, que puede estar estropeada y perder líquido este es un caso muy frecuente. También deberá revisar los manguitos y el radiador de la calefacción por si la pérdida de agua se produjera por cualquiera de estos dos puntos. Después de varios calentones es muy posible que la junta de culata se encuentre deteriorada y por lo tanto es imprescindible sustituirla.

SOLUCION AL VELOGRAMA

1: PIQUET.— 2: DAYTONA.— 3: DALMATICA.— 4: RINDT.— 5: CIGUEÑAL.— 6: ARDITE.— 7: LOTUS.— 8: TEDIOSOS.— 9: DISYUNTOR.— 10: MICHELIN.— 11: CHEEVER.— 12: PATRESE.— 13: NELSON.

La foto premiada



COMPETICION

El que no tiene coche de «competición» es porque no quiere. Es muy fácil: se cohe un seisiento, roho a podé sé; se lo syeva uno al amiguete del tayé y ¡hala!, a competí al Harama. Fotografía enviada por Miguel de la Higuera, de Cádiz, que recibirá como premio una suscripción a MOTOR16 durante seis meses.

Caprichos

1
Cazadora de polyéster con botones metálicos. Precio: 7.500 pesetas.

2
Jersey de algodón acrílico, tipo camisero. Se venderá a 2.800 pesetas.

3
Chaqueta tipo blasier, mezcla de lana y acrílico; costará 13.000 pesetas. El jersey del caballero es de algodón acrílico y se venderá en 5.300 pesetas.

4
«Listado racing» en este modelo de colores blanco, negro y gris «au paire». Precio: 4.750 pesetas.

5
En línea con el modelo 2, típica de esta «Sport-line» de Martini, este jersey costará 2.900 pesetas.

6
Conjuntos de cazadora y pantalón de entretiempo. Se venden también por separado. Ambas cazadoras costarán 7.500 pesetas y los pantalones, 4.500.

La firma Martini, que durante mucho tiempo utilizó las prendas de vestir como soporte publicitario, acaba de presentar la línea de prendas deportivas que sacará al mercado la próxima primavera. MOTOR16 ha tenido acceso antes que nadie a esta «Sport-line» que pondrá una línea de color en los circuitos, esta vez sin el logotipo de la firma creadora. Martini ha patrocinado equipos de Fórmula 1 y este año ha ganado el Campeonato del Mundo de Rallyes.



¿Qué hará...



**MONDIAL ASSISTANCE
si usted lo necesita?**

- Mandar una grúa para remolcar el vehículo averiado al taller más cercano
- Buscar hotel y participar en los gastos si el vehículo no fuera reparable en el mismo día
- Organizar y tomar a cargo el regreso de los ocupantes en tren o en avión hasta su domicilio habitual si el vehículo estuviera inmovilizado más de dos días.
- Enviar piezas de recambio en caso de no encontrarlas «in situ»
- Facilitar al abonado un billete de tren o de avión para que vaya a recoger su vehículo reparado. En caso de imposibilidad, mandar un conductor.
- Repatriar el vehículo averiado a ESPAÑA si fuera imposible repararlo en el extranjero

CON UNA SIMPLE LLAMADA A COBRO REVERTIDO LAS 24 HORAS DEL DIA, LOS 365 DIAS DEL AÑO, EN ESPAÑA Y EN LOS PAISES DE LA CARTA VERDE

Motor 16

Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

Agenda personal

Para todos los gustos

Para los amantes del golf son numerosas las pruebas que se disputarán este fin de semana. En el Club Sotogranda de Cádiz tendrá lugar el Campeonato Internacional Individual de Seniors de España, mientras tanto en el Club Puerta de Hierro de Madrid se celebrará el Campeonato mixto y en el Nuevo Club, también en Madrid, se disputará el Campeonato Doble Caballeros. Además, del 4 al 6 de noviembre en las pistas de «El Prat», en Barcelona, el Campeonato Individual de Cataluña femenino se presenta muy interesante.



1.000 kilómetros

Un divertido juego de naipes ideado en Francia que se ha extendido rápidamente por todo el mundo. Está basado en las distintas incidencias del tráfico. Ha sido pensado para cuatro jugadores, dos parejas; pero también pueden jugar dos, tres o seis.

Está editado por Heraclio Fournier, de Vitoria, y se vende en las tiendas de juguetes o en las secciones de juguetería de los grandes almacenes en unas 500 pesetas.

Carreras en Santander

Los amantes de la competición pueden desplazarse a Santander, donde durante la noche del sábado al domingo se celebrará el Rallye González Hermanos. Esta prueba cántabra, puntuable para el campeonato de España, saldrá el sábado día 5 a las 16 horas desde Torrelavega, donde está prevista la llegada domingo a las siete de la mañana.



Coches de ocasión en Reus

En Reus (Tarragona), del 5 al 13 de noviembre, se celebrará el Salón del Automóvil de Ocasión, donde cualquier interesado en un coche de segunda mano tendrá la posibilidad de elegir entre los numerosos vehículos usados que componen este Salón.

Nueva edición de «Gourmetour»

Desde su aparición en el mercado, «Gourmetour» se ha convertido en un libro básico del automovilista. Hace unas semanas salió a la venta la edición 1983-1984. Son más de ochocientas páginas dedicadas a resaltar la historia, el arte y, sobre todo, los atractivos gastronómicos más importantes de toda España, con información de especialidades y precios. «Gourmetour» se vende a 1.200 ptas.



Joaquín Sabina acelera

«Pisa el acelerador» es el número fuerte del nuevo elepé de Joaquín Sabina, el popular cantautor que está renovando la canción satírica. «Pisa el acelerador» ya es conocida porque dio nombre a un sencillo anterior y su letra es una invitación a las mujercitas abandonadas: «Pisa el acelerador... —dice— No estés cautiva / mientras tenga gasolina tu motor... / Pisa el acelerador... huye del nido / pisa el acelerador... qué divertido / rompe el código de la circulación.» Todo un brevulario para escapar del aburrimiento. Está editado por EPIC.



Delicias en TVE

¿Quién no recuerda a «Tomás y Sara», serie británica centrada en un garaje por el que desfilaban coches maravillosos, que dieron por la Segunda Cadena? El lunes 7, la Primera Cadena la repone. Pasará todos los días a las 15,35, después de la primera edición de «Telediario». También el lunes 7, a las 19,05, en la Primera Cadena, los amantes de la aviación pueden ver la segunda parte de «La aventura de volar», en la que intervienen pilotos del Equipo Nacional de Acrobacia Aérea.

«La historia del automóvil» presenta esta semana los avances del automovilismo en los felices sesenta, hasta el momento en que la crisis del petróleo de 1973 obligó a un replanteamiento de la economía mundial. Pasa el martes 8, a las 20 horas, por la Segunda Cadena.

Carmen se saca el carnet

Auto - Escuela o no autoescuela

UNA vez que tomé la heroica decisión de aprender a conducir un coche, vino la shakesperiana elección de la autoescuela.

—No te vayas a la mía. A mí me suspendieron tres veces en el teórico, dos en maniobras y tres en tráfico. Me salió el carnet por un ojo de la cara, más que el coche, que lo compré de segunda mano —me dijo una amiga.

—Y aun así te saltas los semáforos y adelantas por la derecha...

—Ya veras, ya verás. Te crees muy lista. Lo mal que lo vas a pasar.

Otros me aconsejaban su ex autoescuela, en la otra punta de la ciudad, lo que significaba interminables viajes en pleno mes de julio fuera de horarios laborales. Otros, las grandes autoescuelas con clases teóricas de 20 ó 30 alumnos, y los más audaces me decían:

—No vayas a ninguna autoescuela, aprende tú solita. Cómprate un coche y vete por sitios tranquilos, y cuando sepas conducir te examinas y ya está.

—Y el teórico qué, sin contar con que con tu sistema acabo en la cárcel.

—Está chupaó, hija. Si yo aprobé el teórico, cualquiera puede.

—Eso también es verdad. Opté por visitar algunas autoescuelas para comparar precios. Sorprendente, éstos están totalmente normalizados. Cuatro mil de matrícula, mil quinientas los libros de texto, mil doscientas la clase práctica de cuarenta y cinco minutos y mil quinientas la de una hora. Más cuatro mil de Tráfico, por derechos de examen, más dos mil por el certificado médico.

—¿Cuántas clases prácticas calcula usted que necesitaré?

—¿Sabe usted conducir ya?

—Si supiera no estaría aquí.

Pues, si es lista, unas 30, y si no, pues, 40, 50 o las que sean.

Dado que conducir no tiene que ver con la inteligencia, sino con la habilidad —puedo perfectamente romper seis tazas, ocho vasos y tres botellas al mes—, hice un cálculo mental rápido, con 40 clases a 1.500, 60.000 pesetas.

—¿Y ustedes aceptarían letras a 30, 60 y 90?

—¡¡Señorita, esto es una casa seria!!

—Pues, si no hay Casera, me voy. Gracias.

Pasé unos días haciendo cuentas, y calculando distancias. Mi familia intentaba aclararme las ideas.

—Mira, cuando te duele una muela, ¿qué haces?

—Me compro aspirinas.

—¡No! Te vas al dentista para que te solucione el problema lo antes posible, cueste lo que cueste. Vete a la autoescuela que sea, pero vete.

—La comparación con el dentista, ¿por los precios o por el sufrimiento?

Antes de que se pusieran de mal humor salí a comprar el pescado por última vez, ya que había que elegir entre pescado o carnet de conducir. Y

cuando estaba en la cola comentando el último parto de Bárbara Rey, con doña Engracia, miré para arriba y vi, de repente, algo que no había visto nunca: Autoescuela Siglo XXI. Irresistible. No sólo por el nombre, sino porque estaba a 20 pasos de mi casa. Entré inmediatamente y me atendió el dueño, don Francisco, un hombre agradable, maduro y con acento sevillano.

—Vengo a sacarme una muela, digo a sacarme el carnet de conducir.

—No se preocupe, no se ponga nerviosa, que eso le pasa a mucha gente —me tranquilizó don Francisco, que a partir de ese momento se convirtió en el mejor dentista de teórico que pudiera encontrar.



Carmen Rico Godoy

ROMPA SU TRADICIONAL IMAGEN DE HOTEL.

Elija
Las Salinas-Sheraton Hotel

Lanzarote - Islas Canarias.
Reservas (91) 456-4313 - (928) 81 30 40.
o en su Agencia de Viajes.

BALLESTA



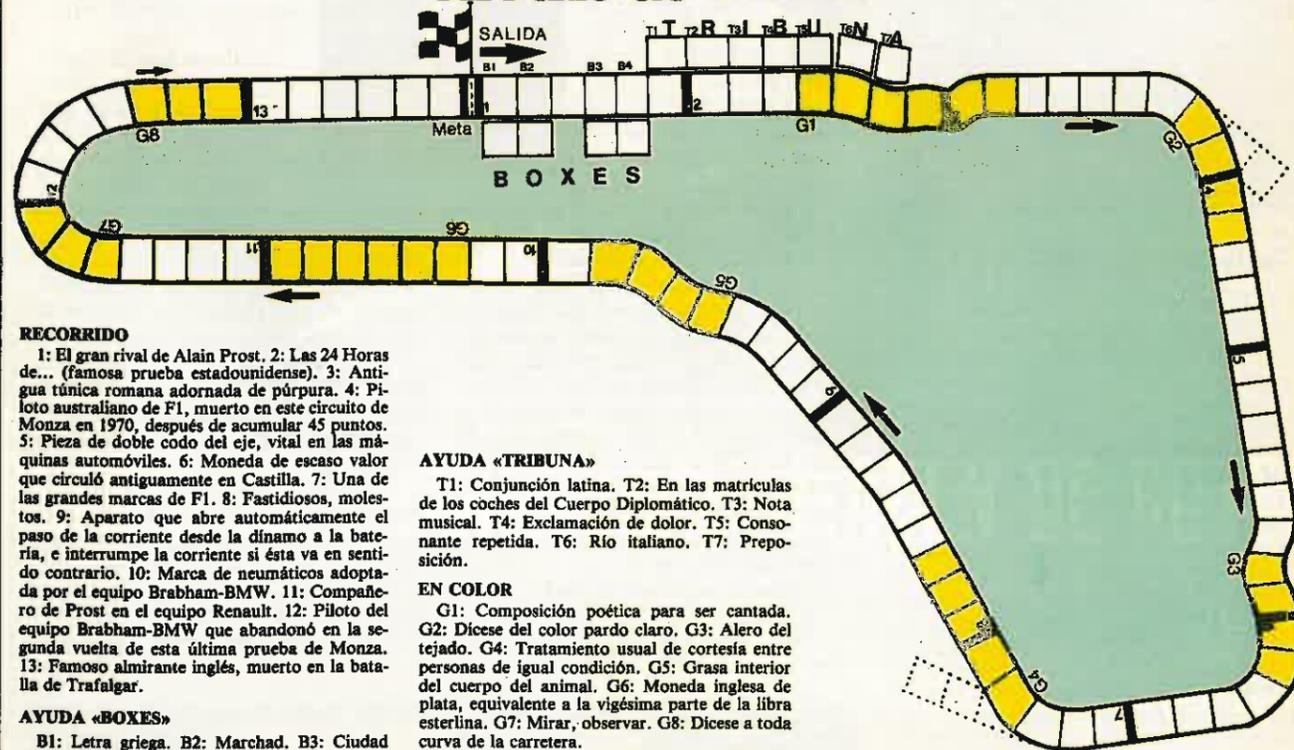
DOSCIENTAS CINCUENTAMIL PESETAS DE RECAMBIOS. CUARENTAMIL EL REMOLQUE. MANO DE OBRA, SEISCIENTASMIL. EL LAVADO NO SE LO COBRO... O SEA, QUE ME QUEDO CON SU COCHE, ME EXTIENDE UN CHEQUE POR CIENMIL Y ESTAMOS EN PAZ



Velograma

Por DAV

Circuito de Monza



RECORRIDO

1: El gran rival de Alain Prost. 2: Las 24 Horas de... (famosa prueba estadounidense). 3: Antigua túnica romana adornada de púrpura. 4: Piloto australiano de F1, muerto en este circuito de Monza en 1970, después de acumular 45 puntos. 5: Pieza de doble codo del eje, vital en las máquinas automóviles. 6: Moneda de escaso valor que circuló antiguamente en Castilla. 7: Una de las grandes marcas de F1. 8: Fastidiosos, molestos. 9: Aparato que abre automáticamente el paso de la corriente desde la dinamo a la batería, e interrumpe la corriente si ésta va en sentido contrario. 10: Marca de neumáticos adoptada por el equipo Brabham-BMW. 11: Compañero de Prost en el equipo Renault. 12: Piloto del equipo Brabham-BMW que abandonó en la segunda vuelta de esta última prueba de Monza. 13: Famoso almirante inglés, muerto en la batalla de Trafalgar.

AYUDA «BOXES»

B1: Letra griega. B2: Marchad. B3: Ciudad caldea. B4: Río español.

AYUDA «TRIBUNA»

T1: Conjunción latina. T2: En las matrículas de los coches del Cuerpo Diplomático. T3: Nota musical. T4: Exclamación de dolor. T5: Consonante repetida. T6: Río italiano. T7: Preposición.

EN COLOR

G1: Composición poética para ser cantada. G2: Dicese del color pardo claro. G3: Alero del tejado. G4: Tratamiento usual de cortesía entre personas de igual condición. G5: Grasa interior del cuerpo del animal. G6: Moneda inglesa de plata, equivalente a la vigésima parte de la libra esterlina. G7: Mirar, observar. G8: Dicese a toda curva de la carretera.

(Solución en pág. 78.)

ESTA ES LA SEÑAL

Atiéndala. Porque, ahora mismo, tiene la oportunidad de ser copropietario de Telefónica. Le vendemos el 20% de una de las empresas más importantes del país. Invierta en esta Nueva Ampliación de Capital de Telefónica. Obtendrá rentabilidad, seguridad y, naturalmente, podrá acogerse a las máximas ventajas fiscales con vista a su próxima declaración sobre la renta. Unase a los 700.000 accionistas de Telefónica. Recuerde que sólo tiene hasta el 15 de Noviembre.

350 Ptas.

Suscripción de acciones

55 Ptas.

Ultimo dividendo

15%

Desgravación

Existe un folleto de la emisión a disposición del público.

Acciones de
TELEFONICA

Citroën BX 19 Diesel

ALEGRÍA EN DIESEL

Los constructores de un diesel creen que el que lo conduce sólo piensa en números y ahorros.

Citroën cree que, además de cerebro, usted tiene corazón.

Para su cerebro, primero. Un diesel de aleación ligera, tan avanzado y tan actual que sólo necesita 1 hora 30 minutos de

mantenimiento al año, y que consume 4,7 litros a 90 Km/h.

Para su corazón. Un diesel que atraviesa el aire como un láser: afilado, poderoso, preciso. Con un reprise reservado hasta ahora a los vehículos de gasolina. Y 157 Km. de velocidad punta.

Y toda la alegría BX.

Un salón inmenso, con la comodidad de las dos mejores suspensiones del mundo: McPherson y Citroën combinadas. Y la seguridad y la estabilidad de un Citroën de los 80.

CITROËN ^

BX 19 DIESEL



CITROËN ^ 84

Cada día más.

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

5 de noviembre de 1983

Núm. 2 • 150 ptas.

ALARMA EN LAS CARRETERAS

CIEN MIL CAMIONES, EN MALAS CONDICIONES

COMO VENDER MEJOR SU COCHE USADO

PRUEBA: VOLVO Y ROVER TURBODIESEL.

EL CORSA, A LOS 15.000 KILOMETROS



SORTEAMOS ESTE PORSCHE

