

**NUEVO**

EL OPEL KADETT ESTRENA MALETA



SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

20 de julio 1985 • Núm. 91 • 175 ptas.

**PORSCHE:  
GRAN  
PARADA  
USA**



**PRUEBA  
A FONDO**

**CITROËN BX SPORT  
DEPRISA, DEPRISA**

**COMPARATIVA**



**AUSTIN MAESTRO - ALFA 33 Y KADETT 1.6**



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



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

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

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

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

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

Su consumo, inferior a lo que

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

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

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

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

Contemple de nuevo el coche de la foto.

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

Con un motor de 5 cilindros de inyección.

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

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



Por delante del tiempo



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

## Hay que salvar el automóvil

**E**n nuestro encuentro casi diario con las gentes del automóvil es prácticamente inevitable eludir el tema de la crisis del sector. Los fabricantes, lógicamente, están preocupados, sobre todo porque el consumo interior no responde a sus necesidades. Si a esta atonía del mercado le añadimos la incomprensión de la Administración nos encontramos con un cuadro esperpéntico, justamente el que corresponde en la actualidad a la industria automovilística española.

El tema no es nuevo, lo que sucede es que esta semana el orfeón automovilístico español se ha unido en las páginas de un diario madrileño para entonar una vez más su «canto desesperado». Cinco frases son más que suficientes para hacer un retrato de la situación.

Para **Javier Oraa**, secretario general de General Motors, «desde la Administración Central y Local se discrimina el automóvil, se le considera perjudicial y dañino ecológicamente, e incluso peligroso por los accidentes de tráfico, y no se piensa en la responsabilidad que conlleva el no crear la infraestructura adecuada para reducir estos inconvenientes».

**Manuel Guasch**, presidente de Fasa-Renault, señala que no puede hablarse simplemente de una salida de la crisis, en plural, ya

que existe una que se manifiesta en cada empresa concreta, y otra crisis del automóvil que se refiere al sector en cuanto tal. **Jean Pierre Pissano**, director ge-

neral de Citroën Hispania, piensa que este sector «necesita hoy más que nunca de un respaldo, dadas las condiciones del mercado interior y dado el alto volumen de exportaciones a un mercado europeo saturado. El planteamiento de seguir considerando el automóvil como un artículo de lujo, con el tipo impositivo más fuerte de Europa, sólo superado ligeramente por Francia, es difícil de entender».

«Entre las medidas que habría que adoptar —señala **Patric P. Byrne**, consejero delegado de Ford España— podrían estar las de fomento de renovación del parque, las de revisión de las cargas impositivas que gravan la compra de automóviles nuevos, la mejor red de comunicaciones, áreas de aparcamiento, etcétera.»

**Juan Antonio Díaz Álvarez**, presidente de Seat, apunta que «desgraciadamente en este sector, como en otros, a la capacidad excedentaria europea, estimada en no menos de dos millones de automóviles, se añade la nuestra, que puede estimarse en unas 400.000 unidades».

Este es el cuadro que nos pintan los hombres del sector y que, sin lugar a dudas, puede ser un motivo de reflexión para el nuevo ministro de Industria, **Juan Majó**, al que hoy se dirigen todas las miradas. El esfuerzo, ministro, vale la pena. Porque, en definitiva, lo que está en juego es el ser o no ser del automóvil.



Félix Lázaro

### SUMARIO

<b>4</b> PUNTO DE MIRA M-16	<b>34</b> AGENDA
<b>6</b> LO ULTIMO Opel Kadett con maleta	<b>36</b> COMPRAR Y VENDER
<b>8</b> Citroën AX	<b>43</b> LA ESPAÑA DEL 600 Año 1968, escribe Luis Carandell
<b>10</b> A FONDO Citroën BX Sport	<b>49</b> XAVIER DOMINGO La China
<b>20</b> FRENTE A FRENTE Austin Maestro/Alfa 33/Opel Kadett	<b>50</b> OCIO Porsche Parade América
<b>27</b> MERCADO Oferta de la semana	<b>56</b> DEPORTE Debut del Lancia S4
<b>28</b> Precios de coches nuevos	<b>58</b> III Baja Montesblancos
<b>30</b> Precios de coches usados	<b>62</b> Campeonato del Mundo de Resistencia
<b>31</b> Precios motos	<b>65</b> 24 Horas de Montjuich
<b>33</b> CUENTENOS SU CASO	<b>66</b> JUAN BALLESTA Y RAFA CID

### Pág. 58

Tercera edición de la Baja Montesblancos-Monroe. Mil kilómetros a través del desierto con la participación de 900 pilotos de 12 países, en 208 motos y 256 coches.



### Pág. 62

Quinta prueba del Campeonato del Mundo de Resistencia, los mil kilómetros de Hockenheim, en Alemania. Nuevo dominio de Porsche y séptima plaza para Jesús Pareja.





## Derbi Coppa FDT

Derbi ha lanzado al mercado su ciclomotor Coppa FDT, una moto de agresivo aspecto deportivo siguiendo la pauta de realizaciones japonesas. Un carenado de faro y una quilla en la parte baja del motor refuerzan este aire de «carreras». El motor es un monocilíndrico con admisión por láminas de excelente respuesta, cuya potencia se transmite a través de un cambio de cuatro velocidades. Dos enormes relojes, cuentavuelvas y cuentakilómetros, se esconden en la cúpula para control del conductor. Suspensión delantera hidráulica y trasera con basculante, con mono amortiguador, freno de disco delante y llantas de aleación son algunas de las características más destacadas de este velomotor. El precio es de 129.950 pesetas, y ya está a la venta.



4/ Motor 16

## GASOLINAS IMPURAS

EL cambio de las gasolinas en España no se ha hecho sin traumas. Unos traumas que se están manifestando en los coches equipados con sistemas de inyección. BMW, Mercedes, etcétera están teniendo serios problemas para atender los problemas que están teniendo sus usuarios cuando los coches les comienzan a fallar o se les paran.

Los problemas van de un mal refinado de la gasolina a un alto grado de detonancia. Pero el caso es que los inyectores se estropean y hay que cambiarlos. Esperemos que Campsa —que según alguna de estas marcas afectadas ha reconocido el fallo— pueda ofrecer pronto un producto en condiciones.

De todas formas, vaya nuestra protesta por la supresión de la gasolina de 98 octanos, cuando la tendencia de los fabricantes es la de hacer motores de alta compresión, más limpios y que consumen menos.



## EL JUGUETE DE EUGENIO

DESDE su más tierna infancia, el humorista Eugenio soñaba con poseer un Matra-Simca, modelo que desde hace cinco años ha pasado a formar parte de su colección particular, en la que se incluyen un Ford Granada y un Mercedes. Eugenio, aunque confiesa que no le gusta conducir y que los coches son para él simplemente una herramienta de trabajo, considera el Matra como un juguete muy divertido de conducir.

## Derechos del conductor

Las acciones judiciales emprendidas por los automovilistas contra la actuación de la grúa y la Operación de Regulación del Aparcamiento —ORA—, están dando muchos quebraderos de cabeza al Ayuntamiento de Madrid.

Un nuevo fallo de la Audiencia Territorial de Madrid establece que la grúa sólo puede retirar un vehículo cuando el conductor no se encuentra presente o no está dispuesto a llevárselo, y condena al organismo municipal a devolver al recurrente el dinero pagado. Por otra parte, el Ayuntamiento, pretende que el Defensor del Pueblo reconozca la ordenanza que estableció la regulación del aparcamiento y de las tasas por estacionamiento vigilado, ya que argumenta que en ningún momento el Tribunal Supremo ha considerado ilegal la ORA.



## «SEA-BUG», EL ESCARABAJO MARINO

**La verdad por delante**  
Para los clientes de Peugeot se acabaron los problemas con el precio de los coches ya que la marca francesa, con un criterio muy acertado, ha decidido proporcionar a los compradores el precio total de sus vehículos. De esta forma, cuando se pregunte qué vale un coche no habrá sorpresas posteriores por haber olvidado el impuesto de lujo, las tasas de matriculación o el transporte.



PAUL Greene es un marinero australiano que pretende atravesar el estrecho de Bass en un Volkswagen que ha convertido en barco, y al que ha puesto el nombre de «Sea-bug» —«Bicho del mar»—. Este extraño artefacto es capaz de alcanzar diez nudos a la hora si el mar se encuentra en buenas condiciones, por lo que necesitaría cinco o seis días para recorrer las 420 millas náuticas que separan Australia de Tasmania. Si logra completar su viaje, en el futuro preparará una travesía del canal de la Mancha, a bordo, por supuesto, de su «escarabajo marino».

## CIENT OCTANOS

- La central sindical UGT apoya la compra de Seat por Volkswagen y ha pedido estar presente en las negociaciones que ambas compañías iniciarán después del verano para convertir la multinacional alemana en el mayor accionista de la empresa española.
- El ministro de Industria y Energía, Juan Majó, se ha entrevistado con los dirigentes de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles —Anfac— para analizar la situación del sector. En esta reunión los fabricantes solicitaron del ministro ayudas para las empresas españolas.
- Las ventas de Opel durante el primer semestre del año se han incrementado un 30,8 por 100 respecto al mismo periodo de 1984. Este aumento ha sido posible por el incremento de ventas del Corsa y de sus modelos importados.
- Según la recién aprobada ley de

## LOS DANESSES MAS ERICTOS

EL Gobierno danés ha bloqueado el acuerdo comunitario sobre las nuevas normas destinadas a reducir la contaminación por considerar que los niveles de emisión que se han fijado son insuficientes para proteger el ambiente. Esta oposición de Dinamarca ante el acuerdo, firmado por los otros nueve socios el pasado junio en Luxemburgo, impide la aplicación de las normas unificadas, ya que se requiere un acuerdo unánime para que entren en vigor.

En el próximo número de MOTOR 16 se publicará la lista de los cien lectores premiados con el juego «Trivia! Educa-MOTOR 16».

## Ford Real

Aunque Ford Motor no está obteniendo resultados brillantes en Europa, su segundo mercado en importancia del mundo, la filial española tuvo el pasado año unos beneficios netos de casi once mil millones de pesetas, lo que supone multiplicar por más de tres sus ganancias de 1983. Estos resultados han sido posibles gracias a la política exportadora de la compañía, ya que las exportaciones supusieron en 1984 el 71 por 100 de las unidades producidas. Mientras tanto, por primera vez un miembro de la



familia real británica aparece junto a un vehículo Ford en un sello de correos. La reina madre ha elegido su Ford V8 Pilot, para posar junto a él, en el sello conmemorativo de su ochenta y cinco cumpleaños.

## Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información), José María Cernuda (Mercado), Sergio Piccione (Producto), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma), Carlos Berbel (Gran Bretaña), Francisco Ibáñez (Suiza), Lia Levit (Argentina), Charles G. Proche (Long Beach, California), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor), Enrique Blanco (Pruebas), Gigi Corbetta (Motos), Xavier Domingo (Gastronomía), Jaime Hernández (Pruebas), José Luis Leirado (Ilustraciones), Enrique Llorca (Ilustraciones), Andrés Mas (Pruebas), Enrique Ortega (Ilustraciones), Pilar Parra (Caprichos), Víctor Piccione (Pruebas), Francisco Podaders (Diseño), José Robledo (Pruebas), Carmen Rico-Godoy, José Luis de la Viña (Náutica).

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

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

Director gerente: José Luis Virumbrales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28017. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre c.

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

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

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

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

Difusión controlada por OJD







**SE FABRICARA  
EN ESPAÑA**

# **OPEL KADETT ESTRENA MALETA**



**O**PEL trabaja a marchas forzadas para terminar de poner a punto la versión tres volúmenes del Opel Kadett, el Coche del Año en Europa 1985. Si mecánicamente no tiene grandes novedades, estéticamente rompe con la estética de la versión inicial. Todo el estu-

dio aerodinámico queda en buena parte descompensado por el añadido de este maletero, que hace también que aumente la longitud total del vehículo. Pero en Opel tienen la experiencia de que todas esas cuerdas de penetración aerodinámica no son suficientemente apreciadas por un sector de público conservador. Un sector de público que es lo suficientemente importante como para que sea necesario contentarles con una línea más convencional. La siguiente versión del Kadett con maletero será la cabriolet, que debería aparecer en la primavera de 1986.

Volviendo a esta nueva versión tres volúmenes del Kadett, debemos destacar que parece destinada a fabricarse en la factoría que tiene General Motors en Figueruelas, y ser exportada a toda Euro-

pa. Finalmente, en la alta dirección de la marca en Europa, han dado luz verde para la fabricación de un segundo modelo en España. Un modelo que va a ser el Kadett, y precisamente en esta variante. Una decisión lógica, a fin de no diversificar más de la cuenta las líneas del modelo en Alemania.



**PARA 1986**

# EL CITROËN AX MAS CERCA

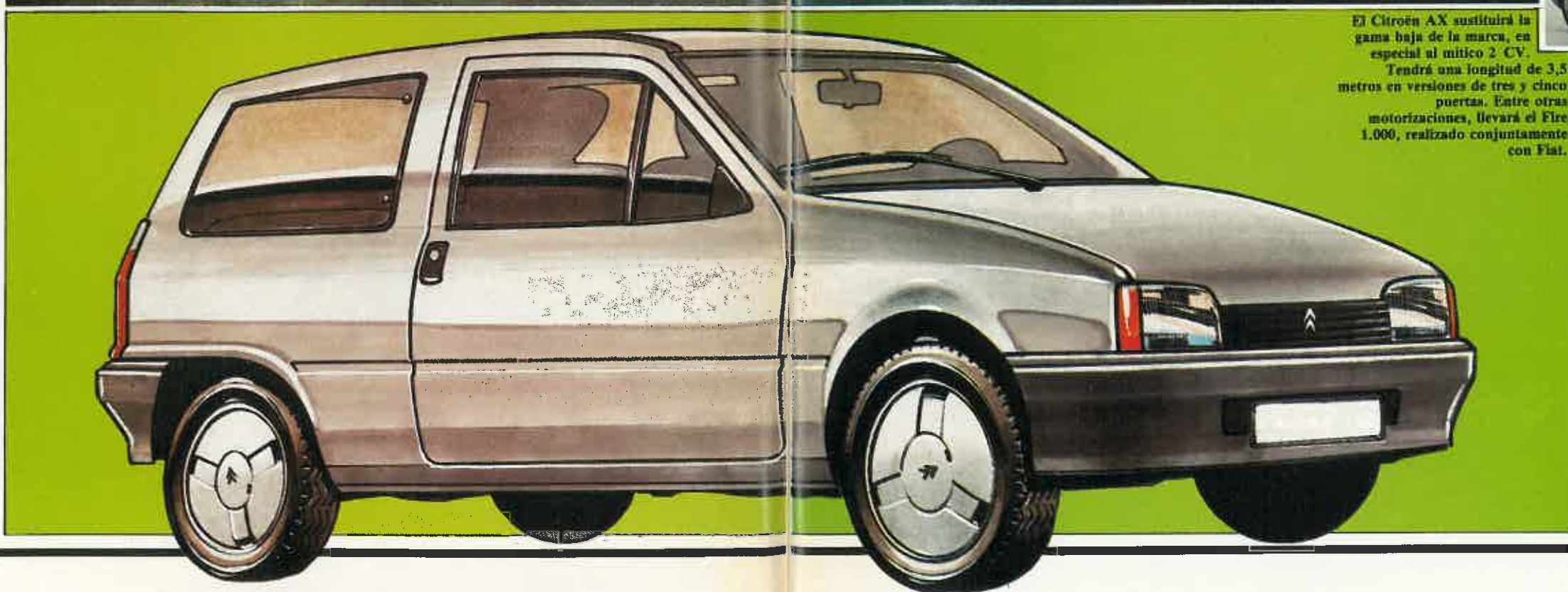
**C**OMO muy pronto debería hacer su aparición en público con motivo del Salón de Ginebra de 1986, aunque lo que parece más probable es que su lanzamiento efectivo sea en el verano de ese mismo año y que se convierta en la gran estrella del Salón de París.

Será el nuevo modelo de Citroën y, hasta ahora, se le ha conocido el nombre en clave de ZA. Sin embargo, para su lanzamiento se baraja el que se vaya a llamar AX, completando la saga de los X con el BX y el CX, junto con otros nombres, unos de fuerte fonética francesa y otros pertenecientes a islas y parajes tropicales.

El nuevo coche es muy compacto, tendrá una longitud total de 3,5 metros, es decir, 20 centímetros menos que el Peugeot 205 y viene a reemplazar toda la gama baja de la marca, desde el mítico 2CV a los ya desaparecidos en Francia LNA.

El Citroën AX se ofrecerá en versiones de tres y cinco puertas, con diferentes motores que van de los 1.124 centímetros cúbicos hasta los 1.360. El grupo PSA, al que pertenece Citroën, había previsto para este coche el motor Fire 1.000 realizado a medias con Fiat, pero las dificultades económicas por las que ha atravesado la empresa, así como la economía que supone el emplear un motor ya existente, les ha decidido a utilizar este motor Douvrin ya conocido en los Visa y LNA de la marca. Este va en bloque, el motor lleva el cambio integrado con engrase común.

En el desarrollo de este nuevo modelo, Citroën se ha planteado dos objetivos



que repercutirán directamente en los consumos: el bajo peso y una buena aerodinámica. Para conseguir el primero de estos resultados, ha utilizado profusamente los materiales plásticos, como ya había comenzado hacer con el modelo BX. Todo el portón trasero y otras partes de la carrocería han sido realizados en material plástico.

En cuanto al aspecto aerodinámico, han tomado muchas soluciones del prototipo ECO 2.000, que fue presentado en el último Salón de París. La línea es muy redondeada, con un parabrisas muy inclinado.

En lo que se refiere a las demás soluciones mecánicas, la suspensión es independiente a las cuatro ruer-



El Citroën AX sustituirá la gama baja de la marca, en especial al mítico 2 CV. Tendrá una longitud de 3,5 metros en versiones de tres y cinco puertas. Entre otras motorizaciones, llevará el Fire 1.000, realizado conjuntamente con Fiat.

das, un poco parecida a la del Visa, con la que se han conseguido excelentes resultados.

En Citroën no han querido recurrir al sistema hidráulico con la monoesfera que regula la altura del eje trasero que se había anunciado en el ECO 2.000. La dirección es a cremallera y los frenos son de disco delante y de tambor atrás.

De momento, la producción de este modelo está prevista en Francia, en la factoría de Aulnay, pero existen posibilidades de que Vigo apoye a esta planta francesa en la producción del modelo a partir de finales de 1986. Esto depende de que sean positivos los acuerdos entre PSA y la Administración española.



A FONDO

**BX SPORT**

**¡CHAPEAU CITROËN!**

PROBADO  
MOTOR 16



«Con unos consumos muy razonables,  
casi alcanza los 200 km/h.»

«Su precio final rondará  
los 2.250.000 pesetas»

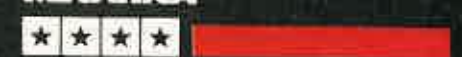
**VIRTUDES DEFECTOS**

- |                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| Brillantes prestaciones | Precio poco competitivo |
| Línea atractiva         | Sonoridad mejorable     |
| Agarre excelente        | Interior muy caluroso   |

**E**N la actualidad, la gama del Citroën BX en sus versiones de gasolina la constituyen, en cuanto a motorizaciones, el 14 (72 CV), el 16 (92 CV) y el GT (105 CV), todos ellos, fabricados en España. Desde hace un par de días se añade un nuevo elemento más, lamentablemente —por su precio— importado de Francia, con ya una más que respetable

cifra de caballos: 126. Se trata de un experimento de la marca, encargado a un preparador del prestigio de Danielson y en un número limitado de unidades, pero que constituye una realización brillantísima, capaz de superar los 200 kilómetros por hora (en condiciones favorables), llamada a potenciar la imagen del BX como automóvil también deportivo.

**MECANICA**



En el proceso de reestructuración del holding PSA (Peugeot-Talbot y Citroën), uno de sus aciertos ha sido sin duda el esfuerzo de inversiones necesarios para el lanzamiento del motor XU en sus distintas versiones. Nació prime-





El cuadro de instrumentos se hereda del modelo 19 GT. Faltan los relojes de temperatura de agua y aceite. Los satélites tienen algunas ventajas, pero también inconvenientes. Hace falta un periodo de habituamiento para manejarlo

ro como Diesel 1900, equipando al Peugeot 305; posteriormente se instaló en el Horizon y en el BX y con la cilindrada reducida a 1.700, en el Visa y el Peugeot 205 D. Este motor es considerado en la actualidad como el mejor diesel ligero del mundo. Pues bien, contrariamente a lo que es habitual, la versión de gasolina apareció con posterioridad, también primero en los 305 y más recientemente en el BX GT.

Se trata de un motor todo él en aluminio, con camisas intercambiables y se sitúa, transversalmente, muy inclinado hacia atrás, lo que permite un morro muy inclinado y penetrante. Sobre el motor original del GT y sus 105 caballos de potencia, Danielson ha llevado a cabo un trabajo de preparación muy concienzudo. Así, se ha modificado la forma de las cámaras de combustión; los asientos de las válvulas, se han instalado pistones de aleación con una forma distinta de cabeza y se ha cambiado el esquema del árbol de levas, ahora más cruzado.

En definitiva, se ha llevado a cabo un notable trabajo para proporcionar más potencia y brillantez al conjunto. Por cierto que, para quien quiera transformar su actual GT en un Sport, se le ponen las cosas muy difíciles y sobre todo, muy costosas.

Si en el GT se recurría a un carburador doble, en el Sport se utilizan dos dobles, con un nuevo colector en aluminio y cuatro cortas trompetas de admisión. El trabajo realizado ha sido magnífico. Se obtienen 126 caballos (un 20 por 100 más que en el GT) y, sobre todo, una curva de par muy progresiva y plana. Aunque el régimen de

par máximo se sitúa muy alto, a 4.200 rpm., a 2.500 rpm. ya tenemos los 16,5 mkg. de la versión GT. Con esto queremos decir que el motor del Sport es enormemente progresivo, siendo fácil

de conducir incluso en ciudad, ya que a partir de 2.000 rpm. podemos salir en 5.ª velocidad sin problemas.

Se ha logrado, pues, un motor muy brioso, con caballos, con cierta rabia a regímenes elevados, pero enormemente domesticado para su utilización diaria, lo que no suele ser frecuente en preparaciones de hombres como Danielson, especializado en competición.

Como únicos peros a este motor del Sport podemos citar un ralenti algo recalcitrante (sobre todo en caliente) y un nivel de rumorosidad más elevado que las versiones hasta ahora conocidas. En todo caso, este último aspecto no tiene la menor importancia en un modelo claramente deportivo. El coche probado acusaba un consumo de aceite superior al normal, pero tampoco alarmante. Lamentablemente, la ausencia de un indicador de temperatura de aceite (así como de la del agua) nos impide conocer esta importante función, sobre todo, cuando circulamos por autopista a elevada velocidad.

Los demás elementos mecánicos del BX son sobradamente conocidos, por lo que nos limitaremos a mencionar la dirección asistida (ya de serie en el GT y opcional e imprescindible en el 16) y los cuatro discos ventilados. El freno de mano sigue actuando sobre las ruedas delanteras.

COMPORTAMIENTO

Citroën sigue siendo fiel a la suspensión hidroneumática, que es una característica determinante en el BX. Para

FICHA TÉCNICA



CITROËN BX SPORT

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal, inclinado 30° hacia atrás. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.905 c.c. (83x88 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Dos carburadores de doble cuerpo, de apertura simultánea. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad del depósito: 52 litros. Potencia máxima: 126 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 17,2 mkg. a 4.200 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,7 km/h.; 2.ª, 15,2 km/h.; 3.ª, 21,1 km/h.; 4.ª, 26,8 km/h.; 5.ª, 33,1 km/h. Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 2,83. Diámetro de giro: 10,7 metros.

**FRENOS** Sistema: Discos semiventilados delanteros, discos traseros.

**SUSPENSIONES** Tipo: Independientes las cuatro ruedas. Hidroneumática.

**RUEDAS** Llantas: De aluminio, de 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: Michelin MXV 185/60 R14. Repuesto: 165/70.

**PESO** En orden de marcha: 1.010 kg.



Los aditamentos plásticos están muy logrados. Destaca el llamativo alerón trasero. Un mayor ancho de vías obliga al montaje de aletines. Los estribos le confieren un aspecto muy deportivo

esta versión, además de haberse endurecido por un tarado más enérgico del circuito hidráulico, se han incrementado los diámetros de las estabilizadoras.

El resultado es excelente. Si siempre el BX se ha mostrado irrepachable en este aspecto, ahora el coche gira más plano y siempre agarrado al suelo como una lapa. El morro tiene cierta tendencia a derrapar, sobre todo, en las curvas cerradas, como ocurre con todos los tracción delantera, y los 126 caballos son ya una cifra considerable, por lo que se produce también en curvas cerradas una ligera pérdida de adherencia. Pero estamos hablando de situaciones límite que muy pocas veces van a plantearse a los conductores, ni siquiera rodando en carretera abierta a alta velocidad.

Los frenos son más que suficientes para detener los 1.010 kilos de peso (10



A los faros delanteros se añaden dos suplementarios, en el faldón

más que el GT) en toda circunstancia, con el tacto tradicional de los Citroën, en los que apenas hay recorrido en el pedal. Es fácil bloquear las ruedas en mojado y prácticamente imposible efectuar un punta-tacón por esta ausencia de recorrido.

La caja de cambio se maneja con una enorme suavidad. Se ha acortado el grupo cónico y se han modificado las relaciones de la caja. La 5.ª es de 33,1 kilómetros por hora a 1.000 rpm., que es un valor de compromiso entre una larga marcha de desahogo y una quinta de utilización deportiva. Prueba de ello es que la velocidad máxima se alcanza en esta marcha sólo ligeramente por encima del régimen de potencia máxima, concretamente a 5.950 rpm. El motor, en llano, ya no tira más y ayudado por el desnivel, puede aún subir hasta las 6.050 rpm. y alcanzar los

PRESTACIONES



<b>VELOCIDAD MAXIMA</b> (km./h.) .....	197,8
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m. salida parada .....	17,1
1.000 m. salida parada .....	30,9
De 0 a 100 km./h. ....	8,9
<b>RECUPERACION (seg.)</b>	
400 m. desde 40 km./h. en 4.ª ...	18,2
400 m. desde 40 km./h. en 5.ª ...	19,7
1.000 m. desde 40 km./h. en 4.ª ...	32,6
1.000 m. desde 40 km./h. en 5.ª ...	36,4
De 80 a 120 km./h. en 4.ª .....	8,3
De 80 a 120 km./h. en 5.ª .....	11,2

SONORIDAD



Al ralenti .....	45,0
A 60 km/h. ....	62,7
A 90 km/h. ....	65,3
A 120 km/h. ....	69,4
A 140 km/h. ....	75,7
A tope .....	80,9

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

FRENOS



<b>DISTANCIA DE FRENADO</b> (en metros)	
A 60 km/h. ....	14,5
A 100 km/h. ....	38,9
A 120 km/h. ....	51,8



# LIDO-VARIO

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

# EL GRAN JAPONÉS



## Cómodo

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

## Automático

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

## Seguro

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



## A FONDO

200 km/h de cronómetro, que se transforman en 215 de marcador, por cierto, bastante preciso. Afortunadamente, Citroën ha retornado al sistema de relojes, que apareció en el GT sustituyendo a su querido marcador circular lupa y colorines.

Estábamos expectantes por conocer los consumos de este Sport. Un motor realizado por un preparador y con dos carburadores dobles de apertura simultánea, es en teoría bastante generoso en los consumos. Sin embargo, el BX Sport nos ha ofrecido unos consumos más que razonables, económicos, excepto en utilización exhaustiva, nunca se llega a los 10 litros, con un valor de 8,5 litros a 120 km/h muy notable. En este sentido, la magnífica aerodinámica del modelo (CX = 0,325) es uno de los factores de estos bajos consumos a velocidades más o menos estabilizadas.

En cuanto a prestaciones, nada que reprochar. Al margen de la velocidad punta, las aceleraciones y recuperacio-

### CONSUMO



	L./100 km.
<b>CIUDAD</b>	
A 27,1 km/h. de media .....	11,7
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h. de cruceo .....	6,5
En conducción rápida .....	11,9
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h. de cruceo .....	8,2
A 170 km/h. de cruceo .....	10,9
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Consumo medio ponderado .....	9,8
Recorrido (kilómetros) .....	470

nes, favorecidas por una caja de cambio bien escalonada y de accionamiento rápido, son dignas del nombre adoptado. Los adelantamientos se hacen en un santiamén, lo que proporciona una seguridad encomiable. En definitiva, el coche se tiene, anda y consume razonablemente, ¿qué más se le puede pedir?: que sea bonito.

### CARROCERIA



Pues bien, a juzgar por el interés que ha despertado en todos los que lo han visto circular, tenemos que afirmar que el BX Sport es también bonito. El «pizicato» ha que ha sido sometido ha logrado el resultado esperado: sin llegar al horterismo, se consigue un atractivo notable con los elementos adicionales. El alerón posterior es el toque más original, pero no único, ya que los aletines (obligados ante el incremento en la anchura), el spoiler delantero con los faros incorporados y los estribos longitudinales le confieren una personalidad



Como en todos los BX, la altura de las suspensiones puede modificarse. En la fotografía, el coche se ha levantado hasta el máximo, para superar un obstáculo.



Los asientos se tapizan en tejido exclusivo, atractivo pero muy caluroso en esta época veraniega. Los delanteros han mejorado en el confort y en la envoltura.



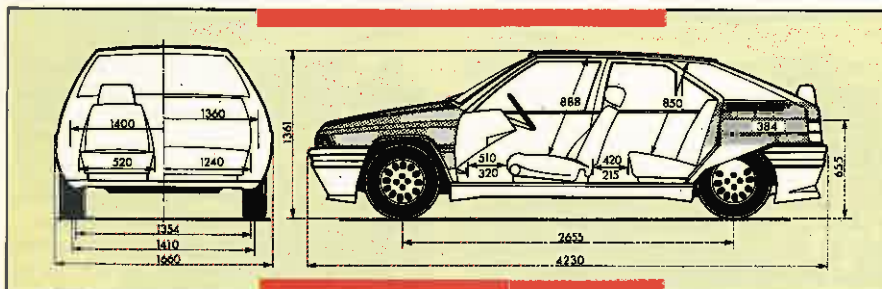
EQUIPAMIENTO



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



propia que sin duda envidiarán muchos de los usuarios de los actuales GT. Estamos convencidos de que si alguien se decide a comercializar estos elementos



de plástico los va a vender como rosquillas incluso entre los propietarios de los más modestos BX 14... y si no, al tiempo.

En cuanto a la carrocería, en sí misma, es sobradamente conocida como para insistir demasiado. Es suficientemente amplia, con un generoso maletero, fácil de cargar. Como es una versión limitada no tienen ninguna opción, porque sería interesante ofrecer el asiento partido (que no se ofrece en ninguna versión) y desde luego el aire acondicionado. Por línea y cristales tendidos, el interior es caluroso; pero además, con la tapicería especial del Sport, en color negro, resulta atormetadoramente caluroso. Afortunadamente, la ventilación no es mala. El puesto de conducción ofrece unos buenos y cómodos asientos, con reglaje de altura e inclinación, en el que se han solucionado en parte los problemas de curvatura de respaldo o al menos éstos, algo más duros que los conocidos del BX, nos han parecido mejores para el apoyo dorsal.

Los mandos, muy agrupados alrededor del volante, son eficaces, pero complicados para quien conduce el coche por vez primera, a la vez que criticables algunos aspectos, como los mandos del claxon. Un reloj de cuarzo en postura absurda es lo más criticable. El equipamiento es completo pero no excesivo. Faltan relojes de temperatura

# EL PRIMERO DE LA MAÑANA.



No lo decimos nosotros. Lo certifica el Estudio General de Medios en su último sondeo.

El programa de la Cope, "Protagonistas," presentado y dirigido por Luis del Olmo, es el que registra mayor índice de audiencia en las mañanas de la radio.

# LA PRIMERA DE LA TARDE.



Y con "Directamente Encarna," otro de los programas populares de la Cope, Encarna Sánchez hace lo propio entre las 5 y las 8 de la tarde nacional.



**LA COPE A TOPE.**

Lo dice el EGM.





La eficacia del BX Sport es excepcional. Con un agarre ya magnífico en las anteriores versiones, ahora se mejora por diferentes tarados de suspensiones y mayor anchura en la vía trasera. La dirección es asistida.

de agua y aceite, aunque tiene un avisador de puertas abiertas. Incorpora elevallas eléctricas delante, pero no detrás como el GT y cierre centralizado, con mando en las dos puertas, mucho más lógico que la moda de los alemanes de apertura y cierre únicamente en la puerta del conductor. El maletero sólo puede abrirse accionando las cerraduras de las puertas, lo que es molesto cuando se quiere utilizar el maletero... pero en fin, todo esto son pequeños detalles nimios que en nada ensombrecen las cualidades del modelo, en el que, por cierto, hemos apreciado una notable diferencia en calidad de

terminación muy de agradecer, aunque reconocemos que Citroën ha ganado mucho en los últimos años.

### FRENTE A SUS RIVALES

¡Qué lástima! Qué pena que el precio del Sport nos eche por tierra parte de las ganas de comprarlo. Aunque aún no se ha fijado, finalmente, habrá que pagar alrededor de los dos millones y cuarto de pesetas por el más potente BX. Y eso lo aleja de algunos de sus teóricos rivales, a los que, por otro lado, no es fácil encontrar. Porque coches de 130 caballos de potencia, en una categoría media/alta como el BX, sin las incomodidades de los puramente deportivos, se cuentan con los dedos de una mano. El BMW 320i se aleja por precio, al igual que el Audi Coupe (al que por cierto se parece bastante exteriormente). El Sierra y Ascona (probado la pasada semana) se quedan ligeramente cortos de potencia, si bien son notablemente más baratos. Otros, como el Kadett GSi, se inscriben en una categoría inferior.

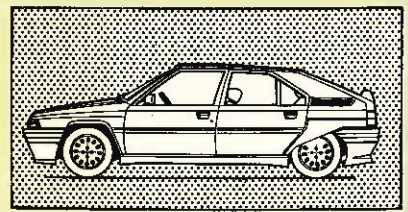
Otro tanto podríamos decir del Fiat Ritmo 130 Abarth, pero coincide con el BX Sport en potencia y precio, por lo que lo consideramos un rival directo.

En definitiva, nos encontramos con cuatro rivales directos. Curiosamente, tres son italianos y el cuarto, nacional: el Renault 18. La verdad es que la berlina de Renault no tiene nada que hacer frente al BX; ya en su día, quedaba derrotado por el BX GT, así que... Luego, ya entre los demás, es cuestión de gustos. Por amplitud, el BX es superior. Como, por otro lado, el BX es un coche altamente equilibrado y fácil de conducir, nosotros, con muy pocas dudas, nos inclinamos por el buen BX Sport ante estos rivales aquí ofrecidos.

José M. Cernuda  
Fotos: Alfonso J. Nieto

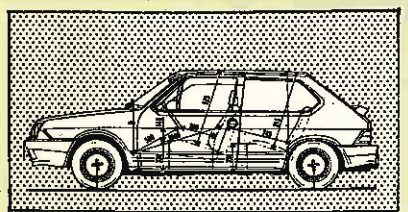
#### CITROËN BX SPORT 2.250.000 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 130 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.010 kilos. Velocidad máxima: 197,8 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 384 litros.



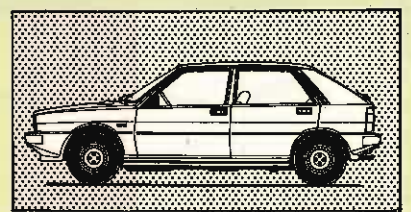
#### FIAT RITMO 130 TC 2.070.698 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 130 CV a 5.900 rpm. Peso: 990 kilos. Velocidad máxima: 190,9 km/h. Consumo medio ponderado: 10,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 334 litros.



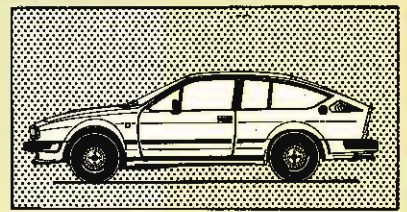
#### LANCIA DELTA HF TURBO 2.185.649 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.585 c.c. Potencia: 130 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.000 kilos. Velocidad máxima: 198,2 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 230 litros.



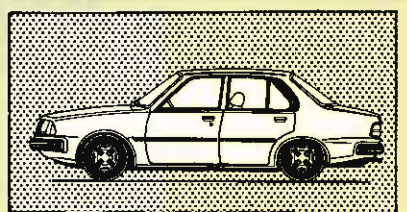
#### ALFA GTV 2.0 2.570.498 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.962 c.c. Potencia: 130 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.100 kilos. Velocidad máxima: 190 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 252 litros.



#### RENAULT 18 TURBO 1.572.614 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.565 c.c. Potencia: 125 CV a 5.550 rpm. Peso: 1.040 kilos. Velocidad máxima: 183,9 km/h. Consumo medio ponderado: 10,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 348 litros.



# Muchos pagan millones por alcanzar prestaciones brillantes.



Los más inteligentes, sólo 1.101.100 FF\* pts.

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

#### EJEMPLO DE FINANCIACION

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

Sólo el Peugeot 505 reúne la potencia, la robustez, la economía, la elasticidad, la seguridad y la aceleración, por poco más de 1.000.000 Pts. F.F.

Una prueba contundente de que alcanzar prestaciones brillantes no cuesta millones.

Aunque algunos los paguen.

**PEUGEOT 505**  
La Razón y la Pasión de los inteligentes.





## FRENTE A FRENTE

# AUSTIN MAESTRO MAYFAIR CONTRA ALFA 33 Q.O. Y OPEL KADETT 1.6 GLS

## SILUETA EN TRES GUSTOS

Los tres rivales de la prueba, Alfa Romeo Quadrifoglio Oro, Austin Maestro Mayfair y Opel Kadett 1.6 GLS, responden a un mismo esquema, son coches importados, familiares, con carrocería de cinco puertas y tamaño medio, de precio alrededor del millón y medio, con un estilo bastante joven, coches que se mueven con igual soltura en ciudad y en carretera, que hacen gala de bastante nervio y de consumos bastante recortados. Los tres son automóviles con una silueta fuera de lo normal,

y una personalidad muy acusada, coches de reacciones muy suaves, que se adaptan bien al estilo de los usuarios inquietos empeñados en encontrar un modelo distinguido, pero no llamativo.

El enfrentamiento de estos tres modelos se ha hecho a lo largo de más de mil quinientos kilómetros, siempre desde un punto de vista: el de una persona de corazón joven que necesita un automóvil con un espacio interior de gran amplitud, equipado con una mecánica briosa y, al mismo tiempo elástica, un coche económico tanto en el

capítulo de consumo como en el de mantenimiento. A lo largo de esos casi cinco mil kilómetros de prueba, los tres coches han puesto de relieve su gran facilidad de manejo, su buen nivel de prestaciones y su poder de atracción, en definitiva, su exclusividad.

El Opel es el que da al final el mejor compromiso entre los distintos capítulos; el Kadett queda algo por delante del Austin, que también responde a esas exigencias, pero debe mejorar en algunos capítulos muy particulares. El Alfa se sitúa un poco en otro mundo,

ya que se dirige a los usuarios de corazón más deportivo, que no quieren renunciar al refinamiento ni a la exquisitez de equipamiento.

### INTERIORES: TRES MUNDOS EN CUATRO METROS

El Austin Maestro es más amplio que el Opel Kadett y el Alfa 33. El espacio habitable del coche inglés es el suficiente para que cinco adultos viajen sin el menor problema, incluso durante trayectos bastante largos. El Kadett saca ventaja de la forma redondeada de sus flancos para quedar en segundo lugar, mientras que el Alfa 33 pierde pie en este capítulo por la rectitud de sus paredes laterales, que resta bastante anchura a la altura de los hombros.

El Maestro es también muy superior a sus dos rivales en lo que se refiere a espacio despejado para las piernas de los pasajeros. En el coche inglés, los ocupantes del asiento posterior no tienen nunca sensación de claustrofobia, ni con las butacas delanteras retrasadas al máximo; el Alfa también se porta muy bien en este aspecto, mientras que



en el Opel el hueco que queda libre es muy justo.

En lo referente a accesibilidad, el Maestro es algo mejor que sus rivales. Los pasajeros del Austin entran y salen sin el menor problema, las puertas son grandes en todos los sentidos y no hay obstáculos; en el Opel no hay tampoco la menor queja, mientras que en el Alfa aparecen algunas pegas por culpa de la poca altura del conjunto.

La postura de conducción del Alfa es la mejor adaptada al usuario medio español, a la persona que tiene una estatura comprendida entre 1,65 y 1,75 metros; en el 33, el volante es regulable en altura y los mandos están dispuestos de una forma muy natural, por lo que el usuario, sea cual sea su talla, se acopla con la misma precisión que un piloto de Fórmula 1 se adapta a su coche de carreras. En el Maestro, los mandos también van situados en el lugar exacto y no hay el menor reproche para el conjunto; la base del asiento es alta, que da un toque bastante familiar que agrada a los usuarios de corazón más tranquilo. El Opel ocupa el último lugar en este capítulo, no sólo por culpa

de la disposición de los pedales, que exige unas piernas de longitud kilométrica para pisarlos a fondo, sino también por culpa del volante situado más alto de lo normal.

El volante del Kadett es, sin embargo, el mejor diseñado; su tacto es excelente, el diámetro es muy apropiado y el grosor del aro casi el ideal. El volante del Maestro tiene un tacto menos delicado, pero es pasable a la hora de su manejo, mientras que el volante de madera del Alfa hace gala de espectacularidad desde el punto de vista estético y de inutilidad desde el punto de vista práctico, su recubrimiento de barniz es tan resbaladizo e incómodo que exige el uso de guantes a poco que suden las palmas de las manos.

El tablero de instrumentos del Alfa 33 es más completo que el del Maestro y el del Kadett. El cuadro del coche italiano se mueve de forma conjunta con la caña de la dirección, por lo que nunca hay problemas de lectura. Los cuadros del Austin y del Opel se leen también con mucha facilidad por el buen tamaño de todos los cuadrantes. El Alfa es mucho mejor que sus dos rivales en cuanto se refiere a cantidad de instrumentación. El coche italiano recibe de serie no sólo un panel de control, que informa sobre diferentes aspectos mecánicos relacionados con la seguri-



Con su tradicional volante de madera, el salpicadero del Alfa es, por lo menos, imaginativo. A la derecha, el sobrio del Kadett.



De líneas muy angulosas, el cuadro de instrumentos del Maestro es notablemente completo y atractivo.



**CONSUMO**



	Alfa	Austin	Opel
<b>CIUDAD</b>			
A 27,1 km/h. ....	11,2	10,3	9,7
<b>CARRETERA</b>			
A 90 km/h. de crucero .....	6,3	5,8	5,7
En conducción rápida .....	13,1	12,0	12,3
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 km/h. de crucero .....	7,5	7,3	6,9
A fondo .....	10,2	12,5	9,3
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>			
Consumo medio ponderado .....	9,4	8,7	8,2
Recorrido (kilómetros) .....	480	525	550

dad, sino también con un ordenador de viaje, cuyo único problema es su mala colocación en la consola central, al ir situado muy abajo dificulta las lecturas rápidas; el coche inglés y el alemán son más modestos en este aspecto, pero dan buena información.

Los asientos no son nada del otro mundo en ninguno de los tres coches; en última instancia, los asientos del Austin y el Opel son algo mejores que



De arriba a abajo: Alfa, Kadett y Maestro. El mejor equipado, el Alfa.

**PRESTACIONES**



	Alfa	Austin	Opel
<b>VELOCIDAD MAX.</b>			
(km/h.) .....	168,4	165,2	169,2
<b>ACELERACION (seg.)</b>			
400 m. salida parada .....	17,8	18,4	18,3
1.000 m. salida parada .....	33,0	34,5	34,1
De 0 a 100 km/h. ....	10,0	11,0	11,0
<b>RECUPERACION (seg.)</b>			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .....	20,6	21,3	21,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .....	23,4	24,2	23,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .....	37,0	38,1	37,1
1.000 m. desde 40 km/h. 5.ª .....	42,8	43,6	44,0
De 80 a 120 km/h. en 4.ª .....	13,4	14,3	13,3
De 80 a 120 km/h. en 5.ª .....	20,4	21,8	18,9

los del Alfa. Las butacas delanteras del Maestro tienen una forma anatómica bastante aceptable, tanto en la base como en el respaldo, pero no ofrecen mucho apoyo en la zona lumbar y tampoco recogen el cuerpo con excesiva firmeza. Las butacas del Kadett y las del 33 tienen un respaldo bastante recto que no es del agrado de las espaldas más delicadas.

Los asientos posteriores del Austin y

**FICHA TECNICA**



	ALFA 33 Q.O.	AUSTIN MAESTRO	OPEL KADETT 1.6
<b>MOTOR</b>			
Disposición .....	Del. longitudinal	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros .....	4 horizontales y opuestos	4 en línea	4 en línea
Cilindrada .....	1.490 c.c.	1.598 c.c.	1.598 c.c.
Cigüeñal .....	De 3 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución .....	2 árboles de levas en cabeza accionados por correa	Arbol de levas en cabeza accionado por cadena	Arbol de levas en cabeza accionado por correa
<b>Alimentación</b> .....	2 carburadores doble cuerpo	1 carburador	1 carburador
<b>Compresión</b> .....	9 a 1	9,6 a 1	9,2 a 1
Tipo de carburante .....	Gasolina de 97 octanos	Gasolina de 97 octanos	Gasolina de 97 octanos
Capacidad del depósito .....	50 l.	42 l.	42 l.
Potencia máxima .....	95 CV a 5.750 rpm.	83 CV a 5.600 rpm.	90 CV a 5.800 rpm.
Par máximo .....	13,3 mkg. a 4.000 rpm.	12,8 mkg. a 3.500 rpm.	12,8 mkg. a 4.000 rpm.
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción .....	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio .....	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª .....	7,8 km/h.	8,2 km/h.	7,8 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª .....	14,2 km/h.	14,5 km/h.	13,6 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª .....	21,0 km/h.	21,8 km/h.	20,8 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª .....	28,4 km/h.	30,9 km/h.	29,9 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª .....	35,3 km/h.	39,4 km/h.	37,5 km/h.
<b>DIRECCION</b>			
Tipo .....	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Vueltas de volante entre topes .....	3,4	4,2	4,1
Diámetro de giro .....	10,4	10,3	10,5
<b>FRENOS</b>			
Sistema .....	Discos delante y tambores detrás con servo	Discos delante y tambores detrás con servo	Discos delante y tambores detrás con servo
<b>SUSPENSIONES</b>			
Tipo .....	Independiente delante y eje rígido detrás	Anterior independiente, posterior semiindependiente	Ruedas independientes delante y semiindependientes detrás
<b>RUEDAS</b>			
Llantas .....	De chapa 5 x 14 pulgadas	De chapa 5 x 13 pulgadas	De chapa 5 x 13 pulgadas
Neumáticos .....	185/60 R 14	165 SR 13	155 TR 13
<b>PESO</b>			
En orden de marcha .....	890 kg.	968 kg.	945 kg.

**SONORIDAD**



	Alfa	Austin	Opel
Al ralentí .....	60,5	51,5	55,0
A 60 km/h. ....	66,5	66,2	64,5
A 90 km/h. ....	68,7	68,5	68,0
A 120 km/h. ....	70,5	72,9	73,1
A 140 km/h. ....	73,1	76,5	76,0
A tope .....	78,5	78,6	80,2

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

**FRENOS**



**DISTANCIA DE FRENADO (en metros):**

	Alfa	Austin	Opel
A 60 km/h. ....	15,3	12,5	12,0
A 100 km/h. ....	41,7	37,0	37,7
A 120 km/h. ....	58,0	51,0	56,0

**FRENTE A FRENTE**



**ALFA 33 Q.O.**  
Precio en la calle:  
**1.744.787 ptas.**

Fecha de presentación: Septiembre del 84\*.  
Importador: Alfa Romeo Española, S. A.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilometraje.  
Número de talleres: 35.  
Plazo de entrega: Inmediato.

\* Versión Quadrifoglio Oro.

**VIRTUDES DEFECTOS**

- Motor muy elástico.
- Prestaciones brillantes.
- Equipamiento completo.
- Rasca la primera velocidad.
- Consumo en ciudad.
- Dirección pesada en maniobras.

El Alfa es el más caro de todo el lote, pero también el de equipamiento más completo.



**OPEL KADETT GLS 1.6**  
Precio en la calle:  
**1.505.630 ptas.**

Fecha de presentación: Septiembre del 84.  
Importador: General Motors España, S. A.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilometraje.  
Número de talleres: 220.  
Plazo de entrega: Inmediato.

**VIRTUDES DEFECTOS**

- Consumo.
- Amplitud interior.
- Frenos eficaces.
- Visibilidad hacia atrás limitada.
- Asiento trasero incómodo.
- Dirección pesada en maniobras.

El Kadett, galardonado «Coche del año en Europa», es de todos ellos el que goza de más aceptación.



**AUSTIN MAESTRO MAYFAIR**  
Precio en la calle:  
**1.515.939 ptas.**

Fecha de presentación: Mayo del 85.  
Importador: Austin Rover Ibérica.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilometraje.  
Número de talleres: 46.  
Plazo de entrega: Inmediato.

**VIRTUDES DEFECTOS**

- Amplitud interior.
- Frenos potentes.
- Confort de marcha.
- Acabado mejorable.
- Dirección muy desmultiplicada.
- Comportamiento.

El Maestro Mayfair, representante de la industria británica, ofrece sobre todo distinción a buen precio.



EQUIPAMIENTO



	Alfa	Austin	Opel
Velocidad máxima	2.0***	3.0***	1.0***
Aceleraciones	1.0****	2.0***	2.0***
Recuperaciones	1.0***	3.0***	2.0***
Consumo	3.0***	2.0***	1.0****
Transmisión	1.0***	2.0***	3.0***
Caja de cambio	3.0**	2.0***	1.0****
Frenos	2.0****	1.0****	2.0****
Dirección	1.0***	2.0***	2.0***
Comportamiento	2.0***	3.0**	1.0****
Aptitudes urbanas	2.0***	1.0***	2.0***
Autonomía	3.0***	1.0***	1.0***
Habitabilidad	3.0***	1.0****	2.0***
Maletero	2.0****	3.0**	1.0****
Confort	3.0***	2.0***	1.0****
Posición conductor	1.0****	2.0***	3.0**
Sonoridad	1.0***	1.0***	1.0***
Equipamiento	1.0****	2.0***	2.0***
Calidad-precio	1.0****	3.0**	1.0****

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

BALANCE FINAL



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

el Alfa son más cómodos que el asiento del Opel; el ángulo entre la base y el respaldo es bueno tanto en el Maestro como en el 33 y el tamaño de la base tampoco admite reproches, reproches que sí son posibles en el Kadett por dejar las piernas de los ocupantes al aire si éstos son un poco altos.

La visibilidad del Maestro es muy superior a la que ofrecen el 33 y el Kadett. En el coche inglés no hay problemas sea cual sea el ángulo en que se mira, mientras que en el coche italiano y en el alemán hay que hacer verdaderos malabarismos a la hora de aparcar porque la parte posterior del coche no se ve. La fuerte inclinación de las lunetas posteriores tampoco facilita la tarea de observar a los otros usuarios a través del retrovisor.

Con el respaldo en posición normal, el maletero del Kadett es casi un quince por ciento más amplio que el del 33 y casi dobla en capacidad al del Maestro. Los maleteros del Austin y el Opel son más fáciles de llenar porque su arista inferior está situada a menor altura.

AL VOLANTE: AGILIDAD O TRANQUILIDAD

La sencillez de manejo es la nota común para estos tres coches, tres modelos que no plantean ningún problema a su conductor siempre y cuando la persona sentada frente al volante no quiera destapar el tarro de las esencias deportivas y conseguir una marca de velocidad. Si se conduce en plan familiar, sin pretensiones de carreras, es casi imposible dar ventaja a uno u otro coche; los tres modelos de Alfa, Austin y Opel



son nobles, cumplen las órdenes sin rechistar y, además, son casi insensibles al viento lateral que no modifica la trayectoria de ninguno de los modelos. Con el 33, el Maestro y el Kadett se puede ir deprisa mientras están cruzando camiones en sentido inverso y no hay problemas ni de bandazos ni de culebreos.

La igualdad entre los tres rivales se deshace a medida que se aumenta el ritmo de marcha por carreteras de muchas curvas, y las distancias son cada vez más grandes si los pisos están, además, en mal estado. El Kadett se destaca de sus dos rivales según van empeorando las condiciones; el coche alemán sigue siendo muy fácil de llevar, no muestra malos modos y va por su camino como si fuera guiado por raíles; su morro entra en las curvas con toda limpieza en cuanto se giran las ruedas delanteras no muestra la menor pereza

a la hora de iniciar el cambio de dirección; su estilo da plena confianza a la persona sentada al volante, y sólo cuando se rueda muy deprisa se nota que la parte posterior del coche tiende a dar un leve coleteo en el instante de terminar la curva, tendencia que en muchas ocasiones facilita la tarea de manejo del coche.

El Alfa también tiene unos límites muy altos, pero no es tan suave como el Kadett, sino muchos más nervioso; una impresión que se refuerza por la tendencia que tiene el morro a dar saltos leves; en el instante en que la parte delantera se descarga, la dirección pierde algo de sensibilidad. El Maestro está concebido para una utilización en plan familiar, por lo que soporta mal los tratos bruscos habituales en una conducción alegre; la blandura de sus suspensiones no se lleva bien con las curvas tomadas a un ritmo algo alto; en tales casos, el Maestro hace gala de cierta pereza a la hora de seguir el camino indicado por las ruedas anteriores; si una vez iniciado el giro se mantiene la velocidad, el coche inglés tiende a dar leves coleteos que exigen unos toques de volante para poner las cosas en su sitio.

Los pasajeros del Kadett y el Maestro notan menos las irregularidades del suelo que las personas sentadas en el 33: el eje trasero del Alfa rebota bastante al pasar por las desigualdades del terreno. La carrocería del Kadett se inclina menos que las carrocerías del 33 y del Maestro, que llegan a preocupar a sus ocupantes por la amplitud del bamboleo.

Las direcciones del Kadett y del Maestro exigen bastantes vueltas de volante para llevar las ruedas de un extre-

mo al otro; son direcciones lentas, pero bastante suaves, tanto con el coche en marcha como en maniobras a coche parado. La dirección del Alfa es más rápida y se adapta mejor a un estilo deportivo pero, a cambio, se muestra más dura tanto a la hora de callejar.

Los frenos del Austin son muy potentes y detienen el coche en menos metros que los del Opel y los del Alfa. En cualquier caso hay que destacar la eficacia y la progresividad de los diferentes sistemas. Los frenos del 33 son los que mejor resisten el trato intensivo; los del Kadett y los del Maestro resisten algo menos y se resiente bastante cuando se baja un puerto a cierta velocidad.

El Kadett es el mejor de los tres rivales en el capítulo de consumos; el coche alemán queda por delante del Maestro y el 33. Las diferencias entre el Opel y el Austin son bastante pequeñas tanto en ciudad como en espacios abiertos, siempre y cuando se respeten los límites genéricos de velocidad. Los dos carburadores de doble cuerpo montados por el Alfa 33 son como pequeños dráculas sedientos en comparación con los delicados carburadores que equipan tanto el Opel Kadett como el Austin Maestro.

El Alfa es más energético que el Austin y el Opel en el capítulo de aceleraciones; el coche italiano tiene un nervio tremendo que le da una agilidad impresionante a la salida de los semáforos.

En velocidad punta hay bastante equilibrio entre Opel y Alfa, los dos coches rozan los ciento setenta kilómetros por hora y dejan algo atrás al Austin. En recuperaciones, el 33 se muestra algo más energético que el Kadett y el Maestro; la transmisión del Alfa tiene un estilo más deportivo que las montadas por los coches alemán e inglés.

El Austin y el Opel tienen una mecánica más silenciosa que la del Alfa hasta el límite de los cien kilómetros por hora. A partir de esa barrera, el Maestro y el Kadett son más escandalosos que el 33, cuyo motor se mantiene casi en la misma línea sin salirse de tono.

CONCLUSION: MEJOR TRANQUILIDAD QUE GENIO

El Kadett y el Maestro tiene unos precios muy próximos al millón y medio de pesetas que los deja bastante lejos del 33, mucho más completo en cuanto se refiere a equipamiento básico, pero también más caro, ya que su precio se mueve en los alrededores del millón setecientos cincuenta mil pesetas. Los coches italiano e inglés son vehículos que se dirigen prácticamente al mismo usuario, a una persona que le gusta viajar en compañía de su familia y pide un automóvil con cierto estilo,

amplio, bien equipado y con una mecánica alegre que, además, no sea muy gastona.

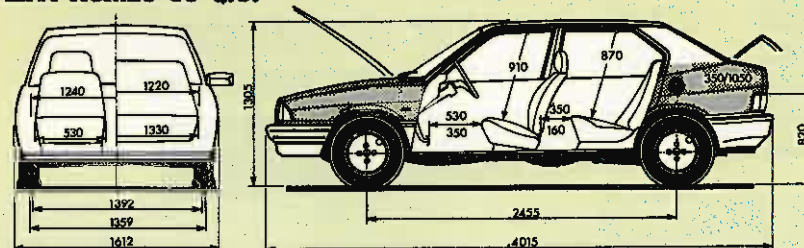
El Opel es el que ofrece la mejor respuesta a tales exigencias; para empezar es el coche más barato, uno de los espaciosos, tiene la mecánica más ahorrativa de los tres rivales, sus prestaciones alcanzan un buen nivel y su comportamiento es irreprochable en cualquier terreno.

El Maestro se dirige a un usuario más tranquilo que no desea sacar el jugo a su mecánica, pero si quiere, a cambio, el máximo lujo y una línea llamativa en donde no vayan incorporados detalles de tipo deportivo. El coche inglés no permite hacer excesos porque su comportamiento en curvas es algo delicado, pero ofrece a cambio unos frenos energéticos, aunque no muy resistentes, una dirección muy suave y una mecánica muy elástica en ciudad, lo que evita el estar cambiando de continuo.

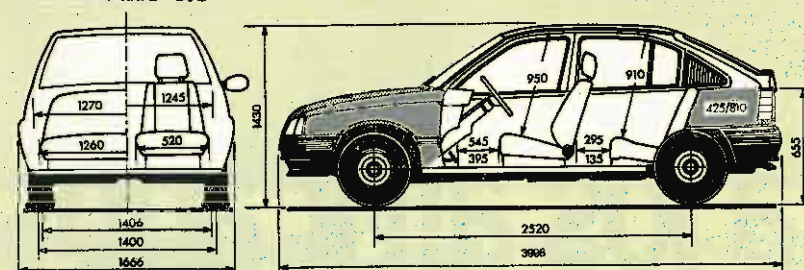
El Alfa 33, que es el más caro, se orienta hacia un usuario más especial, una persona que quiere degustar el sabor de la competición sin renunciar a un cierto lujo. En el Alfa se disfruta de una postura al volante digna de un coche de carreras, de un motor energético con un tirón notable, de una dirección rápida, de un cuadro de mandos espectacular y de un equipamiento de primera clase.

Angel Marco  
Fotos: Alex Puyol

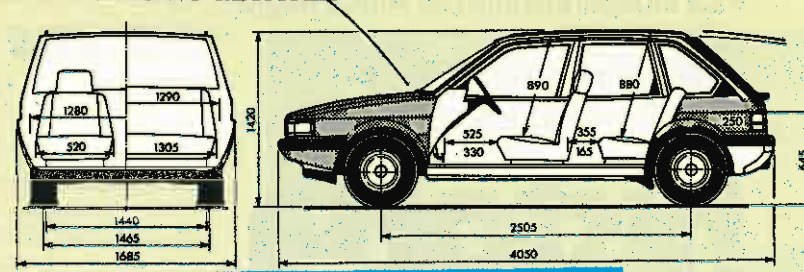
ALFA ROMEO 33 Q.O.



OPEL KADETT 1.6



AUSTIN MAESTRO MAYFAIR

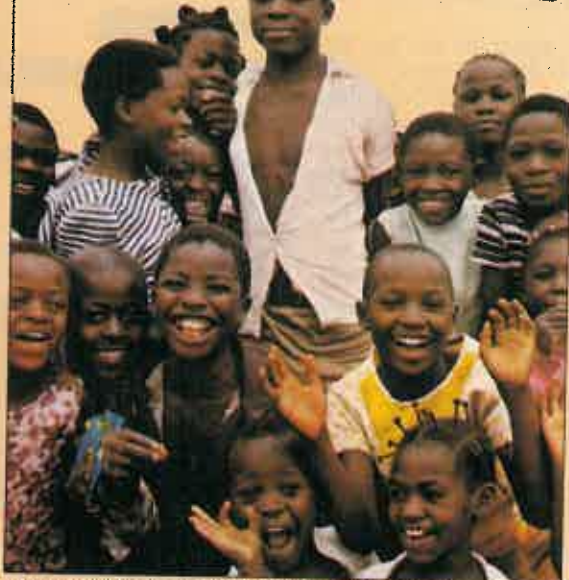






historia

SIGLO XX  
HISTORIA UNIVERSAL 28



FERNANDO MORÁN, JOSÉ U. MARTÍNEZ CARRERAS, LUIS MARINAS, CARLO A. CARAMOL, IJUAN BAUTISTA VILAR, VICENTE TALÓN y DONATO NDONGO-BIOPOGO

**El despertar de Africa**  
Fin del colonialismo europeo

# Africa para los africanos.

- La independencia del Africa negra.
- España y Guinea.
- La identidad africana.
- El caso sudafricano.

historia <sup>16</sup>

## Mercado

### EL SEGMENTO PEQUEÑO (B)

Ventas en el periodo enero-mayo (gasolina + diesel)



	1985		1984
	Unidades	Penetración (%)	Penetración (%)
1. Corsa .....	16.856	18,3	17,4
2. 205 .....	13.911	15,1	12,6
3. Fiesta .....	13.029	14,1	15,9
4. R-5 .....	12.905	14,0	12,3
5. Panda .....	9.635	10,4	12,4
6. Ibiza .....	8.126	8,8	—
7. Polo .....	7.417	8,0	0,6
8. Visa .....	3.996	4,3	5,4
9. R-4 .....	2.551	2,8	3,5
10. Uno .....	935	1,0	1,0
11. Samba .....	855	0,9	2,2
12. LNA .....	840	0,9	1,3
13. Fura .....	339	0,4	14,3
14. Otros .....	610	0,7	0,8

#### AUTOMOVILES MOTOR DIESEL

1. Fiesta .....	2.172	26,1	48,9
2. Ibiza .....	1.850	32,3	—
3. Visa .....	1.494	26,1	49,3
4. Uno .....	206	3,6	1,8

El denominado segmento B (que agrupa a los coches de pequeño tamaño) ha experimentado en lo que va de año un importante crecimiento, hasta el punto de lograr cerca del 42 por 100 de las ventas totales. Todos los fabricantes nacionales y algún importador (como Fiat o Austin) compiten con mayor o menor fortuna, dándose, a lo largo del tiempo, notables cambios. Por ejemplo, la desaparición del Seat Fura, que el pasado año había logrado en estos meses una penetración del 14,3 por 100, superada por las ventas del Polo e Ibiza.

El Opel Corsa aparece en primera posición, con una ligera pérdida sobre el pasado año; en similares circunstancias se encuentra el Fiesta, mientras que los nuevos Renault 5 y Peugeot 205, junto con el Ibiza y Polo, se llevan lo mejor del pastel, si bien los dos coches de Seat se encuentran a notable distancia y por debajo de las ventas esperadas.

Nota.—En el número 89, en que informábamos sobre las ventas de importados en mayo, por un error de transcripción no se mencionaba al Volkswagen Golf, que con 585 unidades lograba el cuarto puesto, por detrás del Kadett, Renault 25 y Opel Ascona y justamente por delante del Sierra.

### Oferta de la semana

#### BMW 2002 BAUER

Para los amantes de los descapotables hemos localizado un BMW 2002, carrozado por Bauer en el año 1976. El estado en que se



encuentra es francamente bueno, y su precio lo es también: 1.100.000 pesetas.

Esta interesante oferta para nuestros lectores la ofrece Auto Paredes, en la calle García de Paredes, número 12, de Madrid. Teléfono 446 97 37.



# Mercado

Modelo	Cilindros	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
<b>KTM</b>				
250-MXT	250	46	-	482.850
250-GS	250	64	-	482.850
250-MC	350	48	-	489.300
<b>LAMBRETTA</b>				
125	123	6	67	132.577
150	149	7,5	97	139.598
200	198	9,7	127	185.120
<b>LAVERDA</b>				
868-1000	981	98	215	1.165.000
<b>MONTESA</b>				
Cita 247	233,3	-	-	272.230
Cita 348 Trail	348,6	-	-	270.290
Cita 350	348,6	-	-	283.240
Enduro 80 H7	74,8	-	92	230.540
Enduro 250 H7	245,3	-	118	321.440
Enduro 380 H7	348,6	-	130	242.220
<b>MORINI</b>				
Impala 125	124	10	100	208.780
Impala 175	174,7	13	100	220.050
<b>MOTO GUZZI</b>				
V 50 MI	490	47	170	606.548
V 50 Morza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 85	843,4	52	185	653.680
V 85-SP	843,4	52	180	770.305
V 85-Custom*	843,4	52	184	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
Le Mans III	844	81	220	1.003.534
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.655
1000-Convert	948,8	-	-	818.280
California II	948,8	-	-	1.078.845
<b>MZ</b>				
ETZ 250	243	21	130	250.000
<b>OSSA</b>				
250 TE	244,2	-	130	371.990
250 Cosa	242	160	190	343.309
303 Trail	303,7	-	-	332.130
350 TtVt	250,0	-	-	257.990
<b>PUCH</b>				
Cobra M 85-TT-AD	73,3	12	95	221.300
Cobra M 82-Cross	73,3	14	70	199.070
Cobra M 82-TD	73,3	18	90	248.500
<b>RIEJU</b>				
Grado	74	6,5	-	183.000
Marathon MR-80	75	14	-	264.500
Marathon Enduro	80	20	-	307.000
Marathon Cross	80	20	-	307.000
<b>SUZUKI</b>				
GSX 500 ES	572	85	195	751.294
GSX 750 ES*	747	87	210	992.733
<b>YAMAHA</b>				
DT 80	-	-	-	217.500
SR 250	239	17,0	115	368.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.060
XS 400	399	45,5	176	586.200
XJ 600	589	72,0	200	839.600
XJ 650	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	863	97,0	218	1.175.000
FJ 1100	1.087	125,0	250	1.537.316
<b>Katana GSX 1100*</b>				
	1.074	103	231	1.150.724
<b>VESPA</b>				
75 Junior	74,0	4,0	90	178.500
75 Elet	75,0	4,4	90	196.995
125 Elet	123,3	8,2	100	200.830
125 Elet	123,3	8,2	100	212.240
125 NC	123,3	8,2	100	196.498
150 Irs	148,6	8,2	100	211.320
200 DN	198,0	10,2	110	226.681
200 Irs	198,0	10,2	110	254.880

## NOTICIAS DE EMPRESA

### GANVAM EN LA CECRA

EL Comité Europeo del Comercio y la Reparación de Automóviles —CECRA— ha confirmado la inclusión de Ganvam como miembro de pleno derecho de esta organización con categoría de socio fundador. Con esta nominación se reconoce la antigüedad del organismo español y se premia su colaboración y su presencia permanente en todas las reuniones de trabajo. Ganvam venía

ocupando desde el principio un puesto en el comité ejecutivo de CECRA en virtud de un estatuto especial al no estar España en la Comunidad Europea.

### TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastin ofrece información a todos los interesados sobre las camadas disponibles, crianza de cachorros,

trámites, etcétera, en los teléfonos 233 38 57 y 261 16 22.

### GASES CONTROLADOS

EN la factoría de Sumauto, S. A. —Solex—, de San Andrés de la Barca, Barcelona, se ha inaugurado el nuevo laboratorio oficial de homologación de control-polución, tras un trabajo conjunto realizado con la Universidad Politécnica de Barcelona. Al acto asistió, entre otras personalidades, Pierre Quetard, director general del grupo Matra que agrupa las firmas Solex y Jaeger.



### ALTAVOCES DE CALIDAD

LA gama de altavoces Roadstar, Omni-Axes-Reflective, ofrece una amplia selección de modelos, adaptables a todos los sistemas estéreos y a todos los coches. El Omni-Axes-Reflective es uno de los sistemas de potencia más avanzados que

funciona sin problemas en las condiciones más difíciles y asegura la difusión natural del sonido directo e indirecto. Bose, S. A., es el importador y distribuidor exclusivo para toda España de la marca Roadstar.

### LOS ALEMANES, POR EL GOLF

UNO de cada siete coches matriculados en Alemania el pasado mes de abril era un Volkswagen Golf, modelo



de gran aceptación en este país, sobre todo en sus series especiales como el Hit, Match y Cabrio Havana, que junto con el Polo Coupé Boulevard están teniendo mucho éxito, sobre todo entre el público joven. En lo que va de año la marca alemana ha logrado recuperar una penetración del 29 por 100, igual a la de 1981 y las exportaciones también siguen este ritmo ascendente con un incremento superior al 20 por 100.

# Cuéntenos su caso

## DISGUSTADO CON IRESA

HACE aproximadamente un año y medio llevé a cabo una transformación en mi vehículo, un Renault 5 TX, aconsejada por Iresa, consistente en el montaje de colectores de admisión y escape, rectificado de culata y equipo de carburación. El resultado fue totalmente satisfactorio, excepto en un mal funcionamiento del mando del acelerador, con un punto intermedio entre la apertura de los cuerpos, que obligaba a arrancar con notable violencia, haciendo patinar el embrague, salvo que corriese el inconveniente de calarlo.

Tras repetidas visitas al taller que ustedes me dirigieron, nunca supieron resolver la avería, diciéndome que desaparecería con el tiempo. Recientemente, me he dirigido a un taller cercano dispuesto a volver a montar el carburador original. Explicando el caso, supieron resolverme el problema en apenas media hora de intervención sobre el equipo de carburación de Iresa, sin necesidad de tantos títulos

ni alardes de ingeniería. Lo malo es que durante este año y medio de rodar en precarias condiciones he deteriorado gravemente el embrague y parte de la transmisión, sin que, lógicamente, Iresa se haga cargo de los importes correspondientes. Con la esperanza de que esta carta sirva a otros usuarios, reciba un cordial saludo.

Jorge Estrada  
Barcelona

## MICHELIN TRX NO ADMITE CAMBIOS

DESDE hace poco más o menos dos años tengo un Visa GT del que en líneas generales me encuentro satisfecho, excepto una avería en los primeros meses producida por la ausencia de un reloj de temperatura del agua, que originó la quemadura de la junta de culata.

Tiene ya 35.000 kilómetros, por lo que pronto he de cambiar los actuales neumáticos, Michelin TRX 160/65 R 340, cuyo agarre en seco me satisface, pero que en mojado de-

bería mejorarse. Les ruego, por tanto, me indiquen qué otros neumáticos puedo comprar, sin necesidad de efectuar un cambio de llantas, cuyo coste no puedo ahora desembolsar.

I. U.  
Bilbao

Respuesta.—Lo lamentamos, pero no hay nada que hacer. Los neumáticos TRX de Michelin sólo pueden utilizarse con sus correspondientes llantas, en las que tampoco pueden instalarse más que neumáticos TRX. Ha sido una estrategia del fabricante francés, muy criticada en su momento, no seguida por ningún otro fabricante, por lo que la utilización de medidas métricas (y no en pulgadas) es exclusiva. Por tanto, o cambia de llantas o tiene que conformarse con volver a utilizar las cubiertas TRX que, efectivamente, en mojado, podrían mejorarse.

## A VUELTAS CON LOS CONSUMOS

EN las próximas semanas compraré un coche, por lo que me encuentro estos

días en los normales recorridos por los concesionarios. He podido apreciar que en cada uno me dan cifras de consumo muy alejadas de las que luego leo en sus revistas. Pero no diferenciadas en decimas, sino que a veces pueden ser de casi doble de las que ustedes publican. Me gustaría me aclarasen estas diferencias, porque para la compra, los consumos tienen para mí una importancia capital.

Antonio Martín  
Fuenlabrada (Madrid)

Respuesta.—Los consumos a velocidades constantes efectuados por los fabricantes obedecen a normas internacionales muy precisas. Se llevan a cabo en bancos de rodillos, con ciclos perfectamente establecidos. Todos los fabricantes hacen estas pruebas con los mismos criterios, por lo que tienen un gran valor comparativo. Sin embargo, estas cifras por ellos ofrecidas apenas tienen que ver con las que luego obtiene el usuario. Hoy día son bastantes los coches que se anuncian —porque es verdad— con consumos a 90 kilómetros por hora *estabilizados* inferiores a los cinco litros por cada 100 kilómetros, pero a la hora de rodar por nuestras carreteras, con tráfico normal y trazado normal, difícilmente bajan de seis o siete litros. Nosotros hacemos entre 1.500 y 2.000 kilómetros con cada coche probado, efectuando medias de notable precisión y ofreciendo a los lectores los valores que verdaderamente obtenemos en carretera, a 90 kilómetros por hora como velocidad de cruce, acelerando y frenando conforme nos obligue el tráfico y el trazado.

## AMIGO DE LOS CITROËN

QUEDE malamente impresionado en el último Salón del Automóvil de Barce-

## CRITICA DE TIENDAS

### Mercedes Benz para diplomáticos

MERCEDES Benz abre las puertas de su nueva exposición en la calle de Ortega y Gasset, n.º 22-24 de Madrid.

Estas lujosas instalaciones se dedicarán fundamentalmente a la venta de coches al cuerpo diplomático acreditado en España, aunque también se atenderá cualquier consulta relativa a los diferentes productos de la marca, así como carrocerías especiales, blindajes, etcétera.

La exposición tiene una extensión de 540 m<sup>2</sup>, deco-

rada con detalles tan estudiados como la iluminación, con lámparas traídas expresamente desde Alemania con una capacidad de imitación a la luz de día casi perfecta (95 por 100), para que los clientes puedan apreciar los colores de los coches tal y como en la calle los verían, detalles como estos hacen de esta tienda una de las más vistosas de España.

Los vendedores son auténticos profesionales que con un profundo conocimiento del producto

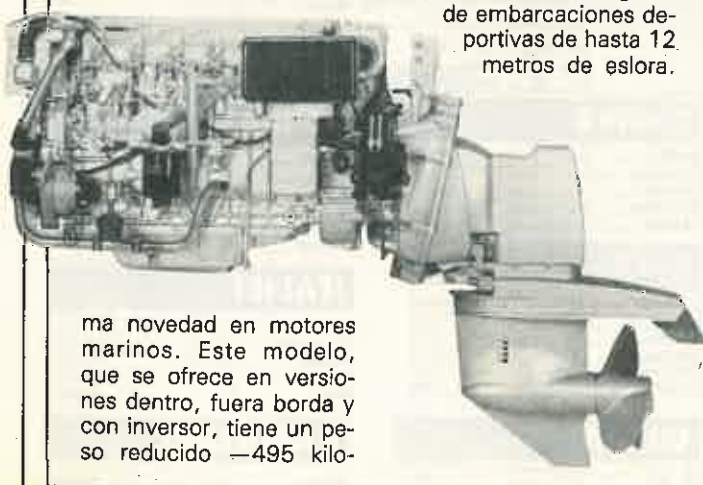
pueden asesorar correctamente al cliente. Todos ellos hablan tres idiomas, alemán, inglés y castellano.

No disponen por el momento de aparcamiento para los clientes. Los vendedores pueden tasar el coche antiguo facilitando así la operación cambio. La exposición alberga una representación muy completa de la gama de automóviles Mercedes Benz.

Puntuaciones: Exposición, 9; vendedores, 8.

### BMW, EN EL MAR

LA compañía alemana BMW Marine ha presentado el D 636, Turbo diesel posenfriado, su último



gramos— y una excelente relación peso-potencia que lo convierte en un equipo idóneo para propulsar una amplia gama de embarcaciones deportivas de hasta 12 metros de eslora.



# Agenda

## DEL 16 AL 22 DE JULIO

### Televisión

● Desde el circuito de Le Mans, Francia, Televisión retransm.irá el desarrollo del **Gran Premio de Francia de Motociclismo**, dentro del espacio **Estudio Estadio** —edición de mañana—, que comienza a las 12,30 horas el domingo día 21 de julio

● A las 15,25 y a las 17,20, por la Primera Cadena de Televisión, se ofrecerá a los espectadores la salida y la llegada del **Gran Premio de Inglaterra de Fórmula 1** que se celebra en el circuito de **Silverstone**.

### Automovilismo

● El **Rallye Cejalicante**, puntuable para la Copa de España, se iniciará el sábado 20 de julio a las 17 horas en el paseo de Gomis de la capital alicantina. La llegada está prevista para las 7,30 horas del domingo día 21 de julio en el Hotel Babieca. El recorrido total de la prueba es de 492,45 kilómetros, de los cuales, 208,50 son de velocidad.

● La Escudería Zona Cero organiza el domingo 21 de julio un **slalom sobre tierra** en el **Campo de La Mina** —Carabanchel—. En esta prueba la inscripción es gratuita y está abierta a todo tipo de vehículos.

### Libros

● **Paris-Dakar, locura sobre ruedas** es un libro escrito por **Alberto Speratti**, que ha reunido una completa información sobre todos los aspectos de esta famosa prueba. El libro pertenece a la colección **Aventura** de Ediciones Martínez Roca.

lona, porque en el stand de Citroën —por cierto magnífico en los otros modelos expuestos— el popular 2 CV quedase en tan mal lugar, ya que el salpicadero de la unidad expuesta correspondía a un modelo del año 65. Me gustaría que Citroën me explicase esto que creo que es un fallo imperdonable. Ya sé que el 2 CV pronto va a dejar de fabricarse, pero no creo que merezca este trato. La otra queja les afecta directamente a ustedes. Se trata de que en el número en que hablaban de

los descapotables, se olvidaron del Citroën Mehari, que sigue vendiéndose por la firma y figura en sus listas de precios.

**Jordi Jofre**  
Vilanova i la Geltrú

**Respuesta.**—Por lo que a nosotros se refiere, hemos de decirle que el Mehari no lo hemos incluido entre los descapotables por ser un automóvil todo terreno con características propias y por las mismas razones que otros t.t. tampoco aparecen en esta relación, como el Suzuki. Y en cuanto a lo que nos dice del 2

CV, ninguno de los redactores que asistió al Salón apreció cambio alguno. Puestos en contacto con Citroën, nos informaron que la unidad expuesta correspondía exactamente al modelo que se comercializa en la actualidad.

### SITUACION DESESPERADA

**H**ACE ya más de dos años y medio que comenzó un verdadero calvario con mi automóvil, un Renault 18 GTD. Adquirido en septiembre de 1982, en noviembre de ese mismo año se incendió por causas totalmente fortuitas, a altas horas de la madrugada y largo tiempo después de haber sido aparcado. Tras las múltiples gestiones que puedan imaginarse, no me cupo más solución que acudir a los tribunales de justicia, con pruebas periciales a favor de la fortuidad del incendio. Pues bien, hace pocos meses el Juzgado de Distrito ha fallado en mi contra por un error de los abogados, que presentaron los recursos fuera de plazo. Como es de esperar, he recurrido a Primera Instancia.

Pero lo que es más lamentable es la forma en que el constructor, FASA-Renault, se ha desentendido de mi caso, que constituye, a juicio de expertos en automóviles, un fallo estrepitoso y con graves perjuicios para un trabajador como yo. Cualquiera que sea el fallo de los tribunales, ya nadie me resarcirá del valor perdido, el tiempo y las ges-



tiones y, por supuesto, del grave deterioro que la imagen de esta marca ocasiona en mi persona y entre quienes conocen el caso.

**Vicente Cardona**  
Gandía

### SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

#### SOPA DE LETRAS

Guadalajara. Alava. Avila. Segovia. León. Santander. Murcia. Málaga. Jaén. Sevilla. Cádiz. Salamanca. Granada. Cáceres. Lugo. Pontevedra. Burgos. Soria. Lérida. Orense.

#### PANEL LOCO

1: Arrancar. 2: Acelerar. 3: Adelantar. 4: Aparcar. 5: Estacionar. 6: Frenar.

#### SILABICO

**HORIZONTALES.**—1: Limpia-parabrisas. Con. 2: Bo. Remisas. Enciendes. 3: Re. Ro. Paca. Ta. 4: Consorte. Descapotables. 5: Siente. Sem. Totales. 6: Te. Embragar. Do. Po. 7: Domador. Or. Terco.

**VERTICALES.**—1: Limbo. Consiente. 2: Fía. Resorte. Do. 3: Pare. Te. Emma. 4: Ramiro. Sembrador. 5: Brisas. Des. Car. 6: Sas. Pacato. Or. 7: Encapotado. 8: Cien. Tales. Ter. 9: Condestables. Poco.

#### LOS 9 ERRORES

1: Antena. 2: Ventanilla derecha. 3: Volante. 4: Tornillo paragolpes delantero. 5: Tuerca. 6: Faro izquierdo. 7: Rueda trasera. 8: Tornillo paragolpes trasero. 9: Llantá.

# Pasatiempos

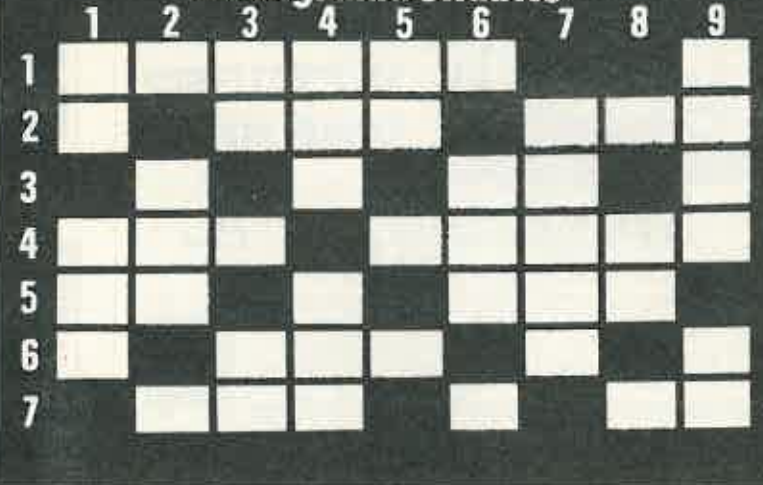
### HORIZONTALES:

1: Ciertó instrumento accionado desde el interior del coche, provisto de un motor y que ejecuta una función muy útil para la conducción. Preposición. 2: Repetido, tonto, lelo. Flojas, irresolutas, tímidas. Pegas fuego, incendias. 3: Nota musical. Repetido, niño pequeño. Fardo de lana o de algodón en rama. Interjección. 4: Cónyuge. Dicese de ciertos automóviles cuyo techo o capota puede plegarse de manera que queden descubiertos. 5: Experimenta sensaciones físicas o morales. Hijo de Noé. Generales, que lo comprenden todo en su especie. 6: Infusión. Acoplar un mecanismo a otro para que participe de su movimiento. Nota musical. Río italiano. 7: Persona que exhibe y maneja fieras domadas. Matrícula española de coche. Pertinaz, obstinado.

### VERTICALES:

1: Lugar donde estaban las almas de los santos esperando la redención del género humano. Permite una cosa. 2: Devota. Muelle, fuerza elástica de una cosa. Nota musical. 3: Deténgase, cese en la acción. Consonante. Nombre femenino. 4: Nombre de varón. El que esparce las semillas en la tierra preparada para que germinen. 5: Vientos de la parte del Nordeste. Entregues, regalos. En francés, estación de servicio. 6: Compañía aérea europea. De condición muy apacible. Matrícula de coche gallega. 7: Dicese al cielo cuando se cubre de nubes oscuras. 8: Ciertó número. Iguales, semejantes. Río español. 9: El que antiguamente ejercía la primera dignidad militar, plural. Escaso, corto en cantidad y calidad.

### Crucigrama Silábico



### PANEL LOCO

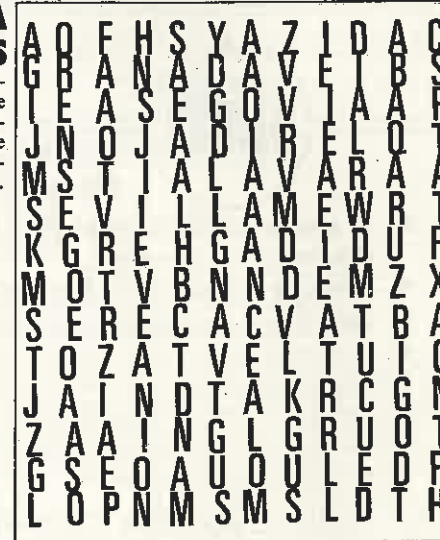
CARRARA	N
CLAREAR	E
ALARDEAN	T
PARACA	R
ATRACONES	I
ERRAN	F

### SOPA DE LETRAS

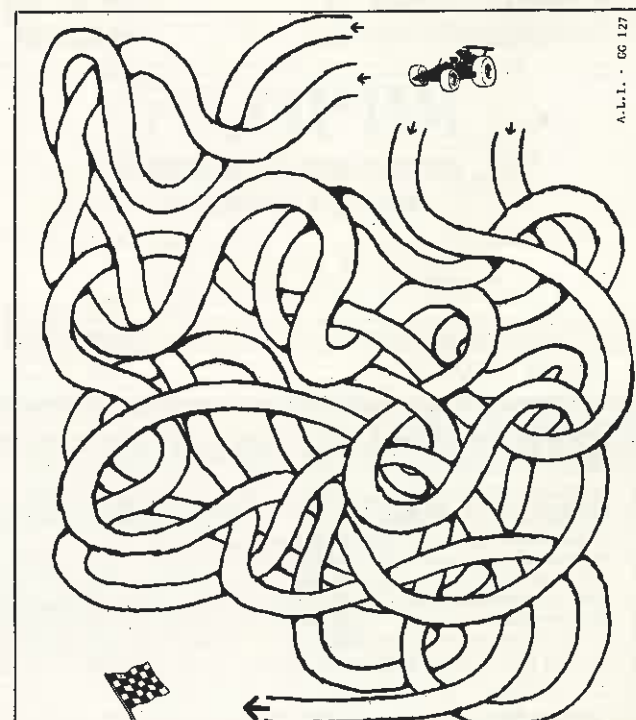
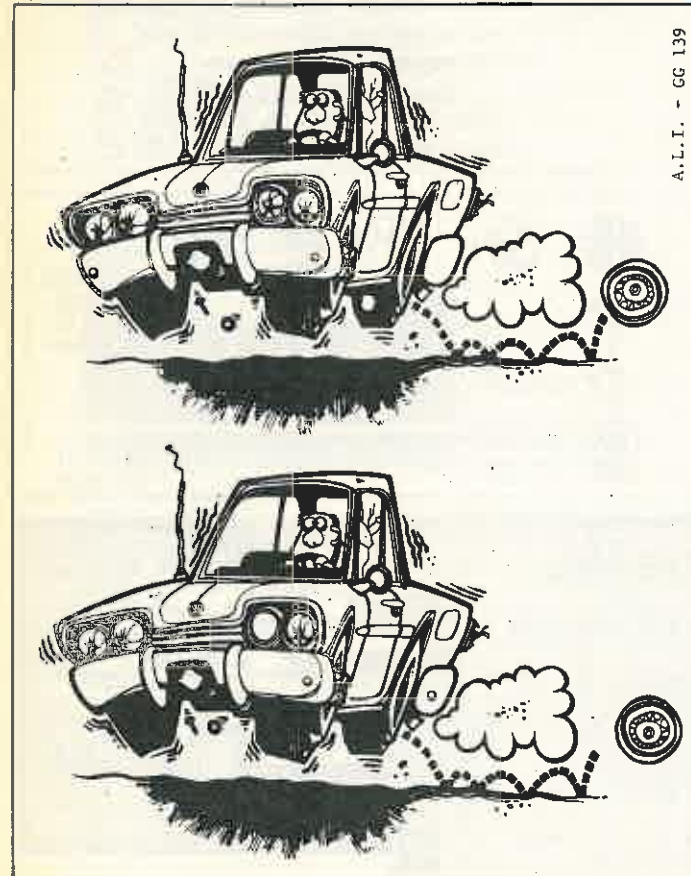
Buscar las 20 capitales de provincia que se hallan, horizontal, vertical y diagonalmente dispuestas, tanto al derecho como al revés.

### PANEL LOCO

Con las letras que forman las palabras de la primera columna y con la ayuda de la letra central, componer las seis principales operaciones que pueden efectuarse con un coche.



### JUEGO DE LOS 9 ERRORES



**¡Se ha demostrado!**  
**En Neumáticos para Automóviles...**  
— POR SEGURIDAD — POR KILOMETRAJE — POR GAMA — POR MAS AGARRE

**¡FIRESTONE llega más lejos!**

S-211

HS-1

S-660

**Firestone**

En huellas Normal Ancha y Superancha.

Soluciones en pág. 34



# MONTA MONROE

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

TALLER  
AUTORIZADO

por MONROE ESPAÑA, S. A.  
para la instalación de sus  
marcas de amortiguadores  
y columnas de suspensión.



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

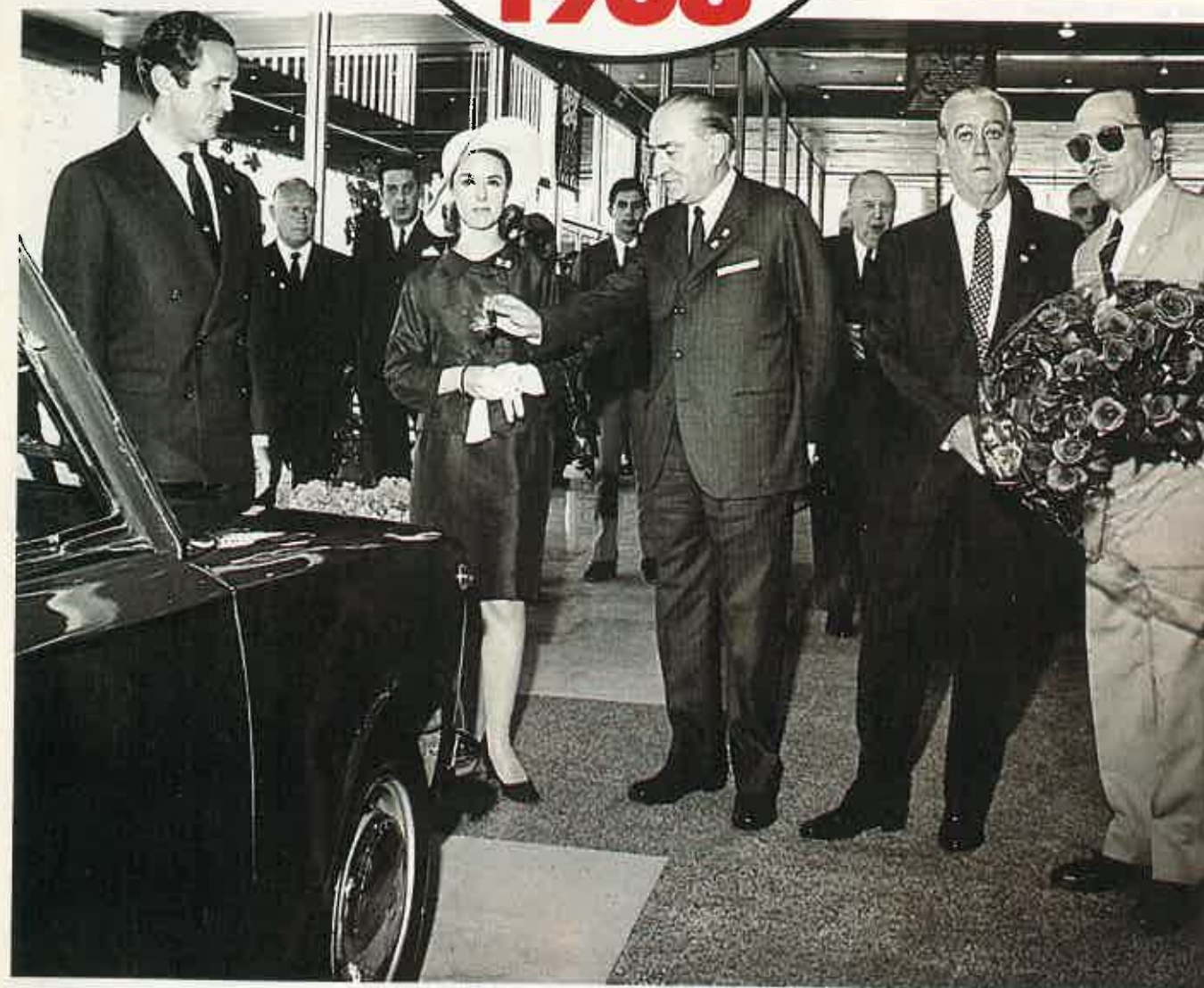
La más amplia gama en amortiguadores convencionales y a gas. Y en columnas Macpherson.

# MONROE

líder mundial



## LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS 1968



## La primavera arrasada

**D**ESDE estas alturas del siglo veo el año sesenta y ocho español en la forma de un Seiscientos que avanza lleno de esperanzas por una carretera con baches en una mañana de sol, mientras Radio Nacional transmite, exultante, el «La, la, la».

A comienzos de aquel año, el Seiscientos fue declarado «Figura Nacional». Y sería difícil negar que fue el coche representativo de la España de entonces, la España que aún recordaba en sus posaderas el traqueteo de



Luis Carandell

la tartana y los fallidos sueños de autarquía del Biscúter.

Cochecillo simpático, romántico y vagamente demócrata, de tan fácil aparcamiento como los cánones de una sociedad que estaba cambiando, el Seiscientos significó la modesta motorización del cambio. Hizo posible el incremento del turismo interior, el surgimiento de los conductores «domingueros», la proliferación de los mesones de carretera, las expediciones en busca de la «segunda residencia», la



expansión geográfica del «ligue», el reciclaje de antiguas alumnas de colegios de monjas, las excursiones campestres y hasta el cumplimiento de algún, entonces atrevido, proyecto de viaje por Europa. Nunca más han vuelto a tener



Arias Navarro inauguraba el 16 de mayo de 1968 el polémico «scalextric». Madrid se afeaba y el caos circulatorio no se solucionaba.

los españoles por un coche el apego que tuvieron al Seiscientos. Se le llamó entonces, anónimamente y a fin de no incurrir en publicidad abierta, «el utilitario», y lo fue por excelencia. Tuvo algo de entrañable electrodoméstico. En los claros del bosque, en las sierras, bajo un árbol, en medio de la llanura o, simplemente, al borde de la carretera, se veía a las familias alrededor del coche, a la hora del almuerzo. Habían sacado la mesilla plegable y unas sillas para la madre y los niños. Pero el padre y conductor permanecía vigilante en el asiento del Seiscientos durante la comida y hacía luego de él el diván de su siesta. Tanto quería la gente a su utilitario que sólo les faltaba subírselo por la noche al piso. Y fue, para no pocos, piso de soltero, de manera que no soñaba extraño oír decir que aunque se le quitaran al Seiscientos el motor y las ruedas, continuaría siendo de la misma utilidad para su dueño.

La década de los sesenta fue de prosperidad económica y el 68 señaló el apogeo. Se encontraba trabajo y se ganaba dinero. Se disfrutaba del consumo y, aún más, de la novedad del consumo. Se estrenaba el II Plan de Desarrollo y se decretaba una congelación general de

## El parque se renueva

**F**INALIZA la década de los sesenta y el automóvil comienza a despertar en España. Los fabricantes se van dando cuenta de que hay que ofrecer algo más, algo que se salga de lo rutinario. Y por entonces es Seat una de las marcas con más ímpetu renovador. En el 67 ha lanzado el 850 Coupé, en el 68 presenta el 124 y un año después comercializará el 850 Sport Spider. Los dos deportivos dieron respuesta a aquellos que buscaban casi desafiadamente esa manifestación tan europea de que el coche era una prolongación de la

personalidad de su dueño. Y había muchos españoles que buscaban aquella prolongación sin encontrarla. Era cuestión de sentir sensaciones o de llamar la atención, y para los que querían lo uno o lo otro, representaban la anhelada solución. No eran Alfa Romeo, pero sí coches de tendencia deportiva. Y para los que querían más, su base mecánica permitía preparaciones de cierto calibre.

En el Salón de Barcelona del 68, la gran estrella fue el Seat 124, una berlina familiar de brillante rendimiento para entonces

mas: más de ciento cuarenta kilómetros por hora de velocidad máxima. Y en otro estilo, el Jeepster Commando, un todo terreno fabricado por Viasa en Zaragoza que, posteriormente, fue producido por Motor Ibérica. Hubo otras novedades, como el Morris 1100 Traveller, especie de ranchera derivada del Morris 1100; el Seat 1500 con motor diesel Mercedes, el Mini 1275 C o los marginales Dodge Dart Serra o Bargon Alhambra con motor Simca.

A lo largo del año, otros modelos fueron adornando el panorama nacional: el 1500 bifa-

Dois deportivos con éxito: el Coupé y el 850 Sport Spider de Seat. En 1969 aparecen el Renault 6 y el Mehari, que aún siguen en producción en 1984.



personalidad de su dueño. Y había muchos españoles que buscaban aquella prolongación sin encontrarla. Era cuestión de sentir sensaciones o de llamar la atención, y para los que querían lo uno o lo otro, representaban la anhelada solución. No eran Alfa Romeo, pero sí coches de tendencia deportiva. Y para los que querían más, su base mecánica permitía preparaciones de cierto calibre.

En el Salón de Barcelona del 68, la gran estrella fue el Seat 124, una berlina familiar de brillante rendimiento para entonces

ro, los Morris y MG con motor 1.300, el Seat 850 Especial, el R-8 TS o una curiosa «pick-up» (cabina para dos plazas y, tras ella, una amplia plataforma de carga al descubierto) sobre la base del Seat 1500.

Pero la gran avalancha llegará en 1969, año en que se presentarán el Renault 6, el Seat 124 Familiar, el 1430, el Simca 1200 y el Citroën Mehari, algunos de los cuales, como el R-6 o el Mehari, aún siguen en producción en 1984.

A. M.

El 124 de la presentación era un modelo de exhibición que se desmontaba para dejar al descubierto sus interioridades.



precios. Se iniciaban las obras del trasvase Tajo-Segura. Madrid y París quedaban unidas, no sólo por la valentía de los conductores de los Seiscientos, sino también por un invento español, el Talgo. El titular del Departamento de Obras Públicas, Federico Silva, era jaleado por los diarios oficiales como «ministro eficaz». Gran parte de la eficacia de aquellos Gobiernos, sin embargo, consistió en no darse por enterados de la crisis de la energía que se avecinaba. Mientras otros Estados tomaban medidas de futuro, España cargaba al futuro los problemas del presente, con las consecuencias que pronto se verían.

Aún no teníamos, en el 68, un «Gobierno homogéneo», es decir, situado en la «órbita del Opus Dei», como iba a serlo el del año siguiente. Pero el desarrollismo tecnocrático estaba ya ampliamente representado. Socios de la Obra, numerarios, supernumerarios o como quiera que fuese su complicada nomenclatura, vieron acrecentado su poder en el seno del Gabinete. Se hablaba mucho del Opus Dei. Aunque su principal representante en el Gobierno, Laureano López Rodó, decía que ser del Opus era como ser del Real Madrid, esto difícilmente servía para contrarrestar la impresión general de abrumador poder «temporal» de la Obra. Se contaba que, cuando por primera vez miembros del Opus Dei fueron llamados al Gobierno, el fundador había exclamado con alborozo: «¡Nos han hecho ministros!» El ministro Villar Palasí preparaba la ley general de



## Lo que dio de sí... 1968

- Nace en Madrid el infante don Felipe de Borbón, tercer hijo de los Príncipes de España
- ETA asesina a sus primeras víctimas: el comisario Moltón Manzanás y el guardia civil José Pardiñas. Se restablece la ley de Bandidaje y Terrorismo y se decreta el estado de excepción en Guipúzcoa
- La Conferencia Episcopal condena el sindicalismo vertical.
- Joan Manuel Serrat exige cantar en catalán en el festival de Eurovisión. Las autoridades le sustituyen por Massiel, que ganará el certamen con la canción «La, la, la». Conflictivo recital de Raimon en Madrid
- Se reinician en Bruselas las negociaciones hispano-comunitarias.
- Fracasa el primer trasplante de corazón realizado en España
- Dos películas que dan qué hablar «2.001, una odisea en el espacio», de Stanley Kubrick, que abre una nueva etapa, y «Helga», de educación sexual, que se convierte en un gran éxito de cine erótico
- 11 de mayo: Francia queda paralizada por una huelga general. Los estudiantes ocupan el barrio Latino de París. Es el «Mayo del 68».
- 4 de agosto: Las tropas del Pacto de Varsovia invaden Checoslovaquia. Aplastada la «Primavera de Praga».

Educación. En lo que se refiere a la política exterior, dirigida por Castiella, el Gobierno había ordenado el cierre de la verja de Gibraltar y había iniciado en Bruselas, a través de Alberto Ullastres, las negociaciones con el Mercado Común. Fue el año de la independencia de Guinea Ecuatorial.

El fracaso militar americano en Vietnam, la elección de Richard Nixon, la masacre de estudiantes por la Policía mexicana en la plaza de las Tres Culturas, las imágenes de los terribles efectos del hambre en Biafra o los asesinatos de Robert Kennedy y de Martin Luther King fueron algunas de las noticias que nos llegaron del mundo exterior. Pero el 68 será recordado, sobre todo, por dos acontecimientos capitales para la historia del mundo, el Mayo francés y la Primavera de Praga.

En las manifestaciones y choques con la Policía en el Barrio Latino tomaron parte muchos españoles, unos, que vivían desde tiempo atrás en Francia; otros que, desde España, se trasladaron a París con el ánimo de no perderse un acontecimiento que desbordaba las fronteras y era historia de Europa, de toda Europa.

El Mayo francés cristalizó y puso en marcha el espíritu de la modernidad. Ejerció una gran influencia sobre la Universidad

española. El régimen ordenó el cierre temporal de Universidades en Madrid y en Valencia y se creó la Policía universitaria. La cultura se vio igualmente impregnada del nuevo espíritu. Los estrenos teatrales de obras como «Las criadas», de Genet, y «Marat-Sade», de Peter Weiss, constituyeron acontecimientos sociales y políticos de enorme importancia en España.

La Primavera de Praga y su desenlace, el parón militar al «comunismo de rostro humano», dio al traste con la posibilidad de crear en panaceas universales para la solución de los problemas del mundo. Dio origen al progresivo descrédito del sistema socialista en Europa occidental. Ya no volvería a creerse en la «solución total». Deberíamos contentarnos con utopías que eran particularmente utópicas en un país como el nuestro.

El régimen franquista experimentó en el 68 un cierto «reblandecimiento». La prensa, aligerada de la censura previa por la ley Fraga del 66, comenzó a jugarse la vida en los traicioneros escollos del omnicompreensivo artículo segundo que, con el tiempo, costaría sanciones durísimas contra periódicos como el «Madrid» o revistas como «Triunfo».

Con todo, la prensa revivió y comenzó a publicar cosas que muy poco tiempo antes no

## Polifacético Cañellas

CUANDO a los mandos de su Bultaco 125 c.c. Salvador Cañellas pasaba bajo la bandera ajedrezada como vencedor del Gran Premio de España, una página histórica de nuestro motociclismo se abría: era el primer español que ganaba un Gran Premio puntuable para el Campeonato del Mundo. Tras él vendrían los triunfos de Herrero, Nieto, Palomo, Tormo, Pons y Aspar. Salvador Cañellas es, sin duda, el más polifacético de nuestros pilotos. No hay modalidad en la que no haya participado y su nombre ocupa un lugar destacado tanto en los automóviles como en las dos ruedas. Tal vez sea esta dispersión lo que le ha impedido triunfar plenamente en una especialidad determinada. Piloto de Gran Premio para Bultaco y Derbi, oficial de Seat en rallies y circuitos, oficial de Ducati en Resistencia y de Selex en circuitos, son algunos de sus «empleos» más conocidos, empleos que en su

mayoría se saldaron con importantes victorias y varios títulos nacionales. También fue el primer vencedor de la Copa Renault 8 TS y se impuso en el segundo Campeonato de España de Fórmula 1.430. Pero si hay que buscar una especialidad en la que ha sobresalido más, ésta es la Resistencia, ya que logró por tres veces la victoria en las 24 Horas de Montjuic.

Cañellas es uno de los pilotos españoles mejor dotados, pero pocas veces ha estado en el lugar adecuado en el momento adecuado, y cuando lo ha estado ha tenido que hacer prevalecer sus cualidades de técnico sobre las de piloto, con lo que su rendimiento y posibilidades se han visto afectadas. Ha sido el eterno segundo, pero nunca un segundón: primero, de Busquets, en sus inicios, luego, de Nieto y de Zanini. En la actualidad, toda su experiencia la transmite como monitor de conducción y como piloto probador, y cuando se le presenta una oportunidad, como la de correr el París-Dakar, no la desaprovecha, ostentando hasta ahora el mejor resultado de un piloto nacional en esa peculiar prueba.

J. L. Aznar



El «Ovni», un gogomóvil transformado, fue utilizado por Cañellas en circuitos y subidas.

En 1971 corrió la primera carrera de la Fórmula 1430. En motos, sus actuaciones en Montjuic siempre fueron meritorias y tres victorias se cuentan entre ellas.



En sólo dos años, el Simca 1000 alcanzó las cien mil unidades. Su éxito en el mercado ofreció dudas.

habrían podido decirse. Fue el gran «boom» del humor literario y gráfico. Los artículos de Umbral, Vicent o Manuel Vázquez Montalbán o los dibujos de Chumy, Summers, Forges o Perich tuvieron la importancia de verdaderos editoriales. Yo tuve, con mi sección de «Triunfo», «Celtiberia Show», la experiencia directa de lo que fue el seguimiento y la colaboración de los lectores en el intento de describir humorísticamente la realidad española. Hubo incluso cierto reconocimiento oficial de la nueva manera de hacer periodismo. Algunos de los colaboradores de «Triunfo» fuimos designados aquel año «Populares» del diario «Pueblo».

Al nuevo endurecimiento del régimen no tardaría en aparecer con el estado de excepción que siguió, en Guipúzcoa, acciones de ETA. Pero el año 68 se recordará como de cierta «apertura» de horizontes. El desarrollo económico, contra el que el dictador Salazar advertía al

dictador Franco, la modesta liberalización de la prensa, los enfrentamientos que precedieron al estallido del «escándalo Matesa», el cambio en la actitud de la Iglesia, la actividad de los procuradores llamados trashumantes en las Cortes, eran señales de un proceso de crisis política y cambio social que ponían las bases de lo que sucedería años más tarde.

Todo muy lento, claro, como el Seiscientos en que viajábamos a los acordes facilones del casi-himno oficial, el eurovisivo «La, la, la».

*Luis Carandell*

Luis Carandell nació en Barcelona, en 1929. Periodista y escritor, ha sido corresponsal en el extranjero y colaborador en revistas como «Triunfo» y «Cuadernos para el Diálogo». Entre sus libros destacan «Vivir en Madrid», «Los españoles» y «Celtiberia show».

Coordinador: Raúl R. Sáez. Redacción: Alberto Mallo, M.ª Jesús Benoit y José Luis Aznar. Diseño: Olegario Torralba y Juan G. Aso. Documentación: Isabel Valcárcel, Mariana Ohliger y Lourdes Bravo. Fotografía: Equipo MOTOR16, Seat, Secretaría de Estado y de Turismo, Efe y Cañellas.

## LA PROXIMA SEMANA «Una buena elección»

- Adolfo Marsillach cuenta sus andanzas en 1969.
- Angel Nieto ya es campeón del mundo.
- El automóvil, símbolo de la sociedad consumista.





# Sabemos que Vd. nos quiere...

## ¡¡GRACIAS!!



Porque conseguir su atención cada día, nos ha situado como la segunda emisora del area metropolitana de Madrid en cuanto a audiencia... y por tercer año consecutivo...  
¡¡Sabemos que Vd. nos quiere!!

Según datos del Estudio General de Medios-Marzo-Abril 1985.

# Radio España de Madrid

SU EMISORA

## Tarjetas Postales



## Xavier Domingo

**L**A China, que en los años sesenta fue el ideal de los revolucionarios y comunistas radicales, al comenzar el declive de los ochenta se ha transformado en la niña de los ojos del neocapitalismo. Era una evolución previsible, y prevista por algunos, desde la década intermedia, desde los setenta. Lo era para los que visitaron China con los dos ojos abiertos en esta época —y me cuento entre ellos— y también para quienes habían tenido ocasión de tratar a chinos o convivir con ellos en Occidente —y también soy de éstos.

El viaje comportaba, ya en China, trayectos en avión, en tren y otros en autobús. Los autobuses eran pequeños, de modelo anticuado, incómodos. Pero estaban bien cuidados y no fallaron jamás. Los chóferes, silenciosos como budas, conducían como se hace en Oriente. Por en medio de la calzada y sin dar la menor muestra de inquietud o de ceder el paso cuando venía otro vehículo de cara. Se aproximaban ambos hasta el límite de la colisión, que evitaban milagrosamente con un brusco movimiento de volante hacia uno y otro lado. Además, tenían que evitar, tanto por las ciudades como en carretera, a una multitud de ciclistas y de peatones absolutamente anárquica.

También usé, en las ciudades, taxis, que eran generalmente Toyotas en buen estado de uso y de propiedad estatal. Al taxista, que jamás hablaba otra cosa que chino, había que entregarle un papel que te escribían en el hotel, con el lugar al que querías ir y la hora a la que te tenían que venir a buscar para llevarte a otro sitio. Por muy poco dinero, disponías de un auto con chófer para todo el día. A mí me gustaba ir de tiendas. No a las tiendas para turistas extranjeros, sino a las tiendas para chinos.

La actitud de los encargados y empleados de estos locales pertenecientes al Estado, así como la de la gente de los restaurantes, era parecida a la de los conductores de los autobuses y los taxistas. Me refiero a su relación con el establecimiento o con el vehículo que les fuera confiado. Lo trataban como si fuera suyo y me refiero no a una ac-

titud ética de honesto funcionario o burocrata, sino al mimo hacia lo propio que solamente confiere el sentimiento de propiedad privada.

En Changai, un guía que tuve y que era del partido, me aseguró que el sangriento final de la Revolución Cultural y de la Banda de los Cuatro tuvo su origen en la rebelión de los tenderos estatales. No toleraron, en Changai, que sus tiendas y puestos, que tenían pintados de formas distintas y a los que



habían distinguido con nombres diferenciados y espectaculares, como Charcutería del Dragón Amarillo o La Alegre Bisutería de Ching, fueran despersonalizados por los Guardias Rojos, pintados todos del mismo monótono color gris y borradas sus enseñas para recibir, en su lugar, una numeración: Tienda estatal número 15 ó 146 o

el guarismo que le correspondiera. Cuando yo visité esas tiendas todo había vuelto al mundo de la pequeña imaginación tenderil y comercial, aunque las tiendas seguían siendo del Estado.

Pero junto con esa especie de proclamación de independencia significada por el abigarramiento de colores y de enseñas, los encargados y funcionarios tenderos habían recuperado toda la mentalidad del propietario del pequeño comercio: el arte charlatán de colocarte el artículo que no quieres, la sisa en la factura y en el peso, y hasta, si les incitabas, el amor por el regateo.

Sólo les faltaba quejarse por los tributos o por la competencia desleal de los grandes almacenes de Estado, pero era evidente que eso no tardaría en llegar.

Personalmente me interesé mucho por un jeep militar, recién salido de las fábricas, que abundaba por calles y plazas de Pekín. Dentro de lo que es un jeep, el chino tenía originalidades de diseño que lo hacían apetecible. Pintado de un rutilante marrón oscuro y con la estrella roja, tenía algo en la forma o en el contorno que lo hacía indefiniblemente chino, como una especie de minipagoda castrense y sobre ruedas.

Pregunté incluso por su precio y posibilidades de sacarlo de China e importarlo a España. El precio que me dijeron no me pareció elevado, pero las posibilidades de sacarlo de China eran nulas. Lo curioso es que tanto la personalidad china que me dio información sobre el precio, como yo, discutimos más de una hora ásperamente sobre dinero, como si realmente él me fuera a vender un jeep y yo a comprarlo. Creo que lo pasamos muy bien.

La economía de capitalismo estatal que es la comunista es pura irrealidad irracional y nadie se siente tan mal como los chinos fuera de la realidad. Por eso era previsible el actual viraje chino... hacia el mundo real y positivo.

No debiera tardar el día de la aparición de aquel jeep o de sus sucesores, o de cualquier modelo de brillante turismo, en los salones del auto occidentales. Seguro que hará furor.



# PORSCHE PARADE AMERICA



**L**A localidad californiana de Costa Mesa ha sido el lugar elegido por el Porsche Club America para conmemorar el treinta aniversario de su fundación. A la Porsche Parade America han acudido más de setecientos coches, entre modelos actuales y antiguos, llegados en peregrinación desde los más lejanos lugares de Estados Unidos. Todo esto, en virtud de rendir honor a esa mítica marca llamada Porsche.

Durante siete días, las calles de Costa Mesa y sus alrededores han sido transitadas por el mayor número de Porsches que jamás se hayan reunido en América.



El gran ausente en esta fiesta fue el profesor Ferry Porsche, que por motivos de salud no pudo presenciar la colosal concentración. En su lugar acudieron el hijo Wolfgang Porsche y su sobrino Peter. También estuvo el presidente de la compañía, Peter Schutz, que en repetidas ocasiones se manifestó con gran sentido del humor y alegró a los «lover's Porsche», anunciando la inmediata homologación en Estados Unidos del modelo 911 Turbo, la versión Turbo del modelo 911 Cabriolet, en un futuro no muy lejano el convertidor catalítico para algunos modelos.

Setecientos coches fueron los que participaron en esta concentración americana. En el concurso de elegancia, la limpieza es lo más importante.

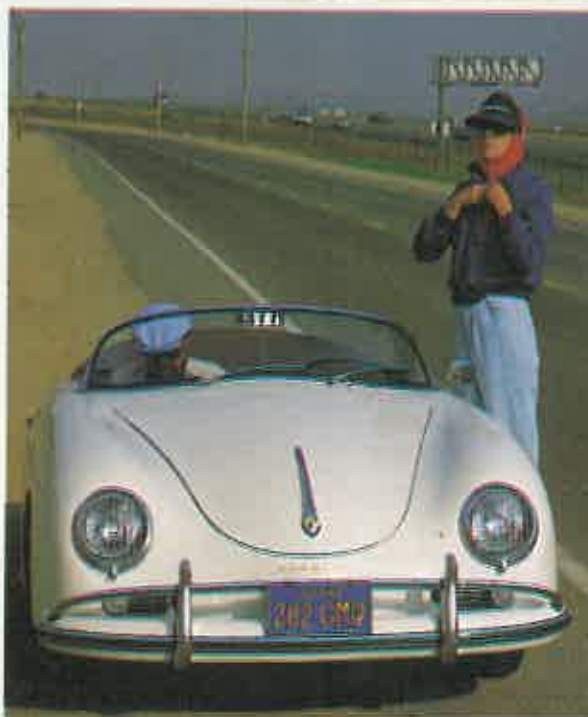






Los actos más importantes que caracterizaron la Porsche Parade fueron básicamente tres: el concurso de elegancia, el slalom en circuito y un rallye. El primero se desarrolló en los jardines del Westin Hotel, lugar donde 120 concursantes compitieron entre sí exhibiendo modelos, desde los primitivos 356 hasta los más recientes 928. Al contrario que en Europa, el juzgado americano aplica con el 90 por 100 de importancia el concepto de limpieza del vehículo a la hora de enjuiciarlo, dejando en último término la fidelidad que éste pueda tener con el modelo de origen. Con lo cual se vio premiado un 356 Spirsters pintado en color rojo metalizado. Y era sorprendente ver cómo cada concursante limpiaba incansablemente su coche hasta los rincones más inaccesibles, ayudándose con pinzas de quirófano, artilugios especialmente contruidos e incluso con palillos para los oídos. Todo esto acompañado de

El coche más admirado fue el 917/30 Can-Am (foto superior derecha). En el Circuito de Riverside no faltó la emoción y la extravagancia en la preparación de los coches. Junto a estas líneas, un 356 Spider en una parada durante el rallye.



un sinnfin de productos abrillantadores.

Sin embargo, el coche más admirado fue el Porsche 904 Carrera GTS, color rojo, propiedad de un coleccionista de Florida. El estado del coche era inmejorable, y su reconstrucción se había llevado a cabo con el criterio más ortodoxo. Tanto es así que Peter Porsche ofreció la suma de cien mil dólares por su compra. Todo acabó con una sonrisa complaciente del millonario americano y una total negativa.

El marco deportivo al concurso de elegancia lo formaba un grupo de coches de competición, alineados en forma de abanico frente a los jardines del Westin. Entre ellos figuraba el 917 Pig, el plurivictorioso 917-30 Martini, que hace año sorprendió con 1.100 caballos de potencia que desarrollaba su propulsor; un carrera Abarth GTZ, el 718/2 F-2 y otros de menos importancia.

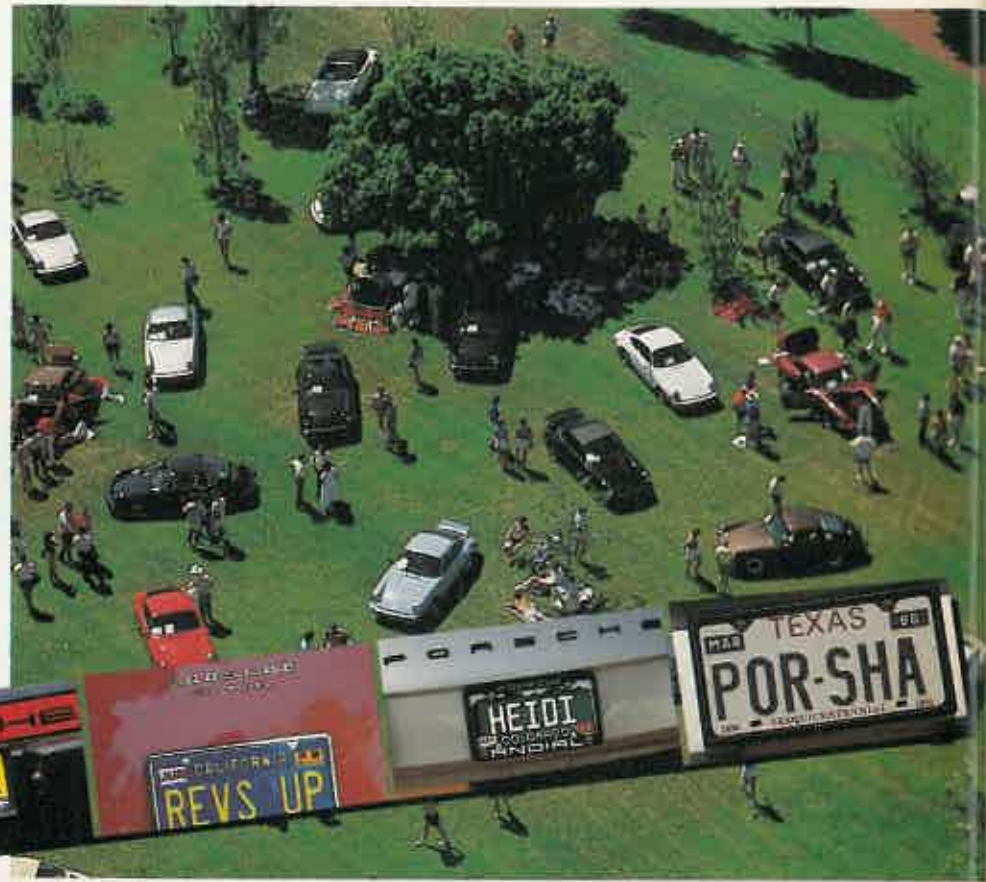
Fue en el circuito de Riverside donde los concursantes midieron sus dotes



de pilotaje, tomando parte en el slalom que consistía en dar dos vueltas al circuito donde se había variado el trazado. Las categorías de los participantes se dividían en cuatro grupos: los 356 de serie, los 911 con motor atmosférico con los 944, los 928, y al final los modelos transformados y de competición. Un 911 tres litros carrera, reparado en U.S.A., fue el ganador de la prueba.

Durante los tres días que duró la competición, el circuito de Riverside revivió un ambiente lleno de ilusión que recordaba los días gloriosos que ya pertenecen a su pasado, y ni siquiera el aplastante calor del desierto californiano pudo frenar el entusiasmo de los participantes.

El rallye se desarrolló a lo largo de 225 kilómetros, la mayor parte de ellos en el tráfico urbano. Fueron 450 los coches que tomaron la salida, con un minuto de intervalo entre sí. Básicamente, el rallye consistía en respetar unos horarios que se veían obstaculizados por el tráfico. El participante más



Los nombres en las matriculas fueron la nota de humor a la americana, que contrarrestó la seriedad del concurso de elegancia.



aplaudido fue Wolfgang Porsche, que tomó la salida al volante de un 911 Carrera.

A lo largo de los siete días que duró la Porsche Parade fueron muchas las visitas de destacadas personalidades del deporte automovilístico, entre las cuales figuraban Dan Gurney y Derek Bell.

En la cena de gala que clausuró la concentración Porsche intervino Peter Schultz, presidente de la marca, agradeciendo encarecidamente a todos los participantes el espíritu «Porsche Family», que distingue y une cada vez más a los usuarios de un Porsche. También la señora Selly Schultz, esposa del presidente, se dirigió a los participantes, reprochándoles el habitual olvido del uso del cinturón de seguridad y la conducción temeraria. Terminó diciendo: «Quiero veros aquí a todos el próximo año, por tanto, debéis de conducir despacio y no olvidaros el cinturón de seguridad.»

Texto y fotos:  
**Gigi Corbetta**

Las viejas glorias se contemplaban bajo el sol californiano como reliquias inaccesibles, sus precios alcanzan cifras que llegan a rondar el millón de dólares.

# SEAT MALAGA. HECHO A LO GRANDE



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

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

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

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

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

Desde 778.300 pts. F. F.



Solicite las condiciones especiales de Financiación de FISEAT



## DEBUT DEL DELTA S4

# ¡QUE VIENE EL LANCIA!

**P**RESENTADO a la prensa en diciembre del pasado año, el Lancia Delta S4 constituye, sin duda, una de las novedades más esperadas en el panorama del Mundial de Rallyes, y el arma absoluta con la cual el grupo Fiat espera acceder al título en 1986. Sin embargo, el proyecto no es nuevo ni mucho menos. Con ocasión de la presentación de su antecesor, el Lancia Delta Rally, ya se palpaba en el ambiente la existencia de un proyecto de un vehículo de tracción a las cuatro ruedas con base en la carrocería del Lancia Delta.

El tiempo ha pasado, y en estos meses el Lancia Delta S4 ha ido evolucionando e, incluso, cambiando de aspecto. Así los diversos ensayos en las pistas de Nardo y La Mandria, realizados tanto por Ales y Toivonen (antes de su accidente en Cerdeña) como por el ingeniero-piloto Giorgio Pianta, pusieron de manifiesto la necesidad de nuevos aditamentos aerodinámicos, entre los que destaca un enorme alerón trasero al estilo de los que poseen el Renault 5 Maxi Turbo y el Peugeot 205 Turbo «evolución 2» e igualmente la parrilla frontal dejó de ser idéntica a la versión «stradale» del Delta para tomar formas más aerodinámicas.

La pista de ensayos dejó paso a los tramos, y tras un breve test con el vehículo 0 en el rallye Costa Smeralda, el Lancia Delta S4 debutó el pasado día 6 en el rallye 1000 Pistas, valedero para el campeonato francés de 2.ª división, encuadrado en la categoría experimental.

Bajo la dirección de Cesare Fiorio y con la presencia del «staff» técnico de Abarth encabezado con el ingeniero Claudio Lombardi y los ingenieros Sergio Limone y Giorgio Pianta, el nuevo Lancia constituyó la principal atracción de la prueba.

El primer tramo, retransmitido en directo por FR3, era para Markku Ales, con nueve segundos de ventaja sobre Beguin, en algo menos de dos kilómetros. Sin embargo, Pianta declaraba a MOTOR 16: «El tiempo no es representativo, depende mucho de las características de la prueba. Es el mismo caso que el del Lancia Rally, cuya competitividad es manifiesta en un rallye de velocidad como el 1.000 Lagos, frente a los vehículos de tracción total, pero no ocurre lo mismo en un rallye con

curvas en subida y descenso tipo Acropolis.»

Desafortunadamente, en el segundo tramo se rompió el eje del turbocompresor, mandando de aceite todos los inter-cambios y obligando a Ales a detenerse. Ello obligaría a los mecánicos del equipo a trabajar la noche del sábado sobre el vehículo, con el fin de dejarlo listo para la mañana del domingo. Mientras llegaba el Lancia Delta, Giorgio Pianta comentaba las últimas modificaciones: «El motor es la parte que menos problemas ha dado. Ha bastado ensanchar las tomas de aire para solucionar un pequeño problema de temperatura.» La combinación turbo-compresor más volumex se mostraba perfecta y para ello bastaba solo oírlo. «En cuanto a la transmisión, hemos sustituido los diferenciales mecánicos delantero y central por unos Ferguson de acoplamiento viscoso, permaneciendo el posterior, tipo Hewland.»

Solucionado el problema, el Lancia Delta S4 partía al día siguiente por la mañana anotándose, uno tras otro, los mejores tiempos, con diferencias de 2 a 2,5 segundos por kilómetro respecto al Lancia Rally de Chomat, que se había alzado en cabeza de la prueba tras los problemas de cambio de Bernard Beguin. Una diferencia que satisfacía tanto a técnicos como a piloto. Los problemas en las asistencias eran mínimos con los cambios únicamente de ruedas, amortiguadores y filtros. El único inconveniente resultó la rotura de la plancha de protección del depósito de gasolina y del cambio en un salto en el segundo tramo del domingo, y que fue rápidamente solucionado. Ambiente optimista, pues en el seno de Lancia, que espera ser confirmado en el debut del Lancia Delta S4 en el Rallye de San Remo tras el retraso sufrido en la construcción y homologación de las docientas unidades necesarias en grupo B, cuya vista por parte de la FISA se llevará a cabo a finales de agosto.

Texto y fotos: Esteban Delgado



El debut del Delta S4 no ha podido ser más esperanzador. Con Ales al volante, ha dominado cuando la mecánica estaba a punto.





# BAJA MONTESBLANCOS

# LA AVENTURA ES LA AVENTURA



Pierre Lartigue ha sido el vencedor indiscutible de esta tercera edición de la Baja.



**E**N unas condiciones climatológicas típicas de la prueba (más de cuarenta grados a la sombra durante once horas y todo el polvo del mundo) se ha celebrado la tercera edición de la Baja Montes Blancos, con el triunfo final de uno de los especialistas en este tipo de pruebas, el francés Lartigue, a bordo de un Lada-Poch. Durante algún tiempo, media docena de pilotos se encontraron luchando por el primer puesto hasta que los abandonos diezmaron la prueba que año tras año va ganando prestigio internacional. Para esta edición, se presentaron equipos oficiales de Lada, Mitsubishi, Land Rover y Nissan, a los que hay que añadir algunos pilotos privados de gran categoría, como Zanini, Bernadette Sacy o un puñado de buggys de excelente preparación y buenos pilotos. Entre las motos, victoria de las KTM, con Chabanelle, en cabeza, y los españoles Arcarons-Mas, en segunda posición.

En la segunda etapa, Lartigue arriesgó la mecánica para recuperar la media hora perdida.



Bernadette Sacy confirma su pasado con el puesto en el Atlas con un segundo en la Baja.



Derrain y su Porsche fueron finalmente descalificados, perdiendo la tercera posición.

Antonio Zanini nunca pudo demostrar si el Ferrari es apto o no para estas carreras.





Parece evidente que a Antonio Zanini le ha mirado un tuerto, porque, en lo que va de año, no le sale bien ni una. Para esta Baja, en la que había puesto todas sus ilusiones y unos medios a la altura de las circunstancias, contaba con un precioso Ferrari 308 que sólo funcionó medianamente bien en la prueba de clasificación (en la que fue superado por Lartigue y por un desconocido, Rey). Luego, ya desde los primeros kilómetros, comenzó un calvario de problemas con la instalación eléctrica que les hicieron perder más de una hora respecto a los hombres de cabeza, optando por abandonar a los 200 kilómetros de una carrera prevista a 1.000; es el segundo año que el «Marqués de Viladrau y Barón del Caballo Rampante» se queda tomando el sol en los Monegros.

La segunda decepción —también por parte española— la ha proporcionado el equipo Nissan. Sus increíbles éxitos en las dos anteriores ediciones de la Baja y en el último Rallye de Túnez (en el que venció Miguel Prieto) les obligaba moralmente a alcanzar una buena clasificación. Abandonando los fiables y eficaces motores diesel desarrollados en España, decidieron utilizar los motores de gasolina y 210 caballos preparados por Andy Dawson en Gran Bretaña. Tras efectuar unos tiempos discretos en la prueba de clasificación, fueron uno tras otro abandonando por problemas mecánicos. Prieto quedó prácticamente inédito, con un soporte motor roto. Las niñas, Begonia y Susy, tras conocer problemas con la bomba de gasolina y quedarse sin combustible, tuvieron que abandonar poco más tarde con un pistón roto; Lacasa y



Bernard Bruno, con una sola pierna, no pudo finalizar. Los triciclos han constituido la mayor atracción para el público

Juventeny, que habían logrado situarse entre los diez primeros, acabaron finalmente por abandonar, ya no muy lejos del final, el primero por rotura del cambio y el segundo por un buje. El honor de Motor Ibérica quedó parcialmente a salvo por su aplastante victoria en la categoría diesel, con Biamonti en el puesto noveno absoluto, y Porcar-Alguersuari, en el decimonoveno. Mientras la participación española era diezmada en los primeros compases: Genito (temperatura de agua en su Mercedes turbodiesel), Muñoz-Barreras (tras muchos problemas, transmisión en el Land Rover turbodiesel), Moratal (rotura del depósito de gasolina en el Samba grupo B), Simoneta Garih, Pinilla, etcétera, los máximos

favoritos se enzarzaban en una interesante lucha.

Los primeros kilómetros de la carrera fueron dominados por la pareja Zaniroli-Metge, quienes, con su Mitsubishi Pajero, se imponían, por pocos minutos, a Lartigue (Lada), Pescarolo-Gabreau (Land Rover Pacific), Dayraut (Porsche 911 S, primero en dos ruedas motrices), Raymondis (Range Rover-Plein Pot), Vilsage (buggy) y un sorprendente Borja Moratal, que llegó a ir en séptima posición. Sin que pocas personas lo percibieran, Bernadette Sacy, con un magníficamente preparado (por ella misma) Range Rover, se intercalaba en los primeros puestos.

Pero cuando se llevaba celebrada un cuarto de carrera, el motor del Lada tuvo serios problemas de temperatura que obligaron a cambiar el radiador, por lo que el francés perdió la cabeza por veintidós minutos de retraso sobre Zaniroli, enzarzado en una

lucha cerradísima con el buggy de Vilsage. Trossat, con otro Lada-Poch, ya había abandonado con la suspensión delantera dañada por una salida de carretera, y Pescarolo perdía mucho tiempo por problemas de transmisión que finalmente le obligaron al abandono.

Mariano Lacasa iba poco a poco acercándose hacia este pelotón de cabeza, mientras que el pequeño Suzuki de Jorge Babler (que vuelve a la competición tras seis años de ausencia) iba escalando posiciones, acompañado por Miguel Guerrero (único español y posiblemente único piloto que ha participado y acabado las tres ediciones celebradas).

Al cumplirse la primera de las dos



Arnoux y Bodet se clasificaron primeros entre los Buggys y cuartos en la general. El Toyota de Ratet acabó tercero. Chabanette y Morales llevaron la KTM a la primera posición entre las motos

vueltas de 500 kilómetros, Zaniroli estaba en cabeza, con seis minutos de ventaja sobre Bernadette Sacy; Vilsage, a nueve minutos, y el Porsche de Dayraut, a diecisiete minutos, prácticamente empatado con Lartigue, que había recuperado la mitad del tiempo perdido. Lacasa marchaba en séptima posición, y Juvanteny, en la decimoprimer, ambos a más de una hora de los primeros.

En el último sector, se comenzó a comprobar que algunos participantes habían tenido problemas con el itinerario. Unos se perdieron de buena fe; otros se pasaron de listos y atajaron descaradamente, lo que hizo que no pasaran por determinados controles. Al final, hubo sus más y sus menos, porque a unos les faltaron fichas (en cada control introducían fichas de colores en un bote) y a otros ¡les sobraron! Para

lo primero hay una explicación; para lo segundo sólo cabe pensar que quienes abandonaban daban sus fichas a los que seguían en carrera por si a la llegada les faltaban.

El caso es que a la llegada, hubo sus más y sus menos. Así, Bernadette Sacy se encontró con una ficha de más, pero los comisarios dieron por buenos sus pasos por los controles y se clasificó finalmente segunda. Lartigue, como es lógico en un profesional de su categoría, no sólo remontó hasta la cabeza, sino que llegó en orden, como la mayoría de los participantes. El piloto de Porsche, Dayraut, se encontró con una ficha de menos y, por tanto, fue clasificado a continuación de los participantes «legales», en el puesto decimoséptimo. Su tercer puesto lo heredó Jean Ratet, quien con un Toyota Pick-Up llevó a cabo una carrera llena de regu-

laridad, beneficiándose de las dos descalificaciones y de los abandonos a última hora de Zaniroli (transmisión) y de Lacasa.

Más lío aún entre las motos, porque si bien la victoria de Chabanette fue indiscutible, el segundo puesto de Peterhansel se respetó, pese a la ausencia de una ficha, por lo que Arcarons-Mas tuvieron que plegarse a la decisión de los comisarios, aunque nadie les quita su segundo puesto moral. Gaston Rahier tuvo que conformarse con la quinta posición, tras el también especialista de maratones, Bacou, a causa de un pinchazo que le hizo perder mucho tiempo. Sin embargo, entre las motos, las diferencias fueron mínimas en todo momento.

José M. Cernuda  
Fotos: Alfonso J. Nieto

restaurante espectáculo PRESENTA: LOS DIAS 18, 19 y 20 DE JULIO

Florida  
PARK

NATI MISTRAL

y el ballet español "los goyescos."

Restaurante en los JARDINES DEL RETIRO Mediodía y Noche. SALONES PARA CONVENCIONES Y BODAS. Servicio de aparcacoches. RESERVAS: 2737805104. Avda. Menéndez Pelayo.





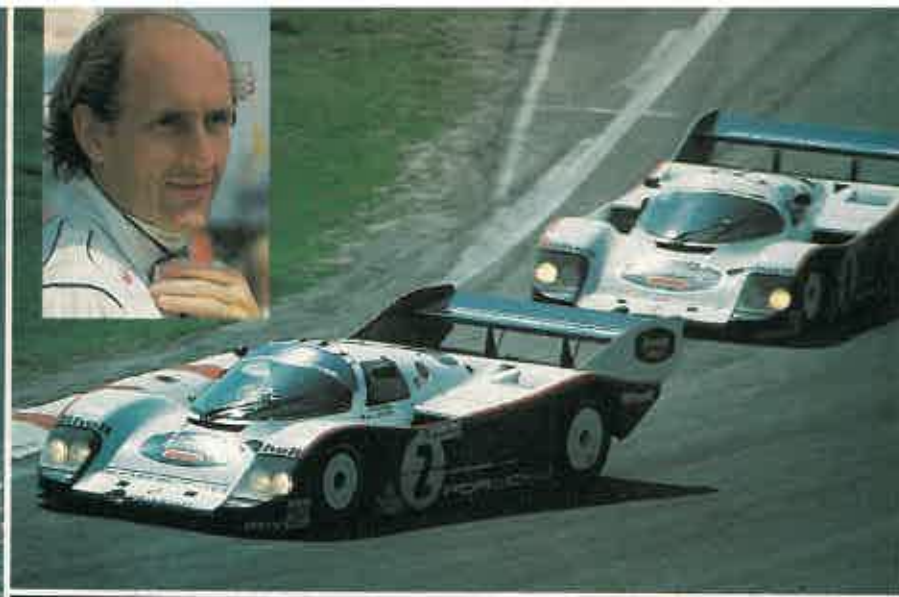
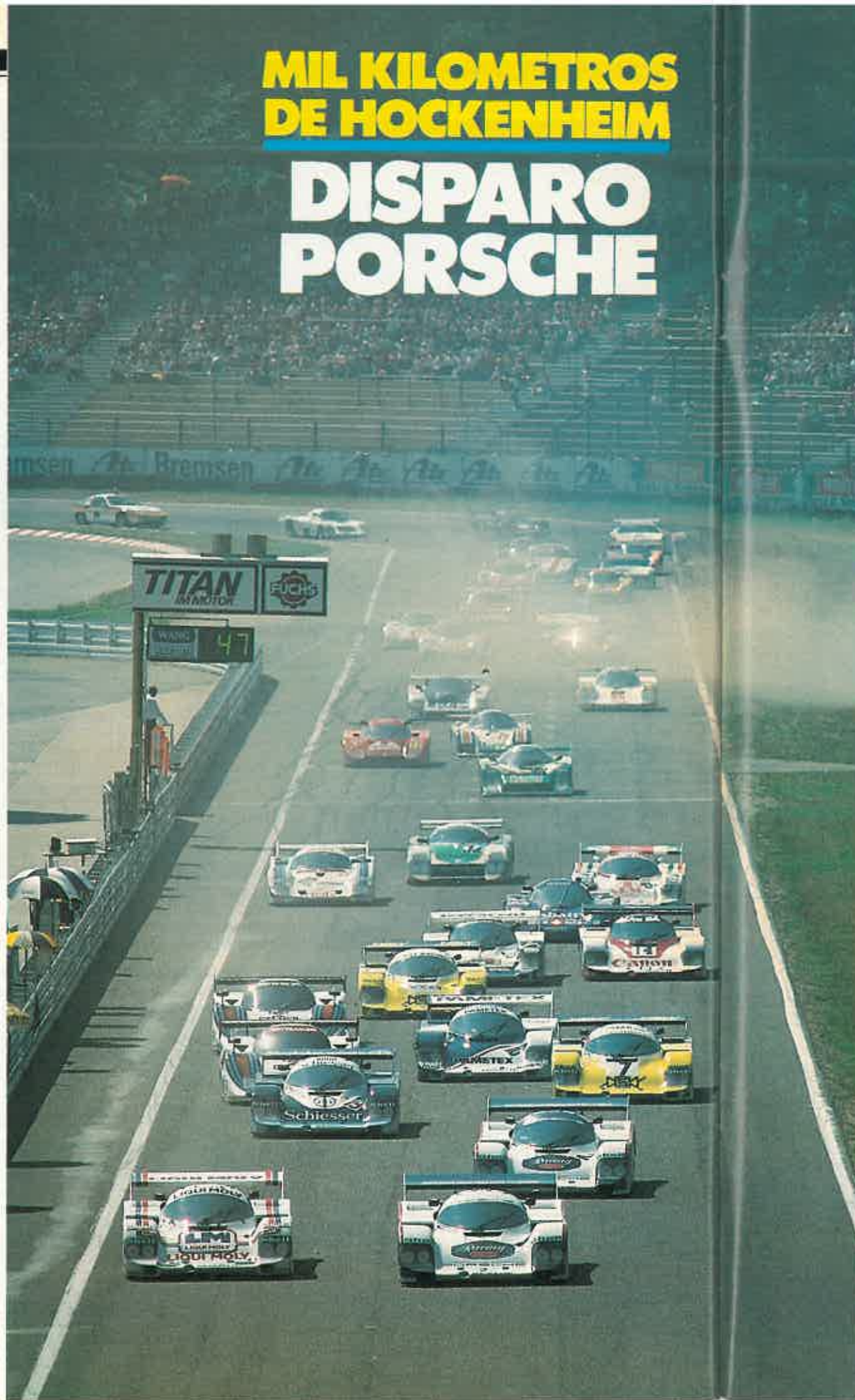
**A**NTES de comenzar la prueba Hans Stuck había declarado que se sentiría muy satisfecho ganando una carrera delante de su público. Su deseo se vio cumplido al término de los Mil Kilómetros de Hockenheim. Cuando su compañero Derek Bell, con quien compartía el volante del Porsche-Rothmans oficial recibía el banderazo, el larguirucho Hans Stuck saltaba por la pista con los brazos en alto, incapaz de refrenar su alegría desbordante. Con esta victoria Bell y Stuck pasan a encabezar la clasificación del Mundial en el apartado de pilotos, mientras que el equipo oficial Porsche todavía pone más tierra por medio entre él y sus perseguidores, los equipos privados y Lancia.

La inscripción presente en el circuito alemán estaba constituida por los habituales de este campeonato, de los que, naturalmente, destacan los equipos oficiales Porsche y Lancia así como los de los privados que defienden la marca de Stuttgart. El paddock no presentaba ninguna novedad digna de mención con respecto a lo observado en Le Mans, salvo que aquí los Porsche no utilizaban las colas largas y los Lancia volvían a montar los capots vistos en Silverstone. La ausencia importante venía por parte del forfait de los Jaguar, esperados a bombo y platillo.

Al término de los entrenamientos oficiales eran los Porsche oficiales los que marcaban los mejores tiempos. Primero Ickx-Mass, seguidos de Stuck-Bell, Bellof-Boutsen-Schiesser, Winkelhock-Surer y Ludwig-Barilla. Con ello el primero de los Lancia no aparecía más que sexto con Patrese-Nannini, seguidos de Palmer-Hobbs y el otro Lancia de Wollek-Baldi. Los Lancia, que con la excepción de Le Mans siempre habían marcado la pole-position aunque a costa de presiones de turbo y gomas inutilizables en carrera, se veían pues aquí seriamente batidos en entrenos. Como ya es sabido, en esta especialidad participa nuestro compatriota Jesús Pareja, que

## MIL KILOMETROS DE HOCKENHEIM

# DISPARO PORSCHE



Hans Stuck venció en su país a los mandos del segundo Porsche Rothmans oficial. Estuvo acosado de cerca por el Lancia-Martini.



El rey de la resistencia no estuvo afortunado. Tras un incendio en su box, Ickx abandonó a causa de un agujero en un pistón.



Los Porsche privados dan guerra a los oficiales. Sigala y Larrauri lo demostraron. Jesús Pareja (abajo) terminó séptimo con el Porsche-Obermaier.



comparte un Porsche del equipo Obermaier junto con Lassig y Regout. Nuestro representante sólo dio seis vueltas de entrenamientos a un circuito en el que tan sólo había corrido en una ocasión en sus tiempos de Alfa-Print: «Pero con el Porsche no parece el mismo», nos decía tras esos brevísimos entrenos motivados por el afán de su equipo de no gastar más de lo imprescindible. Ya que estamos en ello dejemos constancia del bajo nivel de ese equipo, mientras que Jesús ha recibido proposiciones de equipos como los de Joest y Kremer para correr con ellos desde la siguiente carrera. El ha debido declinarlas, ya que tiene el compromiso de correr la temporada europea con Obermaier, pero podría ser muy bien que en las carreras de Japón o Australia lo hiciese con un coche de los equipos citados. Volviendo a Hockenheim digamos que el coche de Pareja ocupaba la decimotercera posición de parrilla de salida.

En el momento de la salida los más rápidos fueron Mass y Winkelhock, que llegaban emparejados al primer viraje en el que entraban a la par prácticamente pegados el uno al otro. En los primeros giros las posiciones cambiaron a menudo con Bellof, líder unas vueltas, mientras que los Lancia tan distanciados en entrenamientos estaban en la estela de los de cabeza. En el primer relevo se producía el primero de los sustos del día. Cuando Mass le cedía a Ickx el volante de su coche, un retorno de gasolina mandaba parte de ésta de nuevo al depósito de suministro. Esta gasolina se incendió causando confusión en los boxes y quemaduras a dos mecánicos y un ingeniero de Porsche. Pese a ello el coche podía seguir aunque su posición sería retrasada hasta acabar abandonando tras agujerear un pistón. A media carrera los veteranos Stuck y Bell ya estaban en cabeza con Patrese-Nannini con el Lancia y los Porsche de Sigala-Larrauri y Bellof-Boutsen, todos en la misma vuelta. Ello da una idea de lo apretado de la lucha, en





### F-3: Ni en Alemania ni en Italia

NO les han salido bien las cosas a nuestros pilotos de la Fórmula 3 que este fin de semana han corrido tanto en Alemania como en Italia. Al habitual del Campeonato alemán, Adrián Campo se le sumaba Alfonso García de Vinuesa que va a disputar cinco carreras con un Martini Volkswagen del equipo Kaufmann, el mismo en el que milita el líder del Campeonato. El debut del español en Hockenheim no pudo ser más prometedor, ya que era cuarto en los entrenamientos. Sin embargo, en carrera, cuando en la primera vuelta le disputaba el liderato al danés Kris Nissen, éste le mandaba alevosamente a la hierba, con lo que el español debía abandonar. Por su parte, Campos había tenido problemas de chasis y era sexto en la parrilla de salida cuando en la segunda tanda había sido tercero, pero la pista era más lenta. Campos arrancó quinto y cuando ya era tercero, una



rotura de la barra estabilizadora delantera le hizo hacer dos trompos y ver el final de la carrera desde boxes. El vencedor fue Nissen, a quien los comisarios sancionaron monetariamente por su maniobra con García de Vinuesa.

En Italia las cosas no fueron mucho mejor. Los «Luises» que corrían en Pergusa fueron octavo Pérez Sala y decimoquinto Villamil al término de los entrenamientos. En carrera, por un momento se pudo pensar que el primero de ellos iba a obtener de nuevo un buen resultado, ya que tras las semifinales salía cuarto en la final. En ella, al intentar sobrepasar a Barbazza, ambos se tocaron y Pérez Sala debió abandonar. Por su parte, Villamil terminó séptimo, tras remontar en una final a la que había salido desde el decimosexto lugar. La pena es que a estas alturas un séptimo nos sabe a poco...

Los Lancia acosaron constantemente a la armada Porsche. Patrese y Nannini debieron abandonar sin combustible cuando intentaron cazar al líder, con lo que Wollek y Baldi salvaron el honor, pero en el cuarto puesto.

la que si bien la obsesión por el consumo al que el reglamento obliga imponga una conducción muy especial: el constante empleo de marchas largas para no superar un consumo de alrededor de 50 litros, que de ser sobrepasado en exceso implica quedarse tirado sin carburante. De éstos el coche de Bellof se quedaría en la pista, mientras que los demás mantenían el acoso a los líderes. En los repostajes se produjeron serios incidentes un tanto inadmisibles en pruebas de esta categoría, ya que al incendio en el box Rothmans seguirían uno en el de Lancia y otro en el coche de Winkelhock, al que los bomberos inundaban con sus extintores y obligaban al abandono. De los hombres destacados hay que citar a Winter, el reciente vencedor de Le Mans que se accidentaba cuando seguía a Pareja, pese a que nuestro compatriota no tenía arte ni parte en el lance. El coche de Pareja iba siguiendo su camino sin contratiempos hasta que Regout estropeaba el morro del coche, situación en la que perdieron un tiempo precioso que les hubiese permitido ganar algún puesto en la general.

Las últimas vueltas serían emocionantes ya que primero Nannini, en su intento de cazar a Stuck, consumió más de la cuenta y se quedaba tirado en el circuito sin carburante: la avaricia rompe el saco, y por otro lado Larrauri y Wollek se enzarzaban en un duelo a cuchillo cuando estaban separados por dos vueltas. Los toques de carrocería y de morro contra caja de cambios fueron cosa corriente en la «explicación» que ambos se tuvieron. El último sobresalto lo tendría el equi-

po de Richard Lloyd cuyo coche se quedaba sin carburante a una vuelta del final, pero podía aún entrar en meta a baja velocidad. Digamos que este coche, conocido por el Porsche-Canon, llevaba en esta ocasión una peculiar publicidad: la de Live Aid, la campaña contra el hambre que ha organizado el multitudinario concierto difundido por televisión. Por su parte, Jesús Pareja terminaba finalmente séptimo, aunque tras la carrera se lamentaba diciendo: «Si hubiésemos entrenado más y corrido con un poco más de presión en el turbo hubiésemos podido terminar quintos...»

La bandera a cuadros saludaba finalmente la bonita victoria de Stuck y Bell seguidos por Sigala-Larrauri y Ludwig-Barilla, dejando al mejor Lancia, el de Wollek-Baldi, cuarto. Esta es la primera que consiguen este año, en el que el alemán forma por primera vez parte del equipo oficial Porsche. Además era en casa y se colocan líderes del campeonato. ¿Qué más se podía pedir?

Texto y fotos: J. L. Aznar

#### Clasificación final

1, Bell/Stuck (Porsche 962 C), a 185,6 km/h. de media; 2, Sigala/Larrauri (Guffanti-Porsche), a 39,9 segundos; 3, Ludwig/Barilla (New Man-Porsche), a 2 vueltas; 4, Wollek/Baldi (Lancia-Martini), a 2 vueltas; 5, Palmer-Hobbs (Porsche), a 4 vueltas; 6, Brun/Berger (Porsche 956), a 5 vueltas; 7, Lassig/Regout/Pareja (Porsche-Obermaier), a 11 vueltas; 8, Mallock/Wilda (Ecosse-Ford), a 13 vueltas; 9, Spice/Bellm (Spice-Tiga), a 15 vueltas; 10, Finotto/Facetti (Alfa-Carima), a 16 vueltas.

#### Así va el Mundial

##### Pilotos

1, Hans Stuck y Derek Bell (62); 3, Jacky Ickx y Jochen Mass (51); 5, Klaus Ludwig (46)

##### Marcas

1, Rothmans Porsche (72); 2, Lancia Martini y New Man Joest (38); 4, Kremer Porsche (33); 5, Richard Lloyd Canon (29).

### A TODO GAS

● Enzo Ferrari ha anunciado que si las cosas no cambian en Fórmula 1 y se da estabilidad a los reglamentos, abandonará esta categoría para dedicarse a la Fórmula Indy.

● Renault si ha anunciado oficialmente que entregará motores de 2,2 litros turbo —los mismos que ganaron en Le Mans a diversos equipos de Fórmula Indy.

● Pese a los rumores surgidos en el Acrópolis, Rohrl no ha renovado con Audi. Está dispuesto a hacerlo siempre que concedan la dirección deportiva a su copiloto Christian Geisdorfer, que reemplazaría a Roland Gumpert.

● Problemas en Lancia con el S.4. La empresa que les fabricaba las carrocerías ha quebrado, con el consiguiente retraso en la construcción de los doscientos coches.

● El Audi Quattro podría llevar cambio automático el año que viene. Esperan así solucionar los problemas de transmisión que tienen actualmente. También dispondrán de un variador automático de la distribución de potencia.

● El Ford RS 200 no estará homologado hasta el mes de diciembre. Montecarlo será su primera participación. Stig Blomqvist se perfila como primer piloto del equipo.

● Ya es oficial que Carlos Reutemann correrá con un Peugeot 205 Turbo 16 en Argentina, en donde la marca alineará tres coches. Salonen estará seguro a la salida, mientras que Vatanen podría saltar esta prueba y ser reemplazado por Saby, lo que le permitiría ir a entrenar el 1.000 Lagos, cosa que tenía que haber hecho Salonen según el programa primitivo.

● No habrá carrera de Fórmula 3.000 en el Jarama. La falta de pilotos españoles que la corren ha hecho perder interés al RACE.

● Crecen los pilotos interesados en participar en Turismo. Carlos Abella correrá en el Jarama formando equipo con Zapico. Y quizá haga alguna carrera más.

● Alfonso García Vinuesa ha doblado su programa en el Campeonato alemán de Fórmula 3 con carreras en la Fórmula Nacional. El caso es contentar a los sponsors.

● Jesús Pareja no terminará su temporada en Brands Hatch. Tiene buenas posibilidades de correr también en Japón y Malasia. De momento ha salvado el programa de la Copa de Europa Renault, aunque se incorpora a ella con retraso.



### 24 HORAS DE MONTJUICH

## LA TRADICION QUE NO CESA



Grau con De Juan y Garriga impulsaron su Ducati con autoridad. Para Benjamin Grau ésta es su sexta victoria en esta tradicional carrera



El Mundial de TT-1 y TT-2 vino por vez primera a España.



El equipo de Pons, Cardús y Reyes tuvo problemas con la moto.

UNA vez más tuvieron lugar en el parque de Montjuich las tradicionales 24 Horas Internacionales; alrededor de la montaña se dieron cita todas las características ya habituales de esta prueba: una correcta organización, una masiva asistencia de público, una participación con calidad para atraer a las masas, un par de equipos estrella, una victoria de Ducati, una victoria de Benjamin Grau, acompañado en esta ocasión por Quique de Juan y Garriga.

A pesar de los variados esfuerzos de diversos equipos para romper estas tradiciones y conseguir que no fuera una Ducati pilotada por Grau la vencedora, la historia se repitió una vez más. Bultó, García y Martinell dominaron las primeras horas, con un ritmo infernal que provocó la rotura de la máquina. El esfuerzo de pilotaje para acabar con la tradición falló. El asalto de esa constante en Montjuich a través de la tecnología, lo puso el equipo BMW-JJ, con su JJ-Cobas-BMW y sus pilotos estrella, Cardús, Pons y Reyes. Pero la sofisticada máquina empezó a fallar en los entrenos libres anteriores a la salida, falló en la misma salida, remontó

hasta la quinta posición y luego, dos caídas de Pons y Cardús, unidas a los fallos del encendido electrónico, condujeron al abandono.

Y así, el público disfrutó viendo la victoria de la Ducati con nuevo récord incluido, con el inefable Fargas al frente del equipo, con tres pilotos que sólo cometieron un error (De Juan se cayó, pero justo antes de boxes y apenas se perdieron dos vueltas en el incidente), y un equipo ya acostumbrado a ganar. Carrera que sigue siendo única, que volvió a recordar a los aficionados del motor que Montjuich sigue y que, en la persona de Nicolás Ruck, se cobró una nueva vida; para recordar que la muerte es también tradición, y para recordar que la muerte es la espada de Damocles que sigue pendiendo de un hilo sobre Montjuich.

Cano-Parés-Rosa se adjudicaron una brillante segunda posición, en lucha interminable con los terceros y cuartos clasificados, lucha que duró casi toda la carrera. En TT-1, también con grave accidente de por medio, ganó Dunlop, mientras en TT-2 lo hacía Reid.

Texto y fotos: Carlos Castellá





## BALLESTA

¿QUIERES TIRAR  
ESO DE UNA VEZ?



## Rafa Cid

### Orense tuvo que ser



**S**IN su lunita plateada, ni testigo de nuestro amor, pero con una afición de «pro» que le zumba el mango. ¡Olé por los orensanos y su afición! y ¡Olé por el rallye de Orense!, que por fin ha dado una vez más la medida de lo que debe ser el automovilismo desde la grada, en este caso, la cuneta.

Antonio Coleman como director y organizador del evento, y ese «chico» llamado Reverter, que lleva gasolina en lugar de sangre por sus venas controlaban la prueba de manera ejemplar, y dejaban constancia de cómo organizar un rallye.

Ya todos ustedes saben que en lo deportivo, el astuto Marc se llevaba laureles y bolsa ante un Mora batallador e incansable que dejaba muy alto nuestro pabellón gallego. Por detrás, Gallardo, el «fallero» Ortín y Alfonso Pavón —el nuevo valor orensano—, dejaban también constancia de su buen hacer.



Todas las semanas voy a Portugal a ver cómo marcha mi «recinco turbo», y entre viaje y viaje uno se entera de algunas cosas. Ustedes ya tuvieron alguna breve reseña del tema hace algunas semanas, cuando Ford Motorsport ensayaba el RS 200 en Vilanova da Cerveira. Se rumoreaba que Stig Blomqvist podría conducir en el 86 uno de los RS 200 oficiales, y que una unidad de ese modelo después de hacer un par de rallyes de tierra en España saldría con el número cero en el Rallye de Alto Tánega (piso de asfalto), que se celebrará hacia el mes de septiembre en el norte de Portugal.

Mi amigo el doctor Oliveira confía en quedarse con uno de esos coches para iniciar el aprendizaje en su conducción, y esperar la venida del definitivo coche que estrenaría en el Vinho do Porto de 1986. Su equipo de mecánicos irá en breve a Inglaterra para efectuar un cursillo sobre el vehícu-

lo, y probablemente intervendrá en estrecha colaboración con las asistencias que en España montará el RACE y los Zanini-boys.

Enrique Fernández, presidente de la Escudería Rías Bajas, está dispuesto a seguir rascándose el bolsillo, porque la colaboración del gremio automovilístico deja un tanto que desear. Se me ocurrió entonces pedirle una lista de los «dantes», en la que figuraban los concesionarios de BMW (Veimsa), Porsche (Beni), Rolcar (Austin-Rover), Motorgasa (Ford) y, por supuesto, el mayor colaborador, Eavedra (Renault). ¿Dónde están el resto de los chicos de la automoción?

General Motors España, desde la gran urbe central, parece que va a sumarse de alguna manera, como ya lo han hecho «El Faro de Vigo» y el hipermercado Alcampo. De cualquier forma, estaremos «al loro» de los de «la resistencia» para montarles bronca.

Desde 1.083.800 pts. F.F.

Precio F.F. más impuestos 1.422.515 pts.



## Vaya por el buen camino.

Es decir, viaje conduciendo un Volkswagen Passat.

Posee un confort de conducción único.

Es potente, fiable, suave...

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

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

Extremadamente cómodo en todos los aspectos.

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

Lo dicho.

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

## Volkswagen Passat



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

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







**DUCADOS**  
EL SABOR QUE NOS UNE.

Tabacalera

**NUEVO**

EL OPEL KADETT ESTRENA MALETA



SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

20 de julio 1985 • Núm. 91 • 175 ptas.

**PORSCHE:  
GRAN  
PARADA  
USA**



**PRUEBA  
A FONDO**

**CITROËN BX SPORT  
DEPRISA, DEPRISA**

**COMPARATIVA**



**AUSTIN MAESTRO - ALFA 33 Y KADETT 1.6**