

**REGALO**  
MAPA DEL ESTADO  
DE LAS  
CARRETERAS

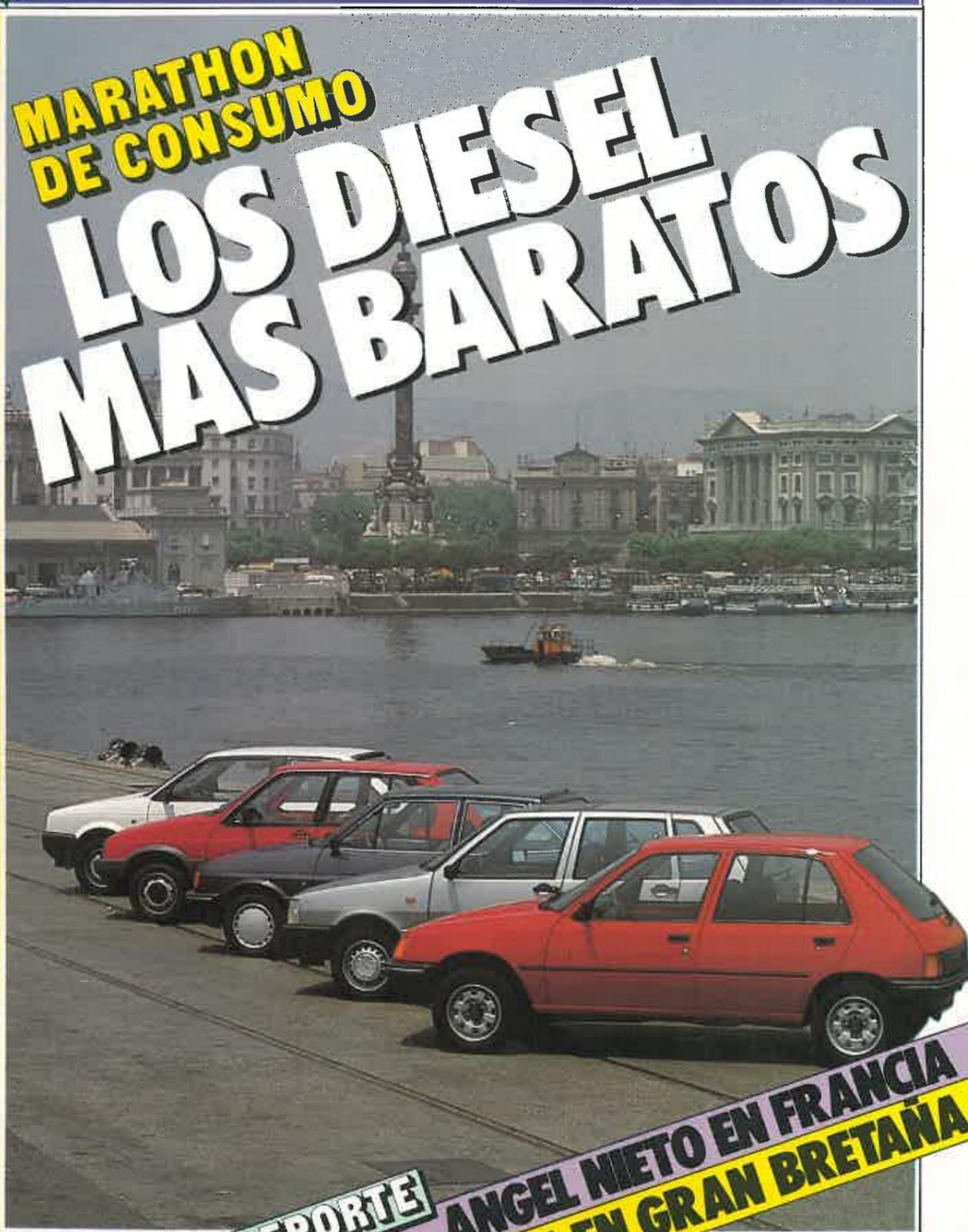
SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

27 de julio 1985 • Núm. 92 • 200 ptas.

**EXTRA VACACIONES EN COCHE**

**MARATHON  
DE CONSUMO**

**LOS DIESEL  
MAS BARATOS**



**DEPORTE**

**ANGEL NIETO EN FRANCIA  
F-1 EN GRAN BRETAÑA**

# LA BUENA FAMILIA ALEMANA DE POCAS PESETAS



**TRANS** 585.000 PTAS. RODANDO SIN SEGURO.



**FAMILIAR** 690.000 PTAS. RODANDO SIN SEGURO.



**BERLINA** 630.000 PTAS. RODANDO SIN SEGURO.

- Tracción delantera.
- Chasis a prueba torsión.
- Suspensión independiente en las cuatro ruedas.
- Cubiertas radiales.
- Parabrisas laminado.
- Luneta térmica trasera (turismos).
- Faros alógenos.
- Limpia parabrisas eléctrico de 4 velocidades.
- Económetro digital
- Proyectores delanteros y traseros antiniebla.
- Cinturones automáticos.
- Limpia luneta trasera eléctrico.
- Frenos delanteros de disco y traseros de tambor.
- Dirección de cremallera.
- Dosificador automático de aceite.
- Techo corredizo (turismos).

**FINANCIACION HASTA 4 AÑOS SIN ENTRADA**

**Wartburg - Trabant Española, S.A.**

SAN BERNARDO, 114 • TELS. 447 20 63 - 447 29 77 • 28008 MADRID

RED DE CONCESIONARIOS PROVINCIALES WARTBURG TRABANT

ALBACETE. ALBA TRACCION (967) 22 78 62  
ALGECIRAS. AUT. S. MARTIN-NAJARRO (956) 65 56 69  
ALMERIA. ESPAL S.A. (951) 25 73 11  
BILBAO. ALFAVISIA (94) 441 89 86  
CASTELLÓN. AUT. SIMÓN, S.L. (964) 20 57 99  
CIUDAD REAL. REYMAUTO (926) 22 98 60  
CUENCA. TALLERES ALCAZAR (968) 22 36 04  
GRANADA. AUT. SIERRA NEVADA (958) 26 80 88

GRANOLLERS. AUTOMOVILES MACOA (93) 849 23 62  
JAEN. TALLERES LOPEZ (953) 22 85 01  
HUELVA. AUTOTRAMSA (955) 22 64 62  
LERIDA. AUTO SERVEI GRAU (973) 23 31 51  
MADRID. WARTBURG TRABANT ESPAÑOLA, S.A. (91) 447 29 77  
MÁLAGA. AUTOMOVILES MARTIN (952) 32 25 08  
OVIEDO. PRINCIPADO MOTOR, S.A. (985) 29 02 19

PALMA MALLORCA. ESCALAS SPORT (971) 46 89 13  
PONFERRADA. JAVIER MARQUES (987) 41 66 01  
SAN SEBASTIÁN. AUT. ONDAR BIDE, S.L. (943) 28 90 45  
SEVILLA. JAVIER FUERTES (954) 41 57 62  
VALENCIA. COVASU (96) 342 36 42  
VIGO. VIGO MOVIL (986) 23 83 60

Esta semana

## Semana de las carreteras

Lo que viene será la «semana grande» de las carreteras. Cinco millones de españoles, dispuestos a hacer su particular agosto, preparan ya las maletas, al mismo tiempo que buscan respuesta a dos preguntas claves: Qué itinerario es el idóneo para llegar a su base veraniega y cuál es la hora más aconsejable para iniciar el viaje. La respuesta no es fácil en ninguno de los dos casos, porque año tras año la propia realidad se encarga de llenar el asfalto de dificultades. En esta ocasión, sin embargo, la Dirección General de Tráfico ha intentado echar una mano al viajero, haciendo públicos los resultados de una amplia encuesta, que publicamos en este número, en la que ya se anticipa qué carreteras serán las más congestionadas y qué rutas alternativas pueden ahorrarnos atascos. Una reflexión sobre los resultados de esta encuesta bien vale la pena, antes de iniciar ese largo viaje hacia el descanso anual.

Sin embargo, aunque la palabra está casi gastada por el uso, repetiremos una vez más la fórmula mágica, la única fórmula para llegar a buen puerto en esta singladura veraniega. Prudencia. Esta es la clave. El «Diccionario de la Lengua Española» da cua-

tro acepciones a esta palabra, que son cuatro excelentes puntos de reflexión para estos días:

1. «Una de las cuatro virtudes cardinales, que consiste en discernir o distinguir lo que es bueno o malo, para seguirlo o huir de ello.»
2. «Templanza, moderación.»
3. «Discernimiento, buen juicio.»
4. «Cautela, circunspección, precaución.»

Es difícil aportar más ideas al respecto, porque los cuatro puntos señalados recogen la auténtica filosofía de cuál debe ser, en todo momento, la actitud del buen conductor. De un conductor que no debe ignorar los peligros de las carreteras, que en el caso concreto de las españolas son numerosos. De momento, el Ministerio de Obras Públicas ya nos anunció las molestias que nos va a causar este verano con los 5.320 kilómetros que se encuentran en obras.

La Comunidad Económica Europea ha declarado 1986 como el Año de la Carretera. El tema preocupa, porque en las carreteras de los países miembros mueren actualmente 40.000 personas. Este es el mal que conviene erradicar, ¿por qué no hacerlo desde ahora mismo?

Félix Lázaro



### SUMARIO

<b>4</b> PUNTO DE MIRA	<b>33</b> CUENTENOS SU CASO
<b>8</b> LO ULTIMO	Los nuevos Peugeot 505 <b>34</b> PASATIEMPOS
<b>10</b>	Ford Ghia Urby <b>35</b> COMPRAR Y VENDER
<b>12</b> COMPARATIVA	Los diesel más baratos <b>43</b> EXTRA VACACIONES Así será la gran escapada
<b>25</b> ECONOMIA	Crisis para una industria <b>47</b> Guía para evitar atascos
<b>27</b> MERCADO	Oferta de la semana <b>57</b> XAVIER DOMINGO El buen gusto
<b>28</b>	Precios coches nuevos <b>59</b> DEPORTE Fórmula 1 en Silverstone
<b>30</b>	Precios coches usados <b>63</b> Motociclismo
<b>31</b>	Precios motos nuevas <b>65</b> Noticias breves
<b>33</b> PREMIADOS CONCURSO TRIVIAL MOTOR16-EDUCA	<b>66</b> JUAN BALLESTA Y GALICIA NEWS

### Pág. 12

El equipo de pruebas de MOTOR16 ha realizado un maratón con los coches diesel más baratos. El Peugeot 205 recorrió 980 kilómetros sin repostar.



### Pág. 59

En las páginas de deporte las mejores fotos del Gran Premio de Inglaterra en Silverstone y el Campeonato del Mundo de Motociclismo en Le Mans.



## Más multas de tráfico

Las multas de tráfico supusieron el pasado año para la Dirección General de Tráfico unos ingresos de más de 5.500 millones de pesetas, cantidad nada desdeñable que proviene de las 3.398.559 denuncias efectuadas durante 1984. La infracción que más cometen los conductores es el exceso de velocidad, causa por la que se han efectuado el mayor número de denuncias, aunque bien es cierto que los agentes cuentan con buenos métodos para detectar estas infracciones al Código.



## MARBELLA EN COLORES

El grupo de empresas compuesto por Tecnauto (concesionario de Porsche y Saab e importador de Rolls Royce), Orientauto (concesionario de Toyota) y Autostyling (talleres de carrocería) han presentado en Marbella sus servicios como transformadores y diseñadores de vehículos de serie en modelos exclusivos.

Junto con este grupo de empresas colaboran Sikkens (fabricante de pinturas) y Styling Garage Schenefeld (prestigioso carrocerero alemán).

La vedette de la presentación fue un Toyota Land Cruiser personalizado con un tipo de pintura Sikkens que, por sus características especiales, aparece de diversos colores según sea el ángulo de incidencia de la luz.

## IMPUESTO DE LUJO SIN DESCUENTO

Las Delegaciones de Hacienda se están dirigiendo a los propietarios de automóviles que compraron su coche con un descuento del fabricante y liquidaron el pago del Impuesto de Lujo por el valor que pagaron, en vez de hacerlo por el precio oficial, sin el descuento. La nueva liquidación del impuesto llega con un recargo del 5 por 100, por la prórroga del pago, más una sanción condonada en su 50 por 100, que en un coche de tipo medio es de 7.500 pesetas. Los más afectados con esta práctica de Hacienda están siendo los empleados de algunos fabricantes de automóviles, que son los que más se benefician de los descuentos en la compra de automóviles.

## Ladrones en la autopista

Según el Automóvil Club Alemán (ADAC), que mantiene unas oficinas en Barcelona, de seis a siete denuncias por atracos en autopista son presentadas diariamente por súbditos de este país. Los atracos, obra de bandas perfectamente organizadas que utilizan potentes vehículos, se producen especialmente entre Valencia y La Junquera. Para atajar el mal, representantes de varios países europeos han pedido ayuda a las autoridades españolas, aunque el problema no es sólo exclusivo de nuestro país, pues las bandas mencionadas actúan con preferencia en la zona mediterránea, muy frecuentada por el turismo.

## Jon Nedelcu dejó Porsche

Desde el pasado 13 de julio Jon Nedelcu dejó Porsche después de año y medio en la compañía como director de exportación. Según un comunicado de Porsche España, la rescisión del contrato se ha producido de mutuo acuerdo entre el consejo de administración de Porsche AG y el interesado. Anteriormente, Jon



## RUEDAS VIEJAS, NO GRACIAS

La Confederación Española de Talleres ha mostrado a la Dirección General de Tráfico su preocupación por una disposición del Ministerio de Hacienda en la que se clasifica en la licencia fiscal la actividad de recuperación y comercio de cámaras y cubiertas viejas, usadas, reparadas o defectuosas.

Tiene razón la Confederación. Es un absoluto contrasentido permitir esta actividad, que va en contra de la actuación de otros departamentos mi-

nisteriales, para mejorar la seguridad vial de nuestras carreteras.

La recuperación de cámaras y cubiertas viejas y usadas entra en el más absoluto tercermundismo y resulta como menos paradójico, cuando España inicia su plena incorporación en la Comunidad Económica Europea.

Una vez más, el Ministerio de Economía y Hacienda legisla con el único fin de engordar sus arcas, aunque sea contra la seguridad de los automovilistas.

## Un Renault en la Zarzuela

Para nadie es un secreto la afición del Rey Juan Carlos a la velocidad y a la conducción de automóviles deportivos. Ni siquiera para el presidente francés, François

Mitterrand, que ha obsequiado a Don Juan Carlos con un flamante Renault 5 Turbo II en su última visita a la República vecina. De color azul metalizado, los Reyes de España se lo encontraron aparcado a la puerta del Palacio de Margni y con sólo tres litros de gasolina en el depósito, como síntoma de que una cosa es la cortesía y otra el echar la casa por la ventana. La Reina Sofía, que no ve con buenos ojos la afición de su familia por la velocidad, dijo como primer comentario: «¿Este coche para Felipe? Ni hablar.»



Nedelcu había ocupado los cargos de director comercial de Ford España y consejero-delegado de BMW Ibérica.

## CIEN OCTANOS

En la asamblea celebrada por las asociaciones empresariales de transporte de viajeros por carretera —Asintra y Fenebús—, ambas organizaciones se pronunciaron por la supresión del proyecto de crear una empresa nacional en el sector. Este nuevo proyecto figura en el borrador de la ley de ordenación de los transportes terrestres.

La revista especializada del motor más importante en los Estados Unidos —Ward's Auto World— ha realizado, por décima vez consecutiva, una prueba comparativa de 34 coches importados y nacionales, de entre los cuales el Saab Turbo ha sido el único que ha logrado la máxima calificación.

Los fabricantes de automóviles de Alemania Occidental se han comprometido con el Gobierno a ofrecer desde el próximo otoño coches provistos de catalizadores. La decisión, que va más allá de las normas

adoptadas por la CEE, afecta a cualquier modelo, incluso a los pequeños utilitarios.

Los vehículos industriales de Renault ya tienen financiera de marca: Renault Finanzaciones. A partir de ahora, las operaciones de arrendamiento financiero dentro de este sector serán desarrolladas con Renault Leasing España.

Los mayores accionistas de Peugeot —la familia Peugeot, Michelin y Chrysler— no suscribirán nuevas acciones y sus participaciones se reducirán un 20 por 100. Esta empresa privada francesa confía en que la nueva emisión de acciones sea suscrita por un gran número de pequeños accionistas.

Durante el primer semestre de este año, la Daimler-Benz de la R.F.A. ha registrado un aumento del 39 por 100 en la producción de coches, y un 24 por 100 en su volumen de negocios.



Según los datos facilitados por la DGT, el 80 por 100 de los conductores abonan religiosamente el pago de las multas y son muy pocos los que las recurren.

## La España del 600

La publicación de la serie «La España del 600» se aplaza provisionalmente durante los meses de verano. Rogamos a nuestros lectores que disculpen este paréntesis que se cerrará el próximo otoño con la publicación de los últimos capítulos.

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

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

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

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

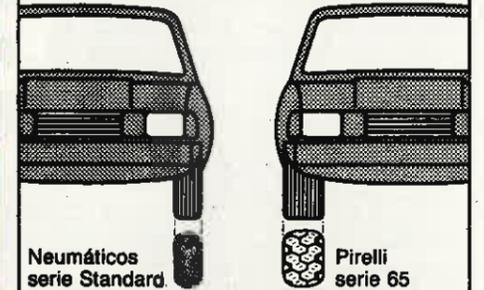
Difusión controlada por OJD



# Pirelli. Adelanta por tecnología.

Pirelli, adelantándose tecnológicamente, abre con el P8 un nuevo camino para los usuarios que desean encontrar en un neumático de serie la excepcional experiencia adquirida por Pirelli en el desarrollo de neumáticos de altas prestaciones.

MAYOR SUPERFICIE DE PISADA



Neumáticos serie Standard

Pirelli serie 65

La estructura más compacta y el diseño y anchura de la banda de rodaje aumentan las prestaciones tanto en seco como en mojado.

El perfil más bajo, el diseño de la banda de rodaje y la especial estructura interna proporcionan al P8 mayor precisión en la conducción, mejor confort y mayor agarre tanto en curvas como en frenadas.

Siga las huellas de los que van delante.

Siga a Pirelli.

Pirelli P8



PARTICIPE  
EN EL GRAN PREMIO DE  
LOS 5.000.000 DE PTAS.  
CONSULTE A SU CONCESIONARIO

# PIRELLI

# Lo último

## PEUGEOT 505

# LOS LEONES CAMBIAN DE PIEL

**L**OS Peugeot 505 ya tienen un nuevo aspecto estético, unos rasgos generales algo diferentes a los habituales, tanto en el exterior como en el interior, que darán al coche nacido en 1979 un aire más acorde con las exigencias actuales.

Los nuevos 505, coches que verán la luz en nuestro país desde los primeros compases del próximo otoño, se diferenciarán en su imagen externa por una serie de detalles entre los que deben destacarse los paragolpes, mucho más estrechos y, al mismo tiempo, más prolongados por los laterales, para llegar así hasta los pasos de rueda. Los futuros modelos de 505 también se caracterizarán por la inclusión tanto en el frente como en la parte posterior de unos faldones aerodinámicos distintos que irán pintados en el mismo tono de la carrocería y por la ampliación del tamaño de los grupos ópticos posteriores.

El otro detalle característico de la nueva camada de Peugeot 505 será el tablero de instrumentos, un tablero que ya no tiene nada que ver con el diseño creado para las primeras generaciones de este modelo, un diseño que siempre fue criticado por su excesiva austeridad. Los instrumentos de los nuevos 505 irán situados en una consola que tendrá una ligera curvatura alrededor del conductor; el cuadro será mucho más grande y los diferentes pulsadores se situarán en la consola central muy cerca de la mano derecha de la persona sentada al volante. Los mandos del sistema de climatización también se han cambiado, muchos de ellos serán pulsadores mientras que la selección de la temperatura se hará por medio de una regleta vertical.

Los motores de gasolina de la nueva gama 505 han recibido también su buena dosis de modificaciones. En las versiones GL y GR, que se venderán con la etiqueta correspondiente a 1986, el motor dará una potencia de ciento ocho caballos frente a los cien caballos actuales, todo ello gracias a la adopción de una nueva culata y de un árbol de levas diferente; la versión básica, que será la GL, también recibirá un motor de 1.796 centímetros cúbicos que dará noventa caballos de potencia, mientras que el modelo más desarrollado, el 505 Turbo Injection, pasará a dar ciento ochenta caballos.

Las cajas de cambio de los nuevos 505 seguirán siendo las mismas del actual 505, pero a lo largo de los próximos meses aparecerá una transmisión automática de cuatro relaciones con bloqueo de la cuarta, que reducirá las pérdidas de energía por deslizamiento.



**El nuevo 505 se diferencia por sus paragolpes, sus faldones aerodinámicos y los grupos ópticos posteriores**



**GUANCI SJJ1  
EL FERRARI AMERICANO**



LOS deportivos son siempre un negocio en Estados Unidos y John Guanci, el presidente de la firma Guanci Automobiles, sabe mucho de eso. El origen italiano del propietario de la marca, por un lado, y el haber vivido la pasión por los automóviles bellos y rápidos que se respira en todos y cada uno de los rincones de la península mediterránea, por

otro, tenía que cristalizar en un vehículo de sueño, en un coche que estuvo en la mente de John Guanci desde el instante en que se inició su carrera comercial.

El coche se llama Guanci SJJ1 y es un deportivo biplaza con motor central posterior, una mecánica igual a la de los prototipos de resistencia, que no tiene nada que envidiar a los míticos

Ferrari, Lamborghini o Maserati. El Guanci es una máquina de correr que, según sus creadores, podría participar en Le Mans con garantías de cierto éxito. La calidad de acabado es otro de los argumentos del Ferrari americano, un coche que no tiene nada que envidiar a sus hermanos de raza, nacidos en las proximidades de los Apeninos.



**FORD GHIA  
EL FIESTA QUE VIENE**

EL Ford Ghia Urby es el último prototipo hecho en Turín del coche urbano, un coche que tendrá que ofrecer espacio suficiente en su interior para cuatro adultos, en una carrocería de dimensiones exteriores bastante reducidas.

El Ghia Urby es interesante porque es el primer prototipo de la marca que muestra

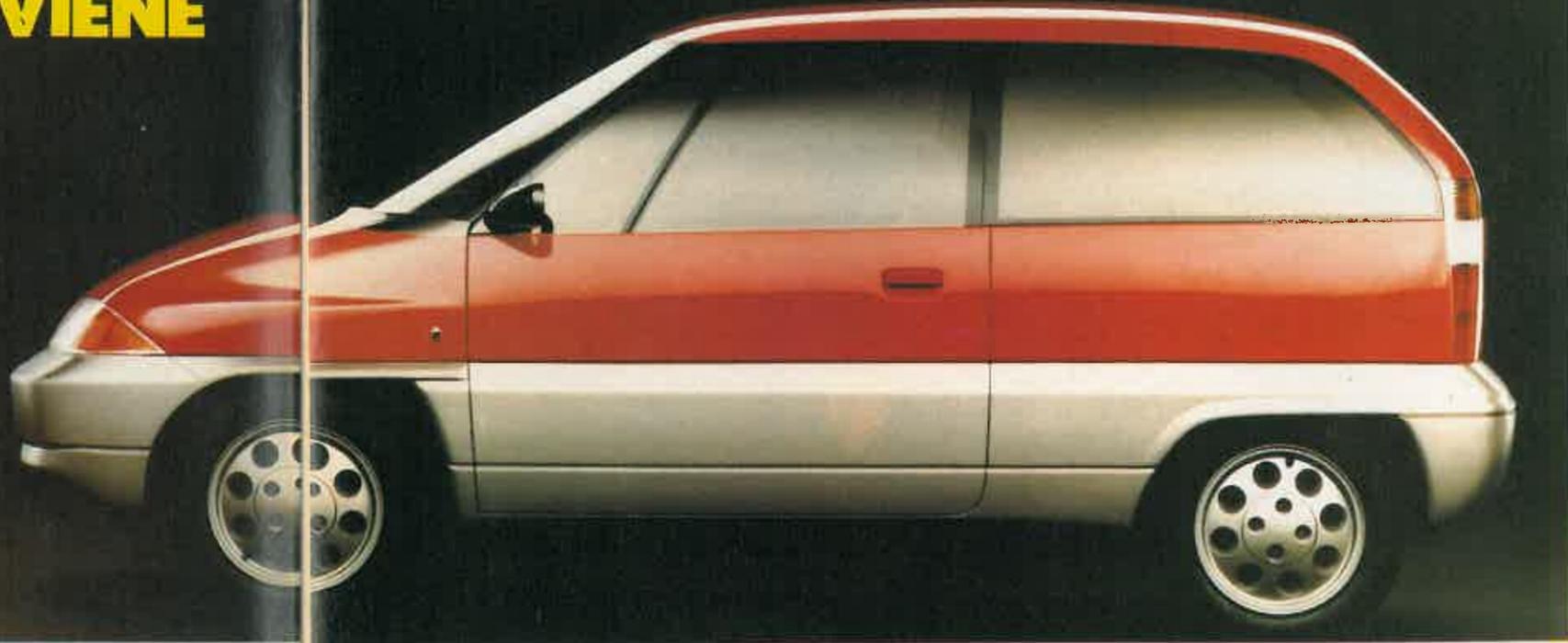
con claridad las formas generales del futuro Fiesta, un coche que llamará la atención por lo redondeado de su frontal y por el peculiar diseño de su parte posterior, provista de una burbuja que dará visión panorámica.

Los diseñadores de Ghia han trabajado sobre una idea: la de un automóvil con carrocería casi monocuerpo;

los pasajeros de este coche irán sentados bastante altos y verticales, con lo que se ganará en amplitud interior sin perjudicar otros aspectos.

El proyecto Urby quedará aparcado, como tantos otros, en la sala de un museo, pero la parte superior de su carrocería, la parte de tonalidad roja, se reproducirá con mucha exactitud en el

Fiesta II, que verá la luz a lo largo de 1987. Todos los detalles apuntan a un modelo en el que se cederán algunos puntos desde el aspecto aerodinámico para conseguir, a cambio, la máxima amplitud interior dentro de unas dimensiones exteriores bastante recortadas, del orden de 3,54 metros de longitud y 1,55 metros de anchura.



LA firma alemana Audi acaba de hacer públicas sus novedades para el año próximo, entre las que no hay grandes cambios. Lo único verdaderamente novedoso es la versión de cuatro ruedas motrices del Audi 90, con el tradicional motor de 2,2 litros y 120 caballos.

Con el 90 Quattro, que se ofrece también con catalizador (como ya ocurre con todos los Audi), se completa en la gama Audi la disponibilidad de versiones en cuatro ruedas motrices. La velocidad máxima del 90 Quattro es de 189 kilómetros por hora, con unos consumos de 7,4/9,5/13,9 litros a los 100 kilómetros, en

**AUDI**

**APUESTA AL CUATRO**

los ciclos tradicionales de 90, 120 y urbano.

Como detalles característicos de la gama 86, la firma de los cuatro círculos presenta una completísima caja de herramientas, con elevador incluido, que se dispone op-

cionalmente en todos los modelos, así como un sistema de cerradura para las tuercas de las llantas de aleación, impidiendo así los frecuentes robos de estos caros accesorios.

El modelo 100 Avant (familiar) Quattro incorpora

también algunos detalles novedosos, como el catalizador de gases de escape, así como detalles interiores.



**FRENTE A FRENTE**

**Motor 16**

**Motor 16**

**TODOS LOS DIESEL PEQUEÑOS**

**LA PESETA  
ES LA PESETA**

↑ FRANCIA  
LA JUNQUERA ↗

**El Peugeot 205 es, hoy por hoy,  
la compra más razonable**

**El Ford Fiesta sigue  
siendo el más económico**

**COMPARADOS  
MOTOR 16**



El Peugeot 205, con sus cincuenta litros de depósito y su consumo de 5,11 litros, llegó desde La Junquera hasta pasar 195 kilómetros de Madrid; casi 1.000 kilómetros sin repostar.



**L**a aparición del Peugeot 205 Diesel en nuestro mercado imponía una prueba comparativa con los que van a ser sus rivales en el mercado. Unos rivales que esperan con temor su aparición pues pese a que casi todos ellos tienen sus puntos fuertes, no queda más remedio que reconocer que el 205 es el más equilibrado de todos.

Por tamaño, características y precio —todas sus versiones oscilan entre el

millón y el millón doscientas mil pesetas— los modelos que se han batido con el 205 son: el Citroën Visa Diesel; el Fiat Uno Diesel, el Ford Fiesta Diesel y el Seat Ibiza Diesel. Entre todos ellos pueden atender las más diversas exigencias de la clientela. Los hay —el Peugeot y el Fiat— que se ofrecen en versiones de tres y cinco puertas. Las primeras para competir con el Fiesta y el Ibiza que hasta el momento sólo ofrecen tres puertas; y las segundas pa-

ra vérselas con el Visa, que como se sabe tiene una carrocería de cinco puertas. Esto sin contar con diferentes niveles de acabado que, como ya hemos dicho, pueden hacer oscilar el precio hasta doscientas mil pesetas.

En esta ocasión y dado el carácter de muy económicos en consumo que tienen estos coches hemos querido efectuar con ellos, además de nuestras pruebas habituales, una especial. Partimos con los cinco coches camino de La Junquera, con parada en Barcelona para hacer una prueba de consumo en ciudad, a fin de iniciar allí, justo en la línea con Francia, una especie de maratón con estos pequeños diesel, una prueba que pusiera de manifiesto, en las condiciones más reales posibles, sus características de autonomía y consumo. Una prueba que no ha hecho sino confirmar lo que ya sabíamos, después de las pruebas efectuadas en nuestros recorridos habituales, en los que siempre examinamos nuestros coches para tener una base de comparación lo más exacta posible. Y lo que ya sabíamos es que el Fiesta es el campeón del consumo, y el 205 el rey de la autonomía.

### LA MARCHA SOBRE MADRID

Convenientemente llenados a tope los depósitos, operación que lleva su tiempo particularmente en el Fiesta y en el Ibiza, cuyos depósitos nunca terminan de expulsar todo el aire, y tras haber efectuado las fotos de rigor en el



El cuentakilómetros del Peugeot se detuvo en 981,1. Una vez corregido el error, resulta una autonomía de 978,2 kilómetros.

edificio de la vieja aduana de la carretera general, ahora casi exclusivamente destinada a atender el paso de camiones, iniciamos la prueba en cuestión, que consistía en rodar con los coches hasta que se fueran parando, faltos de combustible. La velocidad de cruceo establecida para la prueba fue la prevista en el Código de la Circulación, es decir, 120 kilómetros por hora en autopista, y 100 kilómetros por hora en carretera tipo redia, con arceles. Establecimos también paradas cada 100 kilómetros para ir cambiando de coche entre todos nosotros a fin de que las diferentes formas de conducir no pudieran influir en el resultado final. El tramo La Junquera-Barcelona se cubrió sin problemas a una media de 110,8 km/h. reales, que bajaría a continuación pues comenzaron a descargar copiosos aguaceros y se produjeron un par

de accidentes. Esta segunda parte del recorrido fue cubierta a sólo 86,2 kilómetros por hora de media.

Nos resarcimos en la siguiente, pese a que siguió lloviendo intensamente y a que un Ford Sierra bloqueó unos instantes la autopista Barcelona-Tarragona, al chocar contra el «guardarrail» central después de que un camión le cerrara. Aunque el coche quedó destrozado su conductor sólo sufrió unos cortes en la cara. Con todo ello la media del tramo fue de 111,7 kilómetros por hora.

Pasado Lérida, trocamos los aguaceros por el sol abrasador de Los Monegros. Para entonces, la autopista se había quedado casi sin tráfico y el tramo se hizo particularmente aburrido. La media fue de 109,5 kilómetros por hora, con la que nos despedimos de la autopista.

Con la entrada en carretera general, aumentó el tráfico, particularmente de camiones, lo que nos obligó a adelantamientos continuos. Pese a ello, la primera parte del recorrido fuera de la autopista fue a 93 kilómetros por hora de media. Pero según nos fuimos acercando a Madrid, las caravanas de camiones en los dos sentidos se hicieron más intensas y tuvimos que conformarnos con un modesto promedio de 82,5 kilómetros por hora.

### EL FIESTA: 4,69 LITROS A LOS 100 KILOMETROS

El final de esta etapa lo marcó el fin del gasóleo del depósito del Fiesta. Co-

#### FICHA TÉCNICA



	CITROËN VISA D	FIAT UNO DS	FORD FIESTA D	PEUGEOT 205 SRD	SEAT IBIZA GLD
<b>MOTOR</b>					
Disposición	Del. transversal				
Número de cilindros	4, en línea				
Cilindrada	1.769 c.c.	1.301 c.c.	1.597 c.c.	1.769 c.c.	1.714 c.c.
Distribución	Arbol de levas en cabeza (correa)				
Alimentación	Bomba inyectora				
Compresión/combustible	23 a 1/Gasóleo	20 a 1/Gasóleo	22,5 a 1/Gasóleo	23 a 1/Gasóleo	20 a 1/Gasóleo
Potencia máx./régimen	60 CV/4.600 rpm.	45 CV/5.000 rpm.	54 CV/4.800 rpm.	60 CV/4.600 rpm.	55 CV/4.500 rpm.
Par máx./régimen	11,4 mkg./2.000 rpm.	7,6 mkg./3.000 rpm.	9,7 mkg./3.000 rpm.	11,4 mkg./2.000 rpm.	10,0 mkg./3.000 rpm.
<b>TRANSMISION</b>					
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Número de marchas	5	5	5	5	5
Veloc. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª	27,1 km/h. 34,7 km/h.	25,3 km/h. 29,5 km/h.	27,4 km/h. 34,3 km/h.	29,8 km/h. 38,1 km/h.	26,1 km/h. 33,3 km/h.
<b>DIRECCION Y FRENO</b>					
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,8	4	3,25	3,8	4
Diámetro de giro	10,06 metros	9,8 metros	9,8 metros	10,5 metros	9,8 metros
Frenos delant./tras.	Disco/Tambor	Disco/Tambor	Disco/Tambor	Disco/Tambor	Disco/Tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>					
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Eje rígido	Independiente	Independiente
Llantas	De chapa, de 4,5 x 13				
Neumáticos	145 R 13	155/70 SR 13	155/70 SR 13	165/70 SR 13	155 SR 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>					
Peso en orden de marcha	890 kg.	810 kg.	780 kg.	895 kg.	925 kg.
Volumen del maletero	212	298	190	264	280
Capacidad depósito combust.	43 litros	42 litros	34 litros	50 litros	50 litros

**CITROËN VISA**  
Precios en la calle:  
17 D: 1.040.214 ptas.  
17 RD 5v:  
1.113.770 ptas.

Fecha de presentación:  
Marzo de 1984.  
Fabricante: Citroën Hispania, S. A.  
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.  
Número de talleres: 866.  
Plazo de entrega: inmediato.



**VIRTUDES**

- Prestaciones.
- Accesibilidad al interior.
- Consumo.

**DEFECTOS**

- Acabado mejorable.
- Equipamiento pobre.
- Asientos blandos y sin sujeción.

**FIAT UNO**  
Precios en la calle:  
3P: 1.159.626 ptas.  
5P S: 1.248.340 ptas.

Fecha de presentación:  
Mayo de 1984.  
Importador: Fiat Hispania, S. A.  
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.  
Número de talleres: 185.  
Plazo de entrega: inmediato.



**VIRTUDES**

- Dirección suave.
- Frenos.
- Accesibilidad y habitabilidad.

**DEFECTOS**

- Poca elasticidad.
- Cambio de marchas impreciso.
- Ruidos de marcha.

**FORD FIESTA**  
Precios en la calle:  
1.6 D: 1.007.580 ptas.  
C 1.6 D: 1.082.690 ptas.  
Ghia 1.6 D:  
1.147.440 ptas.

Fecha de presentación:  
Febrero de 1984.  
Fabricante: Ford España.  
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.  
Número de talleres: 230.  
Plazo de entrega: inmediato.



**VIRTUDES**

- Consumo.
- Acabado.
- Asientos delanteros.

**DEFECTOS**

- Suspensión dura.
- Frenos mejorables.
- Accesibilidad a las plazas traseras.

**PEUGEOT 205**  
Precios en la calle:  
XLD: 1.057.956 ptas.  
GLD: 1.089.165 ptas.  
SRD: 1.175.930 ptas.

Fecha de presentación:  
Julio de 1985.  
Fabricante: Automóviles Talbot, S. A.  
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.  
Número de talleres: 435.  
Plazo de entrega: 15 días.



**VIRTUDES**

- Consumo.
- Prestaciones.
- Comportamiento.

**DEFECTOS**

- Dirección dura en maniobras.
- Ventilación escasa.

**SEAT IBIZA**  
Precios en la calle:  
LD: 1.062.341 ptas.  
GLD: 1.150.329 ptas.

Fecha de presentación:  
Septiembre de 1984.  
Fabricante: Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S. A.  
Garantía: Un año.  
Número de talleres: 1.000.  
Plazo de entrega: inmediato.



**VIRTUDES**

- Habitabilidad.
- Capacidad del maletero.
- Comportamiento.

**DEFECTOS**

- Dirección pesada.
- Sonoridad del motor.
- Cambio impreciso.



Llegando a Aranjuez se agotó el combustible del Citroën Visa, lo que le sitúa en segunda posición.



Tras recorrer 738 kilómetros, el Fiat Uno se detuvo quince kilómetros antes de llegar a Alcalá de Henares.



A causa de un depósito muy reducido, el Fiesta fue el que menos kilómetros recorrió.



En cuanto a autonomía, el Peugeot ha sido el vencedor. Bajando un poco el ritmo, se puede cruzar España de norte a sur o de La Junquera a Cádiz.



El Seat Ibiza llegó justo a las puertas de Madrid, tras recorrer 769,5 kilómetros. Fue el de mayor consumo.

mo era fácil suponer fue el primero en detenerse puesto que lleva el depósito más pequeño, de sólo 34 litros. En cambio su media de consumo, de 4,69 litros a los 100 kilómetros, no sería superada por ningún otro de los coches probados. Este dato adquiere un especial valor si tenemos en cuenta que en los 723,9 kilómetros recorridos —se paró justo a la altura del hito 52 de la nacional II, justo a la salida de Guadalajara en dirección a Madrid— se había hecho una media de 98,95 kilómetros por hora, lo que quiere decir que en recorrerlos —descontando las paradas al cambiar de coche— se habían tardado siete horas y diecinueve minutos.

El segundo en detenerse fue el Fiat Uno, que hizo 15 kilómetros más, quedándose detenido justo en el comienzo de la autovía de entrada a Alcalá de Henares. Con los 42 litros de su depósito recorrió 738 kilómetros a un promedio de velocidad de 98,90 kilómetros por hora y un consumo de 5,69 litros a los 100 kilómetros.

Mientras tanto, los otros tres supervivientes seguían corriendo hacia Madrid, pero uno de ellos no lograría llegar. Fue el Seat Ibiza, que se quedó detenido a la altura del kilómetro seis de la N-II, justo delante del edificio de la Jefatura Central de Tráfico. Mientras que Andrés Mas, convenientemente arrimado en el arcén llenaba el depósito del coche y nuestro fotógrafo captaba la operación estuvieron a punto de ser multados «por estacionar en el arcén» (?). Al final las protestas de Andrés surtieron su efecto, la prometida multa les fue perdonada «para que no tuvieran miedo de la Guardia Civil». Hasta ese punto, el Ibiza había recorrido 769,5 kilómetros, a una media de 98,8 kilómetros por hora, con un consumo de 6,48 litros a los 100 kilómetros.

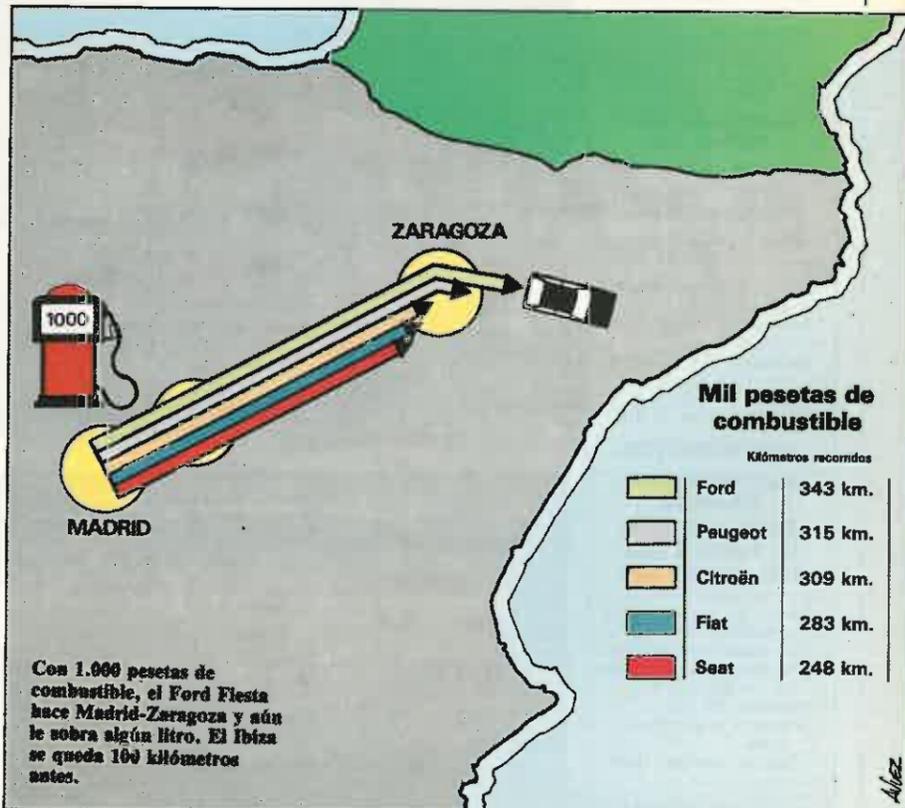
Así pues, sólo dos coches pasaron Madrid: los dos animados por el motor XUD.7 del grupo PSA, el Citroën Visa y el Peugeot 205. El Visa con un

depósito más pequeño fue el primero que se quedó de los dos. Se detuvo a la entrada de Aranjuez, en el kilómetro 51, de la N-IV, después de haber recorrido 825,7 kilómetros, a una media de 96,5 kilómetros por hora —la travesía de Madrid, aunque se tomara la M-30, representó una merma en el promedio de velocidad— con un consumo de 5,21 litros a los 100 kilómetros. Hay que recordar que el Visa tiene un depósito de sólo 43 litros.

El Peugeot, gracias a sus 50 litros, pudo llegar hasta el kilómetro 195, de la misma carretera, entre Manzanares y Valdepeñas. Para entonces, la media,

por causa del fuerte tráfico y un grave accidente que produjo retenciones después de Ocaña, había descendido a 92,2 kilómetros por hora en el total de los 978,2 kilómetros que llegó a recorrer el 205. Su consumo total fue de 5,11 litros a los 100 kilómetros, el segundo mejor en absoluto, que unido a que dispone, con el Ibiza del depósito más grande, le permite presumir de la mayor autonomía.

Queremos insistir en que durante la prueba todos los probadores condujeron normalmente, cambiando de coche, sin ninguna técnica especial destinada a ahorrar combustible.



## CUANDO LA VETERANIA NO ES UN GRADO

Tres de estos cinco modelos disponen de motores diesel de última hornada. Y se nota en vista de los resultados conseguidos por el Visa, el Fiesta y el Peugeot. Como decíamos más arriba, el Visa y el 205 utilizan el mismo motor, rinden lo mismo tanto en un coche como en otro, destacándose por su bajo nivel sonoro y de vibraciones. Este motor deriva del de 1,9 litros —el XUD 9 para los iniciados— que llevan los Ho-

rizon, Solara y BX diesel, a base de reducirle la cilindrada.

El caso es que esta versión más pequeña les ha salido redonda. Por un lado la potencia es sólo inferior en cinco caballos. Por otro, sube mejor de vueltas que en la versión más grande. De tal forma que es difícil darse cuenta si se está conduciendo un diesel o un gasolina salvo cuando se está al ralentí y en frío. Esta similitud de comportamiento con las versiones hermanas de gasolina se hace particularmente notable en el 205, mejor insonorizado que el Visa.

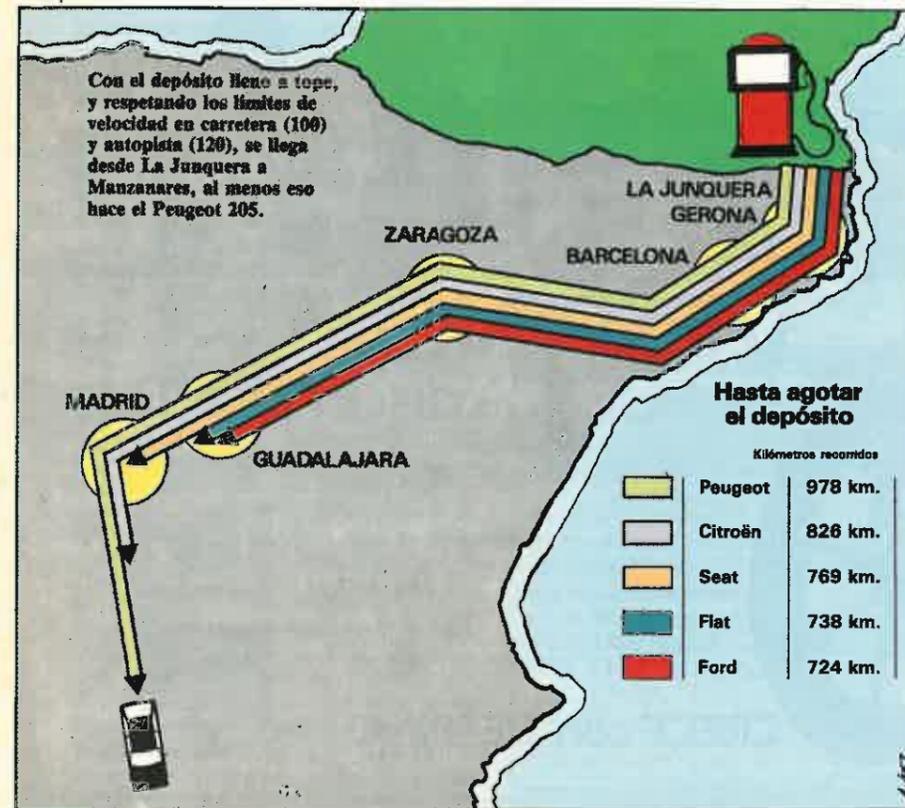
En lo que se refiere a las diferencias

de prestaciones entre ambos, hay que buscarlas en la aerodinámica —mejor en el Peugeot— y en que el Visa lleva desarrollos más cortos por lo que a igual velocidad, el motor va siempre más revolucionado.

El Fiesta lleva el primer motor diesel que Ford ha desarrollado para un turismo. Hasta ahora, pese a su experiencia en motores para furgones, cuando había deseado introducir en su gama un modelo con un motor de este tipo había tenido que comprar el motor a otra marca. Con el Fiesta ha hecho una excepción, desarrollando un motor de 1,6 litros que también ofrecen el Escort y Orión. Este motor es netamente menos potente que el de PSA, pero en cambio se ha revelado como lo más económico que hay en el mercado. Aunque en el interior del Fiesta el nivel sonoro es bastante contenido, el funcionamiento de este motor es algo más bronco que el de los antes mencionados.

De todas maneras, en estos momentos, las dos mecánicas de origen Fiat son las que se muestran inferiores. En primer lugar por ruido —en el Ibiza y el Uno el sonido del motor es bastante alto—, y en segundo, por consumo. El Uno lleva el mismo motor del Fiat 127 Diesel, un 1,3 litros desarrollado a partir del motor de gasolina que se hizo para Brasil. Es lógicamente el menos potente de todos los probados, cosa que consigue equilibrar aceptablemente gracias a que aguanta bien el que se le apure bastante. Es el más revolucionado de todos ellos y contrariamente a lo que suele ocurrir con los motores diesel, pide que se le lleve alegre si se quiere que responda. Pero todo esto tiene su contrapartida en el consumo.

Un motor más grande hubiera permitido mejores prestaciones con un consumo menor, pero no hay que olvidar que el principal mercado de Fiat es Italia, y que allí las cilindradas altas están penalizadas por impuestos. Por eso, en principio, la evolución de este coche pasa por la aparición de una ver-



CONSUMO



CIUDAD	Litros/100 kms.				
	Visa	Uno	Fiesta	205	Ibiza
A 28,8 km/h. de media .....	8,1	7,7	7,3	8,1	8,3
<b>CARRETERA</b>					
A 90 km/h. de cruceo .....	4,5	4,8	4,1	4,1	5,5
En conducción rápida .....	8,0	7,8	7,3	8,0	8,4
<b>AUTOPISTA</b>					
A 120 km/h. de cruceo .....	6,1	6,2	5,2	5,5	6,7
A fondo .....	8,1	8,9	7,8	8,1	9,2
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>					
Consumo medio ponderado .....	6,8	6,7	6,1	6,7	7,3
Recorrido (kilómetros) .....	580	580	500	710	635

PRESTACIONES



	Visa	Uno	Fiesta	205	Ibiza
<b>VELOCIDAD MAX.</b>					
(km/h.) .....	151,7	147,8	150,8	154,9	145,8
<b>ACELERACION (seg.)</b>					
400 m. salida parada .....	19,8	21,8	20,6	20,3	21,2
1.000 m. salida parada .....	36,9	39,6	37,8	37,4	38,4
De 0 a 100 km/h. ....	15,9	18,9	17,7	16,1	16,5
<b>RECUPERACION (seg.)</b>					
400 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup> ..	20,7	22,8	22,4	21,0	20,3
400 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup> ..	21,8	25,9	25,4	22,0	22,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup> ..	37,2	40,3	39,3	38,9	39,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup> ..	40,1	43,2	42,8	41,7	42,5
De 80 a 120 km/h. en 4. <sup>a</sup> .....	14,9	19,0	17,8	15,1	14,0
De 80 a 120 km/h. en 5. <sup>a</sup> .....	20,8	23,9	23,8	21,6	20,3

sión turbodiesel de este mismo motor con 60 caballos.

En lo que se refiere al Ibiza, de momento sigue llevando el viejo motor 1,7 litros del Ritmo, el mismo que acaba de ser reemplazado por Fiat, con una potencia de 55 caballos. Seat trabaja también para reemplazarlo en colaboración

con el especialista británico Ricardo. Pero la nueva versión, más potente, no estará disponible hasta la primavera de 1986. Este motor, que en el momento de su aparición mejoró lo logrado por Volkswagen con el Golf, ha terminado por acusar el tiempo transcurrido, sobre todo a nivel de consumos.

**INTERIORES:  
UNO QUE GANA**

Como ninguno de los modelos comparados es completamente nuevo, no puede haber sorpresas. El Uno se des-

Un intenso tráfico entre Madrid y Zaragoza no impide realizar medias muy interesantes con los pequeños coches diesel.



SONORIDAD



	Visa	Uno	Fiesta	205	Ibiza
Al ralentí .....	56,1	60,8	62,8	54,4	54,1
A 60 km/h. ....	69,4	69,8	69,2	66,0	67,5
A 90 km/h. ....	70,8	71,8	71,4	69,6	69,3
A 120 km/h. ....	74,4	76,4	75,3	71,3	73,5
A 140 km/h. ....	77,8	79,4	77,9	74,2	76,7

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO  
(en metros)

	Visa	Uno	Fiesta	205	Ibiza
A 60 km/h. ....	11,2	11,2	11,6	11,2	14,0
A 100 km/h. ....	34,2	35,4	42,2	37,1	40,0
A 120 km/h. ....	56,8	52,9	67,8	53,4	51,5

taca como el modelo más amplio interiormente, arañando centímetros aquí y allá al Peugeot 205 y al Seat Ibiza que le siguen a corta distancia. Gracias a un excelente estudio, el Uno consigue superar en cotas interiores incluso al Ibiza, que es sensiblemente más ancho, pero que desperdicia parte de esa anchura con un grosor de paredes excesivo para un coche moderno y un techo estrecho que impone una fuerte inclinación de los laterales. Luego hay que colocar el Visa, que resulta algo estrecho interiormente. Y, finalmente, el Fiesta, que es algo más amplio en interiores que el Visa, pero que tiene el maletero más pequeño.

Si consideramos únicamente los tres puertas —en los cinco puertas la jerarquía Uno-205-Visa es clara— hay que tener también en cuenta la accesibilidad a las plazas traseras. El Uno es el que la tiene mejor resuelta, puesto que los asientos delanteros al abatirse avanzan hacia delante, dejando un amplio espacio para poder pasar hacia atrás. En el Ibiza y el 205 también se desplazan hacia delante, pero este desplazamiento es menor y por tanto el espacio libre para pasar es igualmente menor que en el Uno. En cuanto al Fiesta, lo único que se abate es el respaldo del asiento, quedando un mínimo espacio para poder pasar las piernas camino de la parte trasera. Para colmo, las ruedas de regulación de la inclinación de los respaldos

y sus dientes están estratégicamente puestas para golpearse los tobillos.

A nivel de equipamiento, a igualdad de versiones, todos los modelos están más o menos igual. Y digamos que incluso en las básicas es suficiente, tanto desde el punto de vista del confort como de la información al conductor.

De los asientos nos quedamos con los del Fiesta en primer lugar, de mullido duro, pero que sujetan bien. Después, muy similares, hay que poner a los del 205 y el Fiat Uno, casi tan buenos como los del Ford, quedándose para los últimos puestos el del Ibiza, demasiado ancho y que, por tanto, no ofrece ninguna sujeción a sus ocupantes, y el del Visa, excesivamente blando.

Queda hablar del acabado, impecable en el Fiesta; bueno en el Fiat y el Peugeot; y suficiente sin más en el Citroën y en el Seat.

**AL VOLANTE: EL PLACER DE CONDUCIR UN DIESEL**

Hasta ahora, el llevar un coche con motor diesel estaba reñido con el poder obtener un placer conduciéndolo. Con el 205, e incluso con el Visa, hay que empezar a cambiar este concepto, pues el motor de ambos, como ya hemos dicho, permite que se les conduzca como si fueran coches de gasolina. Particularmente el 205, en que se tiene muy po-

**NUEVO**

**VESPINO AL.**  
**La FUERZA de un LIDER**

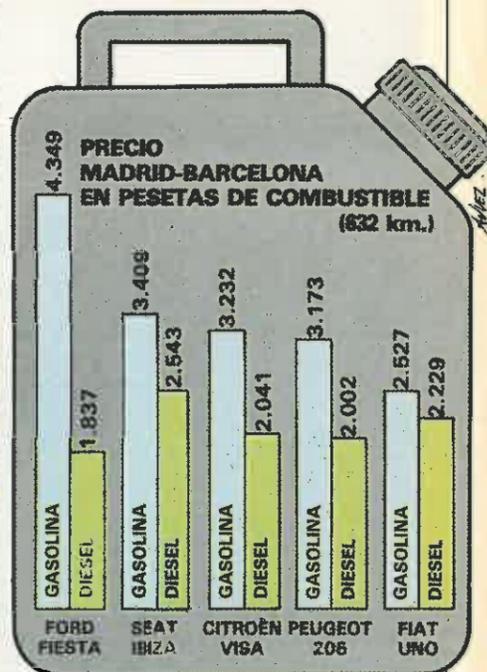
El NUEVO VESPINO ha nacido FUERTE y BELLO, lleno de vitalidad, para acompañarte en tus mejores momentos. Desde los 14 años.

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

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

**CRECE con VESPINO**

4.000 puntos de venta y asistencia técnica.



En pesetas y sólo teniendo en cuenta los consumos de combustible, la mayor diferencia entre gasolina y diesel es para el Fiesta, y la menor para el Fiat Uno.

ca noción de llevar un coche de este tipo. El resto, incluido el Fiesta, tienen todavía muy marcado el carácter tradicional del diesel.

Queda claro que en este apartado del comportamiento y del placer de la conducción hay que poner delante al Peugeot 205, que tiene una estabilidad excelente, que se conduce con facilidad, que tiene un cambio suave y preciso, que dispone de una excelente suspensión y que es muy silencioso. En el capítulo de las cosas menos buenas hay que poner la falta de ventilación —hace falta recurrir al ventilador incluso a altas velocidades— y una cierta dureza de la dirección a coche parado, particularmente en las versiones más altas equipadas con neumáticos anchos.

En un segundo lugar se colocaría el Visa, que también tiene una muy buena estabilidad, buen cambio, es suave en todos sus mandos, los frenos son correctos y la dirección menos pesada que la del Peugeot. Su ventilación es mejor también que la del 205, pero en cambio es más ruidoso.

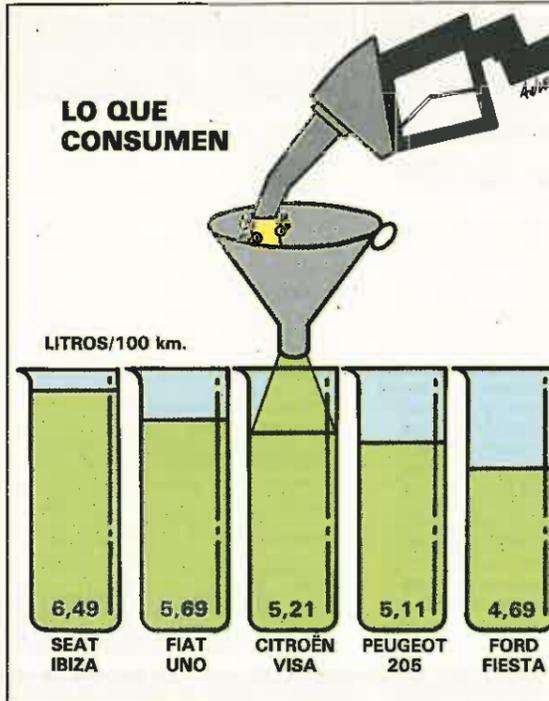
Luego habría que poner al Fiat, cuya dirección es algo más dura que la del Peugeot 205 y la del Citroën Visa. En cambio, la estabilidad es también excelente, los frenos muy buenos, la dirección suave, la ventilación muy eficaz, etcétera. En cambio, tiene el problema del ruido y el de la imprecisión de la palanca de cambios, que necesita un cierto periodo de adaptación. El Fiesta es menos ruidoso, tiene un cambio fácil

de manejar y una dirección suave y precisa. Pero la suspensión es dura y la estabilidad sobre piso irregular mediocre por causa de los rebotes del coche. Al mismo nivel está el Ibiza, más estable pese a una marcada tendencia a irse de morro, y con una suspensión más confortable. Pero es ruidoso, su dirección resulta pesada y la palanca de cambios tan imprecisa como la del Fiat. Además, el puesto de conducción es el menos logrado de todos, con un volante colocado demasiado alto.

**CONCLUSION: EL TRIUNFO DE LA LOGICA**

Salvo preferencias estéticas muy marcadas o que se busque el ahorro de la peseta al máximo —en este último caso el Fiesta es la elección—, el Peugeot 205 se presenta como la elección más lógica. Como decíamos al principio

**LO QUE CONSUMEN**



es el coche más homogéneo. Es el más rápido, el más silencioso, el más confortable, el segundo que menos consume, el segundo más amplio, el que tiene más autonomía, etcétera. Y, además, se ofrece en carrocerías de tres

**Cómo se venden**

En el periodo enero-mayo de este año se han vendido 92.352 coches del segmento pequeño, de los cuales 3.432 con motor diesel. Esto significa que el 3,8 por 100 de las ventas de coches pequeños son diesel, cuando el promedio general de todas las categorías sube hasta 25,1 por 100. Hay, pues, un mercado potencial entre los diesel pequeños que teóricamente quiere cubrir el ya aparecido Peugeot 205, que en países como Francia, Bélgica, Holanda y Suiza es líder en su categoría.

	1984 Trimestres			
	1.º	2.º	3.º	4.º
Fiesta .....	14	1.385	1.236	1.483
Visa .....	65	1.195	900	1.123
Ibiza .....	—	—	—	532
Uno .....	—	85	103	62
205 .....	—	—	—	—
Total .....	79	2.665	2.239	3.155

	1985 1.º Trimestre	Enero mayo 85	Total	Pendr. (%)
	Fiesta .....	1.341	2.172	6.290
Visa .....	853	1.494	4.777	35,6
Ibiza .....	1.082	1.850	2.382	13,8
Uno .....	156	253	503	3,7
205 .....	—	—	—	—
Total .....	3.432	5.769	13.952	—

Smirnoff, la fiesta.



Cuando se reúne gente especial y Smirnoff, surge una fiesta inesperada. Porque sólo Smirnoff mezcla con todos y con todo. En cualquier situación. En cualquier momento. Smirnoff, la fiesta.

**CEPSA ES HOY UNA GRAN COMPAÑÍA DE TRANSFORMACION Y COMERCIALIZACION**

● Mantiene cubiertas con fondos propios las inversiones realizadas en activos fijos.

● Las ventas de la Sociedad y sus filiales se acercan a los 800.000 millones de pesetas.

Contamos, sin deber una peseta a nadie, con la propiedad de dos refineras capaces de operar hasta 16 millones de toneladas de crudos en competencia tecnológica de primera línea y con el nuevo cracking catalítico incorporado en Gibraltar, además de la flota y del complejo, portuario y de transporte, constituyendo una gran compañía de transformación y comercialización. Así se expresó el presidente de la Compañía Española de Petróleos (CEPSA), Alfonso Escámez, en la Junta de accionistas que se celebró el sábado 8 de junio en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Madrid. En un amplio informe, Alfonso Escámez, ofreció a la Junta cumplida documentación de la actividad y futuro de la Empresa, subrayando que en 1984 Cepsa ha alcanzado beneficios por 4.506 millones de pesetas, frente a 2.633 en 1983.

DATOS ECONOMICO-FINANCIEROS			
	1984	1983	1982
<b>● SOBRE PATRIMONIO</b> (en millones de pesetas)			
Capital Social	17.799	17.799	17.799
Reservas	25.206	23.208	23.216
Amortización Acumulada	62.933	58.459	55.858
Beneficios Netos (antes de Impuestos)	4.506	2.633	2.336
<b>● SOBRE INGRESOS</b> (en millones de pesetas)			
Ventas de productos y servicios a terceros	488.792	443.434	378.370
Otros ingresos	5.826	5.467	3.440
Ingresos por todos los conceptos	494.618	448.901	381.810
Ventas de las principales Filiales y Empresas con participación de CEPSA	305.998	203.113	128.349
Dívidas producidas (en millones de dólares)			
- Por CEPSA	860	886	819
- Por filiales y Empresas participadas	237	178	164
Total dívidas	1.097	1.064	983

**UN SOLIDO GRUPO INDUSTRIAL GENERADOR DE FONDOS**

Cepsa es hoy, tanto una empresa de refino en situación sólida y competitiva, como la cabeza de un gran grupo industrial en el campo de la química orgánica y, más en especial, de la petroquímica. Un grupo industrial con fuerte capacidad de generación de fondos y gran sanidad económica.

El presidente de Cepsa destacó en la Junta de accionistas que el "cash-flow" conjunto de las sociedades filiales y participadas supera los 16.000 millones de pesetas, y el inmovilizado 66.000 millones con una amortización acumulada de 28.000 millones. El endeudamiento a medio y largo plazo gira solamente alrededor de los 4.000 millones que comparados con los 38.000 millones de inmovilizado neto, ponen de manifiesto el esfuerzo de autofinanciación realizado.

De 1982 a 1984 el beneficio, antes de impuestos y después de amortizaciones, ha crecido en más del 130 por 100, situándose por encima de los 10.600 millones de pesetas, de los que más de 9.000 son imputables a Cepsa en función de sus participaciones societarias.

Las filiales más importantes por su volumen de beneficios son Ciepsa, Petresa, Asema, Interquisa, Lubrisur e Interoco, que cifran más del 90 por 100 de los obtenidos por las sociedades participadas.

Ciepsa, pieza fundamental de Cepsa, obtuvo un cash-flow de 4.000 millones, cifra superior a su

inmovilizado neto de explotación. Beneficios, 2.105 millones. Asema, fabricación de asfaltos, con su filial Proas, ha logrado unos beneficios superiores a los 1.500 millones. Le siguen Interquisa, más de 800 millones de beneficios y Lubrisur, con 364 millones. Interoco, filial comercializadora extranjera 100 por 100 de Cepsa realizó beneficios por 470 millones.

Alfonso Escámez subrayó que esta marcha ascendente vendrá reforzada en el futuro por su política de desarrollo y diversificación. El año 1984 ha sido importante para Cepsa en el campo de sus inversiones financieras. Petresa y Carbesa pasaron a formar parte del Grupo Cepsa al 100 por 100 y adquirió las acciones de Aguas de Lanjarón y la casi totalidad de las de Condepois. Petresa 150.000 toneladas de parafinas y 180.000 de alquilbenceno, que suponen el 11 por 100 del abastecimiento del mercado mundial de este último producto está generando un "cash-flow" de 5.000 millones de pesetas y la valoración actual de esta participación (100 por 100 Cepsa) en el balance de Cepsa es de 2.066 millones.

**NOTAS DOMINANTES DEL EJERCICIO DE 1984**

- Cepsa, además de atender sus amortizaciones en línea creciente, por primera vez desde 1979 decide dotar con beneficios del año sus reservas voluntarias por una cuantía de 2.000 millones.
- Cepsa aumenta el dividendo en dos puntos, hasta el 14 por 100, lo que supone pagar en efectivo un 16,6 por 100 más que el año anterior.
- Cepsa, utilizando recursos propios, ha incrementado sensiblemente sus posiciones directas en empresas participadas de gran rentabilidad y muy especialmente en Petresa.
- Cepsa ha provisionado la totalidad de la deuda en moneda extranjera que mantiene para financiar su circulante. Este esfuerzo ha sido ya asumido y cancelado por los recursos generados en el balance.

**EMISION DE BONOS CONVERTIBLES**

CEPSA va a hacer frente al esfuerzo financiero que supone la toma de un 15 por 100 de participación en el capital de la nueva Campsa con espíritu de abierta y franca colaboración.

Está ya anunciada la emisión de 10.000 millones de pesetas a 3 años y con una rentabilidad financiero-fiscal del 16,10%. Fecha de emisión 20 de julio próximo.



**EQUIPAMIENTO**

	Visa	Uno	Fiesta	205	Ibiza
Velocidad máxima	2.0****	4.0****	3.0****	1.0****	5.0****
Aceleraciones	1.0****	5.0****	3.0****	2.0****	4.0****
Recuperaciones	1.0****	5.0****	4.0****	3.0****	1.0****
Consumo	3.0****	4.0****	1.0****	2.0****	5.0****
Transmisión	2.0****	2.0****	5.0****	1.0****	2.0****
Caja de cambio	1.0****	5.0****	1.0****	1.0****	4.0****
Frenos	3.0****	1.0****	5.0****	2.0****	4.0****
Dirección	3.0****	1.0****	1.0****	4.0****	5.0****
Comportamiento	1.0****	3.0****	5.0****	1.0****	4.0****
Aptitudes urbanas	1.0****	1.0****	1.0****	1.0****	1.0****
Autonomía	2.0****	4.0****	5.0****	1.0****	3.0****
Habitabilidad	4.0****	1.0****	5.0****	2.0****	3.0****
Confort	2.0****	3.0****	4.0****	1.0****	4.0****
Posición conductor	2.0****	2.0****	1.0****	2.0****	5.0****
Sonoridad	2.0****	4.0****	3.0****	1.0****	4.0****
Equipamiento	1.0****	1.0****	1.0****	1.0****	1.0****
Calidad-precio	2.0****	4.0****	3.0****	1.0****	4.0****

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

**BALANCE FINAL**

	Visa	Uno	Fiesta	205	Ibiza
Cuentarrevoluciones	NO	NO	NO	NO	NO
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	NO	NO	NO
Termómetro de agua	NO	SI	SI	NO	SI
Manómetro presión de aceite	NO	SI	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI	NO	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	NO	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	NO	SI	SI
Parabrisas laminado	NO	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO	NO	NO
Piloto antiniebla trasero	NO	SI	NO	NO	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	NO	SI	SI	NO	NO
Apoyacabezas delanteros	OP.	SI	SI	SI	SI
Elevavolante eléct. (del./tras.)	NO	OP.	NO	NO	NO
Cerraduras centralizadas	NO	NO	NO	NO	NO
Luz lectura mapas	NO	SI	NO	NO	NO
Tapón carburante con llave	NO	SI	SI	NO	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO	NO	NO
Precipio de radio	SI	SI	SI	SI	SI
Limpia-lava luneta trasero	NO	SI	SI	NO	SI
Asiento posterior divisible	NO	SI	SI	NO	NO

y cinco puertas, para contentar a todos. Ante todo esto, la conclusión no puede ser otra salvo que entre filias o fobias personales, condiciones de compra u otros determinantes que puedan com-

pensar la ventaja que actualmente tiene el Peugeot 205 sobre sus competidores.

Sergio Piccione y Equipo de Pruebas  
Fotos: Alex Puyol

Antes de subir a La Junquera se llevaron a cabo pruebas de consumo en ciudad; concretamente en Barcelona, en cuyo puerto posaron los cinco pequeños.



año del socio



1985

Deseo hacerme socio de ADA

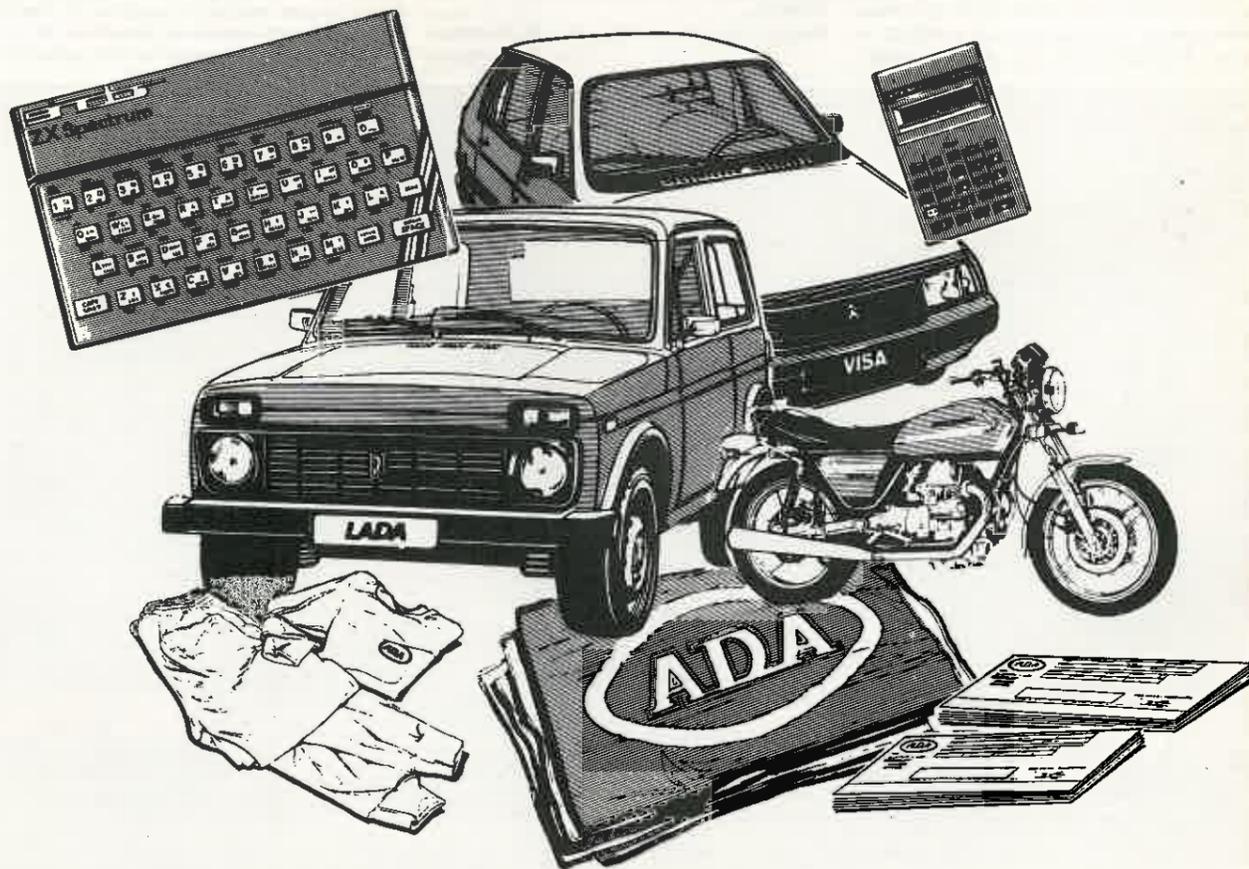
Sr. D. ....  
 Dirección .....  
 Teléfono .....  
 Ciudad .....

ADA, Ayuda del Automovilista, S. A.  
 C/ Anastasio Herrero, 9 - 28020 MADRID

Si aun no es socio  
 ahora es el momento

¡¡ BUENOS REGALOS  
 Y MEJORES SERVICIOS!!

- 1 CITROËN "VISA"
- 1 LADA "2121"
- 1 GUZZI-500
- 10 ORDENADORES PERSONALES "SPECTRUM"
- 100 CALCULADORAS "SANYO"
- 150 CHANDAL "ADA"
- 150 TOALLAS "ADA"
- ...Y 87 ASOCIACIONES ANUALES "ADA"



HAGASE SOCIO ANTES DEL 30-9-85 Tel.(91)4501000

# CRISIS PARA UNA INDUSTRIA

A lo largo de estas dos últimas semanas, la industria española del automóvil ha hecho públicos sus balances con un resultado bastante sombrío. Sin que General Motors comunique su cuenta de resultados, sólo el excelente ejercicio de Ford España (con unos beneficios de 16.255 millones de pesetas) y el discreto de FASA-Renault (beneficios de 762 millones de pesetas) emergen de la delicadísima situación de pérdidas. Como conjunto y sin contar GM, la industria española ha perdido, en el año 1984, la cifra de 29.832 millones de pesetas.

La clave de la situación es, sin lugar a dudas, el elevadísimo endeudamiento de nuestra industria, que arrastra unas cargas financieras difícilísimas de soportar; los 34.437 millones de pesetas de Seat son un ejemplo vivo de esta afirmación. Pese a



ello, el volumen de inversiones de este ejercicio ha sido más que notable, destacando los 17.579 millones de pesetas de FASA-Renault.

La industria nacional se encuentra en un periodo de obligadas inversiones para lograr cotas de competitividad a nivel internacional en procesos como la robótica y automatización con que cuentan hoy en día la mayo-

ría de las instalaciones de la geografía española. Nuestra industria ofrece puestos de trabajo directos a 80.188 personas, con una retribución media de 1.843.000 pesetas por trabajador. FASA-Renault es la que ofrece una mayor retribución media (2,12 millones de pesetas), y Peugeot-Talbot (1,503) la más baja, si bien ni Ford ni General Motors hacen públicos sus datos. Sin contar GM, Ford es la que obtiene mayor facturación (más importaciones) por cada trabajador y Seat la cifra

más baja, lo que pone de manifiesto el exceso de mano de obra de la firma estatal.

Por último, decir que el promedio de vehículos producidos por trabajador y año es de 15,64, cuando en Europa se alcanzan los 20; en USA, los 25, y en Japón algunas firmas han llegado a los 40 vehículos por trabajador y año. Todo un síntoma.

## MAGNITUDES ECONOMICAS DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL

(En millones de pesetas)

	CITROËN	FORD	GENERAL MOTORS	PEUGEOT-TALBOT	RENAULT	SEAT
Capital social .....	3.206	29.900		10.000	22.781	33.865
Inversiones .....	2.585	5.240		3.951	17.579	3.951
Facturación .....	90.580	181.722	32.634	82.100	197.111	192.384
Exportaciones .....	41.552	114.106	105.869	12.602	68.602	72.368
BALANCE .....	-5.382	+16.255		-5.277	+762	-36.190
Costes financieros .....	5.147			7.066	12.175	37.437
Gastos de personal .....	15.230			12.929	45.955	41.084
Número de empleados .....	8.702	8.994	8.696	8.600	21.586	23.610
Facturación + importaciones/n.º de empleados.	15,18	32,89	15,92		12,30	11,21
Gastos de personal/n.º de empleados .....	1.750				2.128	1.740



# ALFA ROMEO, PRESTIGIO Y SERVICIO A SU ALCANCE.

**ALICANTE.** SEMOSA. EXPOSICION: Ctra. Alicante-Valencia, km. 88.2. Tel. (965) 65 71 81. SERVICIO TECNICO: Avda. Orihuela, 172. Tel. (965) 10 34 78. **ALMERIA.** DITURSA. EXPOSICION: Avda. Federico García Lorca, 47. Tel. (951) 24 32 80. SERVICIO TECNICO: Ctra. de Ronda, 55. Tel. (951) 25 73 45. **BADAJOS.** ANGEL SALOMON. EXPOSICION: Avda. Fernando Calzadilla, 7-B. Tel. (924) 25 53 53. SERVICIO TECNICO: Ctra. de Valverde, km. 2,700. Tel. (924) 23 22 42. **BARCELONA.** MONZA MOTORS. EXPOSICION: Casanova, 220. Tel. (93) 321 51 40. SERVICIO TECNICO: Bruch, 122. Tel. (93) 257 65 06. **BARCELONA.** MOTORALFA. EXPOSICION: Prats de Malló, 2-4. Tel. (93) 201 54 44. **ALBACETE.** ALBA-TRACCION. EXPOSICION: Arenal, 9. Tel. (967) 22 78 62. **BILBAO.** ALFAVI, S. A. EXPOSICION: Gran Vía, 80. Tel. (94) 441 89 86. SERVICIO TECNICO: Ctra. de Larraskito, 36. Tel. (94) 432 61 26. **BURGOS.** PORTUGAL Y HORTIGÜELA. EXPOSICION: Vitoria, 245. Tel. (947) 22 49 20. **CASTELLON.** AUTOMOVILES SIMON. EXPOSICION: San Roque, 171. Tel. (964) 20 57 99. SERVICIO TECNICO: San Isidro Labrador, 19. Tel. (964) 22 27 19. **CIUDAD REAL.** SUPER AUTO M. MUÑOZ. EXPOSICION: Ctra. de Carrión, km. 1. Tel. (926) 25 11 41. **CADIZ.** ENAMAR AUTO, S. A. EXPOSICION: Avda. Cayetano del Toro, 18. Tel. (956) 25 55 40. **CORDOBA.** AUTOMOVILES A. GALLARDO. EXPOSICION: Avda. del Aeropuerto, 8. Tel. (957) 23 46 48. SERVICIO TECNICO: Plaza de Colón, 20. Tel. (957) 47 05 85. **LA CORUÑA.** SPRINT GALICIA, S. A. EXPOSICION: Avda. del Ejército, 8. Tel. (981) 29 86 04. SERVICIO TECNICO: Polígono Industrial La Grela. Tel. (981) 24 00 88. **GERONA.** ALFA MOTOR GIRONA. EXPOSICION: Emilio Grahit, 31. Tel. (972) 21 69 00. SERVICIO TECNICO: Alicante, 15. Tel. (972) 23 81 77. **GRANADA.** DELIAMOBIL. EXPOSICION: P. Antonio de Alarcón, 37. Tel. (958) 25 01 49. SERVICIO TECNICO: Autopista Badajoz, s/n. Tel. (958) 27 76 16. **JAEN.** TURBOMAR, S. A. EXPOSICION: Polígono Los Olivares. Alcaudete, 20. Tel. (953) 22 43 00. **LEON.** AUTOMOVILES J. J. EXPOSICION: Avda. José Antonio, 33. Tel. (987) 24 55 65. **LERIDA.** AUTO SERVEI GRAU. EXPOSICION: Príncipe de Viana, 25. Tel. (973) 23 31 51. **LOGROÑO.** ITAL-RIOJA. EXPOSICION: Gran Vía, 61-63. Tel. (941) 22 08 25. SERVICIO TECNICO: Lardero, 13-15. Tel. (941) 22 78 48. **LUGO.** CAR, S. A. EXPOSICION: Avda. de La Coruña, 289. Tel. (982) 21 82 14. **MADRID.** SERVAUTO. EXPOSICION: Alberto Aguilera, 15. Tel. (91) 241 93 43. SERVICIO TECNICO: Galileo, 23. Tel. (91) 445 88 00. **MADRID.** TAYRE. EXPOSICION: Príncipe de Vergara, 253. Tel. (91) 457 76 33. **MALAGA.** TALLERES BORREGO. EXPOSICION: Ctra. Cádiz, 31. Tel. (952) 31 66 00. **MURCIA.** MURCIAUTO. EXPOSICION: Avda. Constitución, 10. Tel. (968) 23 32 42. SERVICIO TECNICO: Avda. Reyes Católicos. El Ranero, 23. Tel. (968) 29 77 82. **OVIEDO.** PRINCIPADO MOTOR. EXPOSICION: Coronel Bobes, 31. Tel. (985) 29 02 19. **PALENCIA.** AUTO SPRINT, S. A. EXPOSICION: Partillo Dña. María, 2. Tel. (988) 75 27 58. **P. MALLORCA.** ITAL SPORT. EXPOSICION: Héroes de Manacor, 22. Tel. (971) 46 40 65. **PAMPLONA.** BEMA SPRINT. EXPOSICION: Avda. Carlos III, 67, bajo. Tel. (948) 23 28 07. SERVICIO TECNICO: Rosario, 11 (Villava). Tel. (948) 11 00 28. **SALAMANCA.** TAEN, S. A. EXPOSICION: Torres de Villarroel, 51. Tel. (923) 25 15 33. **S. SEBASTIAN.** IMOLA MOTOR. EXPOSICION: Paseo Colón, 34. Tel. (943) 27 00 48. SERVICIO TECNICO: Plaza de los Marinos, s/n. Tel. (943) 45 45 17. **SANTANDER.** IGNACIO PALACIOS. EXPOSICION: Castilla, 31. Tel. (942) 34 32 00. SERVICIO TECNICO: Avda. Parayas, 8. Tel. (942) 34 32 00. **SEVILLA.** CASTELLANO MOTORS. EXPOSICION: San Francisco Javier, 13. Tel. (954) 65 92 61. SERVICIO TECNICO: José M. Ibarra y Gómez Rull, 1. Tel. (954) 51 15 26. **TARRAGONA.** TURBO CENTER. EXPOSICION: Pol. Ind. Francolí. Ctra. Salou. Tel. (977) 54 67 21. **TOLEDO.** ANDRES MARIN. EXPOSICION: Ctra. Madrid, 25. Tel. (925) 22 06 32. **VALENCIA.** JOSE RAMON VALLE. EXPOSICION: Amadeo de Saboya, 1. Tel. (96) 369 02 43. SERVICIO TECNICO: Eduardo Boscá, 9. Tel. (96) 369 48 08. **VALLADOLID.** AUTORAMA. EXPOSICION: Santiago, 20. Edif. Las Francesas. Tel. (983) 23 19 25. SERVICIO TECNICO: Puente Calgante, 35. Tel. (983) 23 22 76. **VIGO.** MERCAUTO MOVILES. EXPOSICION: Romil, 26-28. Tel. (986) 41 70 00. **VITORIA.** AUTO E. ARREGUI. EXPOSICION: Avda. Gastéiz, 17. Tel. (945) 24 23 45. SERVICIO TECNICO: Avendaño, 30-32. Tel. (945) 22 98 12. **ZARAGOZA.** ZARAGOZA MOTOR. EXPOSICION: Avda. Cesáreo Alierta, 24. Tel. (976) 21 18 29. SERVICIO TECNICO: Doce de Octubre, 9-11. Tel. (976) 27 06 16. **ZAMORA.** MANUEL A. VARA. EXPOSICION: Tres Cruces, 29. Tel. (988) 52 45 77. SERVICIO TECNICO: Argentina, 3. Tel. (988) 52 27 94.

ALFA ROMEO ESPAÑOLA, S. A., filial de ALFA ROMEO AUTO S.p.A. MILANO, es la importadora oficial para España de los automóviles ALFA ROMEO.



## Mercado

### VENTAS DE TURISMOS NACIONALES EN JUNIO

Siguen imparables las ventas del Renault 11, en un mes, junio, en el que ha vuelto a caer el mercado en un 2,5 por 100 respecto al mismo mes del año pasado. Sólo General Motors, con un 33,2 por 100 de incremento, puede hablar de treinta días buenos. Por modelos, destaca el margen del mencionado R-11, la buena cifra del Seat Málaga en su primer mes completo, que le lleva a la tercera posición, un lugar que hace un mucho tiempo que no obtenía un producto de Seat. Por el contrario, el Ronda se hunde en las profundidades de la clasificación, herido de muerte por el más reciente tres...

	Junio	Mayo		Junio	Mayo
1.º Renault 11	6.046	34.943	16.º Talbot Horizon	910	7.551
2.º Opel Corsa	3.542	20.317	17.º Talbot Solara	746	3.627
3.º Seat Málaga	3.488	4.402	18.º Peugeot 505	707	4.437
4.º Peugeot 205	2.517	16.421	19.º Citroën Visa	678	4.778
5.º Renault 5	2.231	14.918	20.º VW Santana	516	1.437
6.º Ford Fiesta	1.969	14.932	21.º Renault 4	484	3.041
7.º VW Polo	1.825	9.128	22.º Seat Ronda	407	5.670
8.º Ford Escort	1.424	10.899	23.º Renault 6	264	1.991
9.º Renault 9	1.378	14.222	24.º Citroën GSA	123	431
10.º Seat Panda	1.356	10.094	25.º Seat 131	85	628
11.º Renault 18	1.345	10.618	26.º Citroën LNA	75	985
12.º Citroën BX	1.210	9.458	27.º Talbot Samba	67	938
13.º VW Passat	1.154	8.667	28.º Seat Pura	62	275
14.º Seat Ibiza	1.126	8.873	29.º Citroën 2 cv	36	392
15.º Ford Orion	1.121	9.066	30.º Talbot 150	15	124



### Oferta de la semana

#### Opel Corsa con música

General Motors tiene una oferta para la gama de los Opel Corsa, consistente en el regalo de un radio-casete Philips estéreo, modelo 648, con instalación completa (antena, altavoces y



seguro contra robo), con un importe aproximado de 17.000 pesetas. Esta oferta es válida hasta el 31 de julio en todos los concesionarios de General Motors de España. El concesionario de Madrid, Movilauto, la prorrogará durante el mes de agosto.

# Mercado

Modelo Cil. Potencia Velocidad Precio total

**KTM**

250-MXT	250	46	130	482.800
250-DE	250	44	130	482.800
250-MC	250	46	130	489.300

**LAMBRETTA**

125	123	8	87	172.577
150	148	7,6	97	179.398
200	198	9,7	107	185.120

**LAVERDA**

NSC-1000	981	89	218	1.165.000
----------	-----	----	-----	-----------

**MONTESSA**

Cita 242	233,2	-	-	272.290
Cita 248 Final	348,6	-	-	270.290
Cita 250	349,0	-	-	283.240
Enduro 80 H7	74,9	-	92	230.540
Enduro 250 H7	246,3	-	119	321.440
Enduro 300 H7	349,9	-	130	242.220

Modelo Cil. Potencia Velocidad Precio total

**MORINI**

Impulse 125	124	10	100	208.780
Impulse 175	174,7	13	100	220.050

**MOTO GUZZI**

V 50 M	490	47	170	606.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 85	643,4	52	186	863.660
V 85-SP	643,4	52	180	770.305
V 85-Custom*	643,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
La Mans II	844	81	220	1.003.934
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.665
1000-Convert	948,8	-	-	819.280
California II	948,8	-	-	1.076.845

**MZ**

ETZ 250	243	21	130	250.000
---------	-----	----	-----	---------

Modelo Cil. Potencia Velocidad Precio total

**OSSA**

250 TE	244,2	-	130	211.990
250 Copa	34,2	160	160	343.380
303 Final	302,7	-	-	332.130
350 Tr-Ye	250,0	-	-	297.990

**PUCH**

Cobra M 83 TT AD	73,3	12	95	222.300
Cobra M 83-Cross	73,3	14	70	199.900
Cobra M 83-TD	73,3	10	90	246.600

**RIEJU**

Strale	74	8,5	-	183.000
Marathon MR-85	75	14	-	284.500
Marathon Enduro	80	20	-	307.000
Marathon Cross	80	20	-	307.000

**SUZUKI**

GSX 550 ES	572	65	185	791.294
GSX 750 SP*	747	87	230	950.733

Modelo Cil. Potencia Velocidad Precio total

**VESPA**

Ketana GSX 1100*	1.074	103	231	1.380.724
------------------	-------	-----	-----	-----------

**YAMAHA**

DT 80	-	-	-	217.550
SR 250	239	17,0	115	358.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.080
XJ 400	359	45,5	175	586.200
XJ 600	589	72,0	200	839.500
XJ 650	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

## GANADORES DEL CONCURSO TRIVIAL

Estos son los cien afortunados ganadores del concurso Trivial que recibirán cada uno un juego «Trivial Educa-Motor 16».

Ricardo Alvarez Alvarez (Asturias), Santiago Huelos Peña (Vizcaya), Angel Alvarez (Badajoz), Federico Martinez Salvador (Burgos), José María Ameijedo Rodríguez (La Coruña), Ramón Río Iglesias (La Coruña), Rafael Galilea Cortés (Logroño), Miguel Angel Espinosa Moreno (Sevilla), Alfonso Aguado Pino (Madrid), José Manuel Chacón López (Murcia), María Cristina Gil Lozano (Madrid), Nuria Oliva Izquierdo (Madrid), José Aguado Romero (Madrid), Antonio Fernández Guzmán (Madrid), Jesús González González (Madrid), Francisco Pérez Vara (Madrid), Francisco Fernández de la Cruz (Zamora), María José Aguilo Lorente (Alicante), Santiago Pérez Martínez (Zaragoza), Alejandro Pérez García (Valencia), Autoescuela Muralla (Lago), Julio González Sánchez (Salamanca), Miguel Angel Clavijo González (Cádiz), Jesús Ignacio Pérez Lorient (Santander), Angel González Santiago (Oviedo), José Luis de Diego Calvo (Pamplona), Jesús García Pedrajas (Ibiza), Edgar Neville Guillé (Las Palmas), Luciano Martínez Pulgar (Asturias), Manuel Valentin de Santiago González (Alicante), Victor M. Faba Yebra (León), Javier Cuena Alonso (Madrid), Rafael Elvira de Andrés (Madrid), José Tello del Cerro (Madrid), Luis Román Santiago (Madrid), Vicente Sanz Bravo (Madrid), Pedro Aguilera Palmas (Madrid), Ricardo Rodríguez Martín (Madrid), Alberto Coello Fernández (Madrid), José Cruz Casares (Madrid), Vanessa del Olmo Rosa (Madrid), Susana Sánchez Martín (Madrid), Isidoro Martínez Picazo (Madrid), Angel Cabezas Parra (Cáceres), Domingo Desantes Real (Valencia), David Márquez Vidoso (Zaragoza), Juan Manuel Macías Valle (Salamanca), Luis Emilio Hernández Domínguez (Asturias), Máximo Blázquez Valle (Madrid), Carlos Heredero Santos (Madrid), Marcelino Ortega Acosta (Las Palmas), Silvia Ortuño Jiménez (Granada), José María Suárez Rodríguez (Asturias), Pascual Sánchez Amador (Almería), Santiago Moro de Laguarda (Palencia), Carlos Mayorga Delgado (Málaga), Rafael Domingo Agredar (Málaga), Miguel Angel Martín Prieto (Toledo), Finbar de la Cruz Trainor (Málaga), César Martínez Martín (Almería), José Gustavo Sánchez Gavilán (Sebastián), Bonifacio Desalzo Pajares (Vizcaya), Carmen Caballero Saurina (Madrid), Antonio Llorente Callejo (Soria), Vicente Chamorro Apaosa (Valle de Aizón), José Ángel Hernández Gorriti (Valle de Aizón), Julio Martín Moyano (Valle de Aizón), José Alberto San José Torres (Valle de Aizón), Manuel Reguero Fernández (Vizcaya), Carlos Romero Montiel (Sevilla), José Ignacio Velasco Sánchez (Guipúzcoa), Pedro González Martos (Alicante), Ginés Soler García (Oviedo), José Luis de Quesada Soriano (Valencia), Francisco del Campo León (La Coruña), Miguel Angel Cotarelo Ocaña (Alicante), Antonio García Blanquer (Alicante), Fidel Homá Palmés (Barcelona), Andrés Rocha Sanjuán (Cádiz), María José García Castro (La Coruña), Víctor Manuel Rubio Zazo (Madrid), Antonio López López (Zafra), Migue Angel Oña Aguilera (Almería), Juan Jesús Rodríguez R. Crespo (Madrid), Jordi Jofre Ansdn (Barcelona), Jordi Domínguez Fuster (Barcelona), Gonzalo Pérez Guerrero (Barcelona), Antonio Primo López (Barcelona), José Luis Montero Sáez (Barcelona), Miguel Angel Vitas (Madrid), José María Vendrell Anguren (Barcelona), Josep Coma i Marqués (Barcelona), Bernat Morro i Grau (Tarragona), Francisco Javier Durán Riera (Barcelona), Enrique Moreno Navarro (Barcelona), Oscar Sanzo Rodríguez (Valle de Aizón), Sebastián Giral Montaña (Barcelona), Roberto Muñoz Montes (Barcelona), Eugenio Pascual (Logroño), Rafael Bestard Matas (Palma de Mallorca).

# Cuéntenos

## USADOS, MUY USADOS

HACE dos años compré un coche usado, por el cual me cobraron más de lo que valía, teniendo que llevar a cabo costosas reparaciones al finalizar un breve periodo de garantía que me ofreció el vendedor. Ahora, que me veo en la necesidad de cambiar de automóvil, quisiera que me aconsejaran qué hacer, pues ya no me fio de los compraventas.

Claudio Pena  
La Coruña

**Respuesta.**—Como en todas las profesiones, incluso entre los confesores, hay buenos y malos. Afortunadamente, estos últimos son minoría, como también ocurre entre los compra-ventas. En todo caso, el hecho de que le ofreciesen una garantía de seis meses ya dice bastante a su favor, y siempre debe de tener presente que un automóvil, nuevo o usado, como bien industrial, tiene un resultado impredecible. Incluso nos podemos encontrar con un mítico Rolls al que le falle estrepitosamente un componente de importancia. Los fabricantes no son infalibles.

Por ello, le recomendamos que siga dirigiéndose a un compraventa que le merezca confianza. Nosotros le recomendamos que acuda a cualquier asociado al GANVAM, asociación profesional de carácter nacional, que siempre le puede respaldar en caso de reclamación. Confíe si quiere en el consejo de un mecánico de su confianza, que nunca rechazará un vendedor honesto. Y deseárselo mucha suerte, porque en el fondo, en la compra de un usado, como de un nuevo, hay siempre un factor suerte que no podemos desdenar.

## A VUELTAS CON EL FIAT X1/9

DESDE hace ya algún tiempo no sé nada de un modelo de coche que

siempre me llamó la atención: el Fiat X1/9. No sé si sigue fabricándose. También quisiera conocer dónde puedo comprar alguno de estos coches de segunda mano, así como conocer sus características técnicas y prestaciones.

José A. Corrales  
Herencia (Ciudad Real)

**Respuesta.**—El Fiat X1/9 es un coupé de dos plazas y motor central fabricado por Bertone, un carrocerista italiano especializado en Fiat. Apareció en el mercado en 1972, con el motor 1.300 del Fiat 128. Posteriormente, en 1978, pasó a utilizar el motor del Ritmo 1.500, con caja de cambio de cinco velocidades. Sigue fabricándose en la actualidad, esperándose para los próximos meses un profundo restyling.

El motor desarrolla una potencia de 85 caballos, existiendo una versión de inyección de 78 caballos para mercados con fuertes exigencias anticontaminantes, como EE. UU. y Suiza. Su velocidad máxima es de 180 kilómetros por hora, y la aceleración de 0 a 100 km/h. de 11,7 segundos. El peso total, 1.120 kilos. La verdad es que se han vendido en España poquísimas unidades, por lo que es ver-

daderamente difícil encontrar alguna en venta, ya que, además, es un coche ya de coleccionista, con cierto valor histórico.



**SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS**

**CRUCIGRAMA SILABICO HORIZONTAL.**—1: Desplumaran. 2: Coriolano. 3: Catar. 4: Bra. 5: Tártaros. 6: Marquetaria. Naveta.

**VERTICALES.**—1: Descalibraron. 2: Plutarco. 3: Domar. 4: Ma. 5: Restar. 6: Rango. 7: Colar. 8: Rimas. 9: Rima. 10: Lamentar. 11: Notar. 12: Cariota.

**PANEL LOCO**

Revisar. Reparar. Repostar. Recambiar. Limpiar. Encamisar.

**SOPA DE LETRAS**

Velocípedo. Diligencia. Cuadrilla. Landó. Carreta. Calca. Carroza. Berlina. Fartón. Tranvia. Ferrocarril. Autobús. Avión. Taxi. Tilburri. Bici. Moto. Autocar.

**LA RUTA MAS CORTA**

Solución: La número 4.

**FRAGMENTOS**

Solución: El número 5.

# NOTICIAS DE EMPRESA

## LADRONES, ABSTENERSE

EL DC 751 es un nuevo autorruido de Philips que va equipado con un sistema para disuadir a los ladrones: un código de seguridad que elige y programa el propio usuario. Si el aparato se extrae del coche o se desconecta de la alimentación no vuelve a funcionar hasta que se marca de nuevo su código. Por cada intento fallido de marcar el número correspondiente, el aparato se bloquea durante un tiempo, en el que es imposible intentar otra marcación. Si el ladrón, incapaz de poner en funcionamiento el aparato lo manda a Philips a que se lo decodifiquen, debe demostrar que es su propietario, presentando la tarjeta con el código y la garantía, pues en caso contrario la casa avisa a la Policía.

## UN COCHE POR UN PEINADO

NURIA Alvarez Cuevas ha sido la ganadora del concurso realizado conjuntamente por Austin Rover y la red de peluquerías Macavi, cuyo premio ha sido un Metro 1300. En la foto, David Colyer, director de marketing de Austin Rover, hace entrega del coche



## SIN DISTINCIONES

EL servicio de asistencia técnica en carretera de Renault durante la época de vacaciones está en funcionamiento de nuevo este año en las principales carreteras y en todos aquellos lugares donde se prevé una gran afluencia de vehículos. Las doscientas furgonetas taller que

## SONIDO DE CALIDAD

AUDOLINE es una compañía con sede en Suiza que suministra, exclusivamente, sistemas de sonido para el automóvil. Estos productos son distribuidos en España desde el último Salón del Automóvil de Barcelona por Audoline España. Los aparatos de esta marca se caracterizan por sus elevadas prestaciones, y son conocidos en toda Europa, siendo el líder de ventas en el competitivo mercado inglés. Asimismo,

muchos automóviles son equipados de origen con estos productos. Entre los diferentes equipos se pueden destacar los modelos: 442, 408, 410, 332, 438, 375, 361, 363 y 374.

## 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.

## MERCEDES, A CHINA

CON destino a la República Popular China, el pasado mes de mayo se embarcaron en el puerto de Bilbao doscientos vehículos Mercedes Benz de la serie MB modelo 140 en la versión Combi-1. El destino de estos vehículos es investigar la adaptación de un modelo de uso mixto —pasajeros-carga— a las necesidades de transporte de este país asiático.



# Sí. Estamos en todas las regiones

# ŠKODA



## Servicios de asistencia:

**Albacete:** V. S. Motocicletas Gregorio. Feria, 24. 02005. Tel. (967) 22 15 11.  
**Alicante:** V. Repuestos Alicante, S. A. Avda. Aguilera, 44. 03006. Tels. (965) 22 42 99 y 22 08 93. S. Talleres Cisne. El Cisne, s/n. (La Florida). 03006. Tel. (965) 28 63 34.  
**Almería:** V. S. Don José Cano García. Crta. Málaga, 131 (El Ejido). Tels. (951) 48 14 07 y 48 09 28.  
**Badajoz:** V. S. Caprin, S. A. Avda. Sebastián Elcano, 33. Tel. (924) 25 43 61.  
**Bercelona:** V. S. Auto-Bai, S. A. Calvet, 47-49. 08021. Tel. (93) 200 18 90. S. Talleres Antonio Pérez: Paseo Industria, 38 (Berga). Tel. (93) 821 05 66. S. Auto Balmes, S. A. Crta. Manresa, 5 (Igualada). Tel. (93) 803 10 86. V. Accesorios Manresa. Crta. de Vich, 140 (Manresa). Tel. (93) 874 50 11. S. Accesorios Manresa. San Cristóbal, 16 (Manresa). Tel. (93) 874 55 51. V. Center-Auto. Bilet Masé, 9 (Mataró). Tel. (93) 799 04 71. S. Autocarburación Mitor. Bilet Masé, 5 (Mataró). Tel. (93) 799 21 61. S. Garage Abril. Riego, 5 (Sabadell). Tel. (93) 726 81 88. S. Auto-Repas. Argümedes, 115 (Tarrasa). Tel. (93) 788 71 08. S. Mecano Motor, S. A. Montserrat, 40 (Vich). Tel. (93) 886 32 80.  
**Bilbao:** V. S. Auto Industrial Irazorza, S. A. Crta. de Basurto a Castrejana, 131-133. 48002. Tel. (94) 431 71 82.  
**Burgos:** V. S. Talleres Moisés Sánchez, S. A. Crta. Madrid-Irún, km. 245. Tel. (947) 22 14 50. V. S. Talleres Rodamóvil. Crta. de Salas, km. 1,200 (Aranda de Duero). Tel. (947) 50 25 02.  
**Cáceres:** V. S. Talleres Catalino, S. A. Crta. de Salamanca, s/n. 10002. Tel. (927) 22 33 61.  
**Castellón:** V. S. Autojoca. Madrid, s/n (Benicarló). Tel. (964) 47 19 34. V. S. Talleres Tomás Bellido. Crta. de Onda, s/n

(Villarreal). Tel. (964) 52 06 54.  
**Cádiz:** V. S. Sahuca, S. A. Crta. de Sevilla, km. 3 (Jerez de la Frontera). Tel. (957) 23 59 96.  
**Córdoba:** S. Talleres Unión. C/ Hernán Ruiz, 5. Tels. (956) 34 08 61 y 30 08 50.  
**La Coruña:** V. S. Bocae, S. A. Crta. La Coruña-Tuy, km. 59 (Bosaica, Santiago de Compostela). Tel. (981) 58 14 00.  
**Gerona:** V. S. Garaje Términus, S. A. Santa Eugenia, 45. 17005. Tel. (972) 21 99 83. V. S. Garaje Términus, S. A. Villalonga, 81, Crta. de Rosas (Figueras). Tels. (972) 50 00 64 y 50 47 19.  
**Granada:** V. S. Sojo Maquinaria. Crta. de Armilla, 11 (km. 0,700) (Armilla). Tel. (958) 57 02 07.  
**Guadalajara:** S. Ramón Aguilera. Feriál, 7. 19002. Tel. (911) 22 00 29.  
**Huelva:** S. Talleres Ntra. Sra. de la Cinta. Islas Saltés, 2. 21003. Tel. (955) 24 60 10.  
**Ibiza:** V. S. Servtotal. Avda. Santa Eulalia, 17, 1.º, 1.º. Tels. (971) 31 44 13 y 31 44 52.  
**J León:** V. S. Garaje López. Avda. Madrid, 24. 23008. Tel. (953) 22 12 90. S. Garaje López. Santo Tomás, 2. 23008. Tel. (953) 22 85 01.  
**León:** V. S. Talleres Oblanca. División Azul, km. 2,200. Tel. (987) 20 79 15.  
**Lérida:** V. S. Mecano Agrícola Comercial, S. A. Crta. Nacional II, km. 467,700. Tel. (973) 20 34 66.  
**Logroño:** V. S. Maquinaria Agrícola Casero Ruiz. Gran Vía, 50, 4.º. 26002. Tel. (941) 24 07 83. S. Talleres Santolaya, S. A. Piqueras, 14-16. 26006. Tel. (941) 23 70 50.  
**Lugo:** V. S. Francisco Galán Aradas. Avda. de La Coruña (esquina a Montefaró). 27003. Tel. (982) 21 20 07. S. Talleres Fernández. Quiroga, 44. 27004. Tel. (982) 21 67 86.

**Madrid:** V. S. Montalbán, S. A. Pajaritos, 12. 28007. Tel. (91) 252 51 00 (8 líneas). V. S. Montalbán, S. A. A. Aguilera, 13. 28015. Tel. (91) 248 89 77. S. Montalbán, S. A. Embajadores, 203-205. 28045. Tel. (91) 228 77 75. S. Talleres Juan Francisco. Travesía Juan Francisco, 1-3. 28025. Tel. (91) 472 53 53. S. Talleres Camarena. Camarena, 93 bis. 28047. Tel. (91) 718 21 96. S. Talleres Mariano Maroto. Dr. Esquerdo, 65. 28007. Tel. (91) 273 30 39. S. Luis Torres «Taller de chapa». Rufino Blanco, 15. 28028. Tel. (91) 256 00 35. V. S. Getauto, S. L. Hormigo, 11 (Getafe). Tel. (91) 881 34 43.  
**Málaga:** V. S. Talleres Hidalgo. Avda. Europa, 104. 29010. Tel. (952) 31 96 87.  
**Menorca:** S. Talleres Carreras. Poima C/H 73 K (Mahón). Tel. (971) 36 16 09.  
**Murcia:** V. S. Talleres Carpio. Torre Romo, 68. 30011. Tel. (968) 25 08 61.  
**Orense:** V. S. Morelosa. Emilia Pardo Bazán, 29. 32004. Tel. (988) 23 11 14.  
**Oviedo:** V. S. Rozas Carral, S. A. «Garaje Condal». Polg. Ind. de Granda-Colloito (Pola de Siero). Tel. (985) 79 29 39. V. S. Automóviles Gómez. Maruja, 16 (Las Vegas) (Avilés). Tel. (985) 57 11 39. V. S. Talleres Fernando Martínez. Avda. de Galicia (Vegadeo). Tel. (985) 63 43 03.  
**Palencia:** V. S. Talleres Sandino. Polígono Industrial Sevilla, 4. 34004. Tel. (988) 72 17 00.  
**Pamplona:** S. Garaje Martínez. Teobaldos, 10. 31002. Tel. (948) 24 60 96.  
**Palma de Mallorca:** V. S. Moya Bastard, S. A. Héroes de Manacor, 91. 07007. Tel. (971) 27 21 88.  
**Pontevedra:** V. S. Manuel Nieto Figueras. Crta. La Coruña-Tuy (Alba-Touceada). Tel. (986) 85 80 47.

**Salamanca:** V. S. Garaje Villarreal. Torres Villarreal, 14. 37005. Tel. (923) 22 76 40.  
**San Sebastián:** V. S. Automóviles Villar. Av. Alcalde José Elosegui, 107. 20017 (Herrera). Tel. (943) 39 88 81.  
**Santander:** V. S. Automóviles Carmelo, S. A. Cisneros, 89-B. 39007. Tel. (942) 23 46 78.  
**Segovia:** V. S. Talleres Jupe. Coca, 5. 40003. Tel. (911) 43 36 86.  
**Sevilla:** V. S. Talleres León XIII, S. L. León XIII, 91. 41009. Tel. (954) 37 48 71.  
**Soria:** V. S. Jemoya, S. A. Avda. de Valladolid, s/n. 42004. Tel. (975) 22 07 48.  
**Terragona:** V. S. Automóviles Sami. Via Augusta, 21-23. 43003. Tels. (977) 23 62 24 y 23 00 84.  
**Toledo:** V. S. Vicente Vera Díaz. P.º del Muelle, 19 (Talavera de la Reina). Tel. (925) 80 18 42.  
**Valencia:** V. S. Valeriano Donatos Motos. Dr. Montserrat, 21. 46008. Tel. (96) 331 21 47.  
**Valladolid:** V. S. Talleres Santander. Cárcel Corona, 1-3. 47005. Tel. (983) 29 04 26.  
**Vitoria:** V. S. Segad, S. A. Crta. de Gamarra, 42. 01013. Tel. (945) 26 39 33.  
**Zamora:** V. S. José de Dios Martín. Avenida de Galicia, km. 2. 49002. Tel. (988) 51 09 88.  
**Zaragoza:** V. S. Automóviles L. Dolís Laguna. Pedro Joaquín Soler, 8. 50001. Tel. (976) 29 50 89. S. Talleres Persat. Portugal, 19-21. 50010. Tel. (976) 33 66 98.

(V) = Ventas.  
 (S) = Servicios.

**650.000 Pesetas**  
 Precio total-MATRICULADO



DISTRIBUIDOR OFICIAL



MOD. LS 85' (cuatro puertas)  
 Nuevo frontal y spoiler, Apoya cabezas, Parabrisas laminado, Faros halógenos, Servo-Freno, Cuenta revoluciones, Cinturones enrollables, Luneta térmica, Faros antiniebla traseros.

**799.000 Pesetas**  
 Precio total-MATRICULADO



MODELO COUPE

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

MONTALBAN, S. A.

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



## EXTRA VACACIONES EN COCHE

# ASI SERA LA GRAN ESCAPADA

Los españoles prefieren madrugar:  
 la mayoría saldrá entre las 6 y las 10 de la mañana.

**A** V. H., empleado de Banca, cuarenta y dos años y padre de cuatro hijos, veranea desde hace diez años en Asturias, «siempre, por suerte, en el mes de agosto». Desde entonces ha utilizado todos los recursos posibles para que la «operación salida» no fuese traumática. Pero no ha sido posible. «He salido a las doce de la noche del treinta y uno de julio; a las tres de la madrugada, a las cinco, a las

seis... y siempre, en los cien primeros kilómetros, me he encontrado con el inexorable atasco que me dice que estamos en el primer día de agosto».

El «caso» A. V. H. no es, sin embargo, un caso atípico. Es la misma historia que protagonizan millones de españoles, cinco millones exactamente, que son los que se dan cita el primer día de agosto en las carreteras españolas. Ellos son los auténticos protagonistas del ma-

yor éxodo que se produce en nuestro país a lo largo del año.

En España, aproximadamente, disfrutan sus vacaciones ocho millones de ciudadanos, de los cuales un 85 por 100 lo hace en los meses de verano. Las preferencias por agosto, como el mes ideal, y por el automóvil, como el medio de transporte más utilizado, son evidentes.

Para el director general de Tráfico, José Luis Martín Palacín, nacido en Cáceres hace cuarenta años, el 1-A es uno de los pocos días del año que le quitan el sueño. En su intento por buscar soluciones Palacín ha encargado una amplia encuesta al Equipo de Investigación Sociológica Edis, sobre la intencionalidad de los viajes de los españoles.

Los resultados de esta encuesta, las rutas nacionales recomendadas, accesos a grandes ciudades, zonas de tráfico intenso, obras y otros muchos datos de interés para el automovilista, tratamos de resumírselos en estas páginas, a modo de guía práctica para iniciar los días de descanso veraniego.

Esos cien kilómetros fatídicos, nada mas comenzar el viaje, serán imposibles de salvar por todos los automovilistas que utilicen las carreteras radiales de Madrid, aunque el récord de intensidad de tráfico se lo llevará, según la encuesta, la autopista de Barcelona a Martorell.

Valencia tiene un problema muy particular al coincidir el final de las vacaciones de unos con el comienzo de las de otros y quienes utilizan la ciudad y los alrededores como paso a otros puntos de la costa.

Tómese una buena dosis de paciencia y no crea que con «salir con la fresca» lo tiene todo solucionado, pues son mayoría quienes piensan lo mismo que usted. Puede intentar salir antes de las cinco de la mañana o durante el mediodía, hasta las cuatro de la tarde o después de las ocho de la tarde. Pero ojo, tenga muy en cuenta el sentido de la carretera y que el sol sale por el este y se oculta en esta época del año por el suroeste.

Si el viaje le va a llevar más de tres horas o tiene que recorrer más de 250 kilómetros, piense de antemano dónde puede hacer una parada a descansar. Tanto el día de salida como de regreso de las vacaciones están perdidos con el viaje y es, por tanto, absurdo pretender ganar tiempo.

La red española de carreteras ofrece muy pocas soluciones alternativas a la hora de intentar buscar nuevos caminos, pero si quiere utilizarlos, no olvide llevar un mapa de la región, lo más detallado posible.

Trabajar en una empresa como A. V. H. condiciona normalmente el día de salida y el problema se agrava cuando el primer día de vacaciones, como ocurre este año cae en jueves, con



### Carreteras de salida a utilizar en las vacaciones

Madrid		%
CN I Burgos	14	
CN II Barcelona	12	
CN III Valencia	13	
CN IV Ocaña	24	
CN V Extremadura	12	
CN VI La Coruña	16	
C-607 Colmenar	3	
Otras	3	
No sabe	3	

Barcelona		%
Autopista Mataró	13	
Autopista Gerona	19	
Autopista Martorell	29	
C II-Lérida	32	
CN-246	4	
Otras	1	

Bilbao		%
Autopista Behovia	5	
Autopista Burgos	55	
CN-634	16	
CN-625	3	
CC-6318 Valmase	5	
Otras	16	

Valencia		%
Autopista Sagunto	33	
Autopista Gandía	17	
CN II Requena	28	
CN-340 Silla	8	
CN-332 Silla	2	
CC-234 Liria	2	
Otras	9	

pocas posibilidades para escalonar la partida. Madrileños, vascos y catalanes son los que viajan más lejos, aunque los segundos son los que tienen una mayor preferencia por su tierra y curiosamente los vascos eligen en una mayor parte zonas de Castilla para descansar en el verano.

Unos por afición y otros porque la crisis económica aprieta mucho, el caso es que cada año son más los que prefieren el camping, que este verano será más utilizado que el hotel, aunque la mayoría de los españoles veranearán en una casa particular, ya sea propia o prestada. El camping permite además una mayor movilidad, desde tener más libertad para elegir el día y hora de salida, hasta cambiar de sitio si el lugar no gusta.

Más de la mitad de los españoles en vacaciones tendrán un problema adicional al enfrentarse con la carretera. Cuando compró el coche pensó especialmente en las vacaciones, pero a la hora de la verdad le faltará sitio. El 77 por 100 de los coches irán ocupados por más de tres personas y de ellos, muchos, por cinco o más, con la consiguiente carga de equipajes, que no ayudará precisamente a que la conducción sea fácil y segura.

En el verano del 83 el director general de Tráfico dijo que se conformaba con sólo 500 muertos en la carretera durante las vacaciones, lamentablemente fueron más, por eso este año ha preferido la prudencia. En cambio, sí ha puesto los medios necesarios para que sean los menos posibles.

Alrededor de seis mil agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con un material móvil de 3.800 motos, 2.000 vehículos de cuatro ruedas y seis helicópteros, estarán en las carreteras durante los días considerados «punta». También se ha solicitado al MOPU y a las Consejerías de Ordenación Territorial de las Comunidades Autónomas que paralicen las obras durante esos días.

También el pasado verano se puso un teléfono de información para los automovilistas: (91-742 12 13), que fue muy poco utilizado. Incluso el 79 por 100 de los españoles no lo conocía, a pesar de su utilidad para informaciones de tráfico y petición de ayuda.

Sin embargo, la mayor parte de los automovilistas que se lanzan ahora a la carretera sí conocen la campaña sobre conducción y alcohol que protagoniza Steve Wonder, que, curiosamente, todos valoran muy positiva, excepto un 1 por 100 en Valencia, según indican las encuestas. Ellos sabrán por qué.

Cuando A. V. H. logre pasar los primeros cien kilómetros y encuentre por fin una carretera libre serán otros los problemas: los niños estarán ya cansados, le obligarán a parar, y él pretenderá ir más deprisa para recuperar el tiempo perdido. Este es el momento



### Teléfonos y campañas de la Dirección General de Tráfico

%	Madrid	Bilbao	Barcelona	Valencia
<b>Conoce el teléfono de información de Tráfico</b>				
No	80	80	78	76
Sí, no ha utilizado	18	16	20	21
Sí, sí ha utilizado	2	4	2	3
<b>Conoce el spot de la DTG sobre conducción y alcohol</b>				
Sí	70	67	83	79
No	30	33	17	21
<b>Qué opinión le merece el spot</b>				
Muy bueno	37	23	39	33
Bueno	25	22	37	32
Regular	4	12	4	9
Malo	1	6	1	2
Muy malo	1	3	0	0
No sabe-no contesta	32	34	19	24
<b>Qué valoración le merece la campaña de la DGT</b>				
Muy positiva	51	79	45	46
Positiva	32	18	42	31
Negativa	2	1	3	3
Muy negativa	0	0	0	1
No conozco	7	2	5	8
No sabe-no contesta	8	0	5	11

### Destino del viaje vacacional

%	Madrid	Bilbao	Barcelona	Valencia
<b>Zona a que viajará</b>				
País Vasco	3	13	5	1
Pirineo Navarro-aragonés	4	6	6	9
Cataluña (interior)	1	0	7	3
Costa catalana	7	6	27	10
Levante-Baleares-Murcia	18	13	8	36
Andalucía oriental	9	8	8	7
Andalucía occidental	9	4	8	3
Extremadura	9	3	7	3
Castilla	8	23	4	7
Sierra de Madrid (Madrid)	10	1	4	5
Cantabria	4	10	1	1
Asturias	5	3	2	2
Galicia	8	7	5	5
Europa	2	2	6	5
Portugal	3	1	1	2
No sabe	1	0	1	1
<b>Ha hecho ese viaje otras veces</b>				
Sí	70	81	63	67
No	30	19	37	33
<b>Vivienda durante las vacaciones</b>				
Propia	48	55	43	45
Alquilada	21	27	17	24
Hotel-pensión	10	7	18	15
Camping	19	10	19	14
No sabe	2	1	3	2



### Viajeros, conductores y regreso

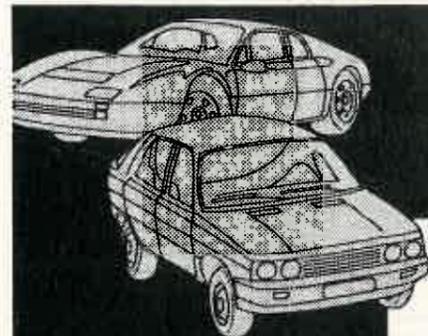


%	Madrid	Bilbao	Barcelona	Valencia
<b>Cuántas personas viajarán en el coche</b>				
Solo	2	1	1	3
Dos	13	15	19	21
Tres	17	20	19	17
Cuatro	36	41	41	33
Cinco y más	29	22	19	25
No sabe	3	1	1	1
<b>Quién conducirá el coche</b>				
Yo mismo	41	43	44	42
Mi mujer	2	0	2	1
Mi marido	24	27	27	28
Mi padre	6	7	4	2
Mi madre	0	0	1	0
Mi hijo/a	12	10	11	12
Un familiar	5	5	3	3
Un amigo	10	8	8	12
<b>Tiene radio en el coche</b>				
Sí	71	78	77	71
No	27	22	23	28
No sabe	2	0	0	1
<b>Sabe el día fijo del regreso de las vacaciones</b>				
Sí, fijo	63	75	57	54
No, depende	37	25	43	46

más peligroso del trayecto. Si antes de salir cuenta con todas estas circunstancias, el viaje será más llevadero. Pero sobre todo piense que, aunque la carretera ese día haya sido una tortura, aún le queda un mes para descansar y disfrutar. Esto es lo que realmente vale la pena.

### Ficha técnica de la encuesta

**Universo:** Población de dieciocho años en adelante, residente en las áreas metropolitanas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia. **Muestra:** Mediante asignación de cuotas, 800 entrevistas en Madrid y Barcelona y 600 en Bilbao y Valencia, con un margen de error de  $\pm 3,5$  por 100 en las dos primeras y 4 por 100 en las segundas. **Trabajo de campo:** Del 14 al 18 de junio de 1985. **Realización:** EDIS, Equipo de Investigación Sociológica, por encargo de la Dirección General de Tráfico.



**¡Se ha demostrado!**  
**En Neumáticos para Automóviles...**  
 - POR SEGURIDAD - POR KILOMETRAJE - POR GAMA - POR MAS AGARRE  
**¡FIRESTONE llega más lejos!**



En huellas Normal Ancha y Superancha.

**Firestone**



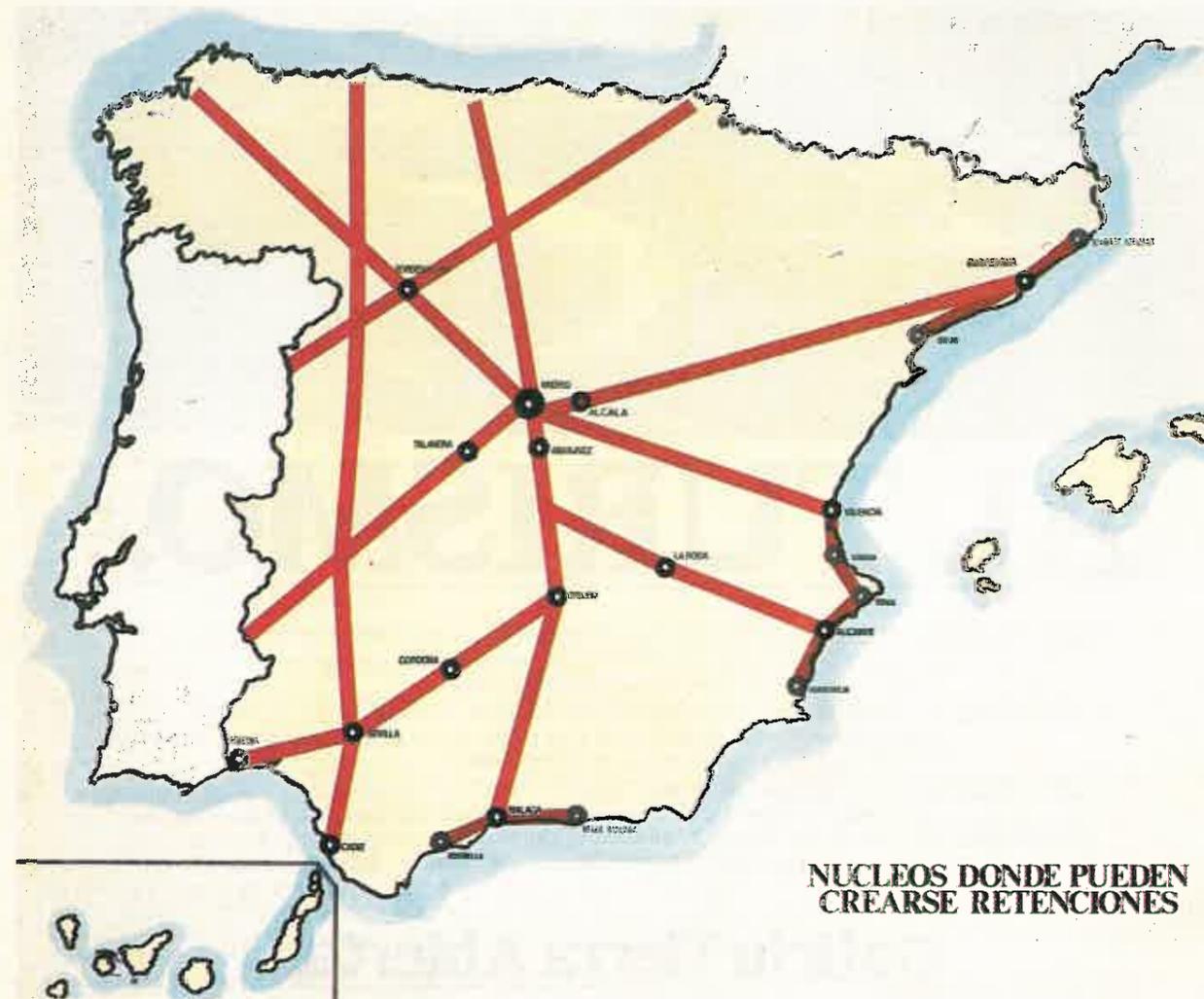
# GUIA PARA SALIR DE VACACIONES

**F**RUTO de la experiencia de años anteriores y los resultados de la encuesta que hemos comentado anteriormente ha sido la elaboración por parte de la Dirección General de Tráfico de los mapas que reproducimos a continuación y que junto con el mapa de Estado de Pavimen-

tos del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, que MOTOR16 regala con este número extra dedicado a las vacaciones, pueden ser de una gran ayuda a todos los automovilistas que la próxima semana inicien su verano.

En los mapas de la DGT se indican las rutas recomendadas a las zonas que

se supone mayor afluencia de vehículos y que además tendrán una especial vigilancia por parte de la Guardia Civil. En los puntos de mayor conflictividad de tráfico se han previsto desvíos y en los planos se detallan las rutas para evitar los posibles atascos, que en ocasiones serán, por desgracia, insalvables.



**NUCLEOS DONDE PUEDEN CREARSE RETENCIONES**

### TRAVESIAS: FOCOS DE ATASCOS

La gran cantidad de vehículos que el día 1 de agosto emprenderá el éxodo hacia los puntos de veraneo creará atascos y retenciones en numerosos puntos.

Según las previsiones de la DGT, los mayores conflictos se darán en las travesías urbanas, que ya de por sí lentifican la cir-

culación. Es conveniente, pues, evitar estos puntos, aunque para ello sea necesario dar un pequeño rodeo, rodeo que compensará en tiempo y tranquilidad los atascos. Consulte los mapas que complementan esta información, en los que se detalla la forma recomendable de salvar algunos de estos escollos.

# GALICIA TIERRA ABIERTA.



## AL TURISMO.

**Mejor GALICIA.** El camino de Santiago vio desfilarse a los primeros turistas que pronto descubrieron que en Galicia la variedad es una constante.

La hospitalidad casi una religión.

**Mejor GALICIA.** Una tierra en la que las verdes praderas se transforman en costas escarpadas allí donde la montaña se sumerge en el mar. Donde las nieves coronan las cumbres con el sol como testigo.

**Mejor GALICIA.** En la parte vieja de las ciudades, un entorno monumental protege mil rincones en donde disfrutar los mejores frutos del mar y la tierra.

**Mejor GALICIA.** Galicia es el mar. Y también el campo. Y también la ciudad. Galicia es su gente. Tan abierta como su tierra.

## Galicia Tierra Abierta.



Consellería de Turismo  
Xuventude e Deportes

### ANTES DE SALIR

El coche debe estar siempre en buenas condiciones de uso; en invierno y en verano; para un viaje largo u otro corto. Pero al menos una vez al año, y antes de salir de vacaciones, nos parece imprescindible que comprobemos los siguientes elementos:

- Presión de neumáticos (comprobar siempre en frío).
- Nivel de aceite.
- Verificar que la posición de la toma de aire está en «verano».
- Nivel de líquido de frenos.
- Agua en los limpiaparabrisas.
- Estado de las raquetas limpiaparabrisas.
- Tensión y estado de las correas.
- Estado de los neumáticos, vigilando la profundidad del dibujo.
- Estado de los amortiguadores.
- Reglaje de los faros.
- Funcionamiento de pilotos e indicadores.

### RODAR POR AUTOPISTAS

Circular durante bastantes kilómetros por una autopista obliga a tener presente algunas recomendaciones. Por norma general, en autopista se circula a más velocidad y más relajadamente que por carretera, por lo que hay que prestar también atención a algunos aspectos concretos:

- Mantener las distancias de seguridad en función de la velocidad y del estado de la carretera (polvo, lluvia, etcétera).
- Los carriles de acceso son de aceleración: hay que entrar, por tanto, a velocidad similar a la de los coches que ya circulan por ella.
- Vigilar muy atentamente el espejo retrovisor, porque es frecuente encontrar con que nos alcanzan coches a velocidades muy elevadas, con poco espacio para reaccionar ante una maniobra brusca.
- La autopista produce somnolencia. Estar muy atentos y detenerse en cuanto se aprecia el menor síntoma de sueño.
- Estar atentos a las salidas. Si nos equivocamos, jamás retroceder marcha atrás por el arcén, ni siquiera unos pocos metros.
- A velocidades elevadas, el viento lateral puede desplazarnos muy violentamente. Esté atento y cuide los adelantamientos de vehículos grandes y caravanas.



### ITINERARIOS RECOMENDADOS

**Madrid, Andalucía occidental**  
Por carretera de Extremadura

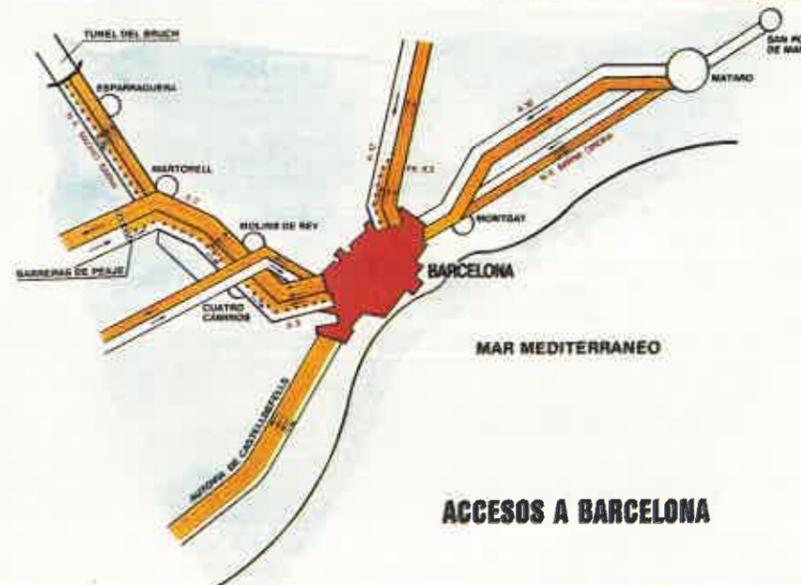
**Madrid, Andalucía oriental**  
Por Madridejos y Montilla

**Acceso a Costa del Sol**  
Por Montoro, Montilla y Antequera

### AL SOL DE ANDALUCIA

Para ir a Sevilla, Huelva y Cádiz, la mejor forma de realizar el viaje en estos días conflictivos es hacerlo por la N-V hasta Mérida, para enlazar allí con la N-630 hasta Sevilla. Desde esta capital andaluza, la N-411 conduce a Huelva, y la N-IV, a Cádiz. También se puede ir por autopista.

A la Costa del Sol, el itinerario aconsejado desde Madrid es la N-IV, con desvío en Montoro, por la C-329, a Bujalance, Castro del Río y Montilla, donde se enlaza con la N-331 hacia Málaga. De esta manera se evita el conflictivo paso por la ciudad de Córdoba.



### ACCESOS A BARCELONA

### ATENCIÓN A LOS CONOS

Para facilitar las salidas de Barcelona, la DGT ha previsto una ampliación de los carriles que desde puntos cercanos a la Ciudad Condal estarán señalizados con conos, para dar mayor fluidez a los vehículos que salgan. De seis a diez de la mañana del 1 de agosto se registrará el mayor tráfico. La autopista de Martorell será la más concurrida.

**ITINERARIOS RECOMENDADOS**  
Cataluña y Comunidad Valenciana



**JUNTO AL MEDITERRANEO**

Para llegar de Cataluña hasta Valencia la forma más rápida y menos conflictiva es utilizar la autopista A-7, ya que la carretera nacional que discurre a lo largo de la costa estará muy saturada. Una vez en Valencia, en ruta hacia Andalucía, es recomendable tomar la N-III hasta Motilla del Palancar y enlazar allí con la C-3214 hasta San Clemente-Munera, donde la N-430, en Manzanares, enlaza con la N-IV. Este itinerario está también recomendado para el regreso.

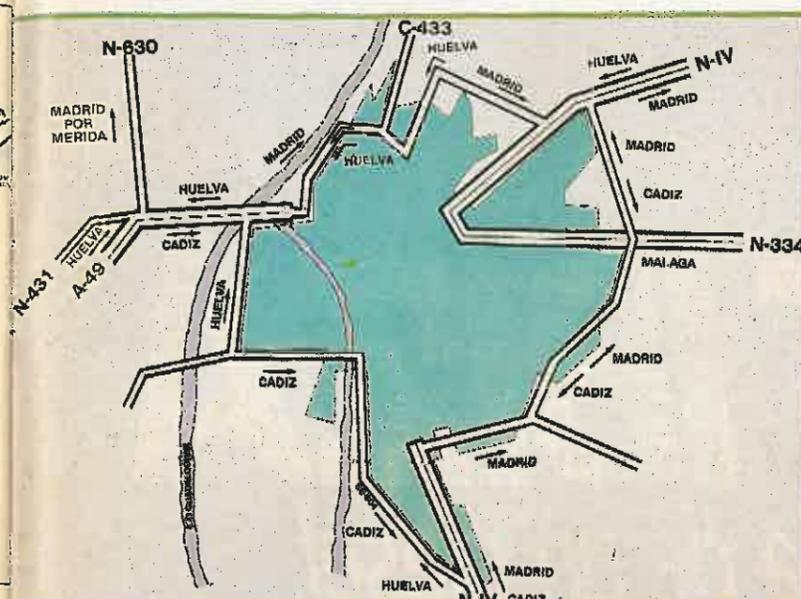
**ACCESOS A MALAGA**

(-- CONOS)



**MALAGA, MAS FACIL**

Málaga, la capital de la Costa del Sol, se convierte durante el verano en un auténtico hervidero de vehículos. Para paliar en lo posible los problemas que esto origina, la DGT ha elaborado un esquema de los principales accesos a la ciudad. Además, si la entrada a la capital malagueña por la N-321 está muy congestionada, Tráfico ha previsto desviar en Casabermeja una parte de los vehículos por la carretera de Los Montes —C-340—.



**ITINERARIOS RECOMENDADOS DE ENTRADA-SALIDA EN SEVILLA**

**IR A SEVILLA, Y NO ENTRAR**

Sevilla, punto de paso de numerosos automovilistas, también tiene sus itinerarios recomendados que evitan el paso por el centro de la ciudad. Utilizarlos es una medida de seguridad y una forma de agilizar el viaje.

**PONGA UN REPUESTO EN SU VIDA**

Todo el mundo se plantea la conveniencia de llevar o no llevar repuestos en nuestro automóvil. La verdad es que, incluso, aunque no tengamos ni la más remota idea de cómo se utilizan, nunca nos van a sobrar. Sobre todo, si disponemos de un coche de importación o de pequeña difusión. En cualquier lugar encontraremos quien nos pueda cambiar una correa o unos platinos, pero a menudo es difícil encontrar esa pieza que nos hace falta. Por tanto, llevémosla nosotros y asunto resuelto.

En verano, con el calor apretando conviene hacer un pequeño hueco y aumentar ligeramente la dotación habitual, que en grandes líneas puede ser la siguiente:

- Lámparas de repuesto (obligatorias).
- Fusibles de varios amperajes.
- Juego de platinos.
- Tapa de delco.
- Correa de la bomba de agua y alternador.
- Manguitos del sistema calefactor.
- Tubo plástico para conducción de gasolina.

Como herramientas necesarias, la verdad es que recomendar una dotación es bastante arriesgado. Lo mínimo es un juego de destornilladores, una llave inglesa, una llave de bujías y un rollo de cinta americana. A partir de esto, lo que se quiera.

**TURBO INYECCION**

PEUGEOT 505



Bienvenido al club de los 200.

Dejar atrás los 200 Km/h. con la misma seguridad que los 100 Km/h. es algo de lo que muy pocos coches pueden presumir. El Peugeot 505 Turbo Inyección, es uno de ellos. Un coche importado en exclusiva para los amantes de las emociones fuertes y enemigos de los precios prohibitivos. Un coche donde la amplitud y el equipamiento más sofisticado conviven con 160 cv. de pura potencia. Sus credenciales no pueden ser más elocuentes:

- \* MOTOR: 2,2 litros con Turbo refrigerado por aire
- \* POTENCIA: 160 cv. (DIN) a 5.200 r.p.m.
- \* INYECCION ELECTRONICA L JETRONIC
- \* ENCENDIDO ELECTRONICO (Controlado por microprocesador)
- \* VELOCIDAD MAXIMA: 205 Km/h.
- \* ACELERACION: De 0 a 100 Km/h. en 8,6 segundos
- \* SUSPENSION INDEPENDIENTE: reforzada a las cuatro ruedas
- \* DIRECCION ASISTIDA
- \* DIFERENCIAL DE DESLIZAMIENTO LIMITADO (Autoblocante)
- \* 4 FRENSOS DE DISCO (Autoventilados los delanteros)
- \* NEUMATICOS: Perfil extrabajo 195/60 HR 15
- \* COMPUTADORA DE A BORDO: 10 funciones verbales y 12 numéricas
- \* AIRE ACONDICIONADO
- \* CERRADURAS ELECTRICAS
- \* ELEVACIONES ELECTRICAS, etc.

**160 c.v.**  
**205 Km/h.**

PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA



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



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

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

REPRESENTANTES PARA EL SECTOR:  
Europa-Car, S. L. Barcelona. Nueva de Porta, 32 (93) 340 74 98.



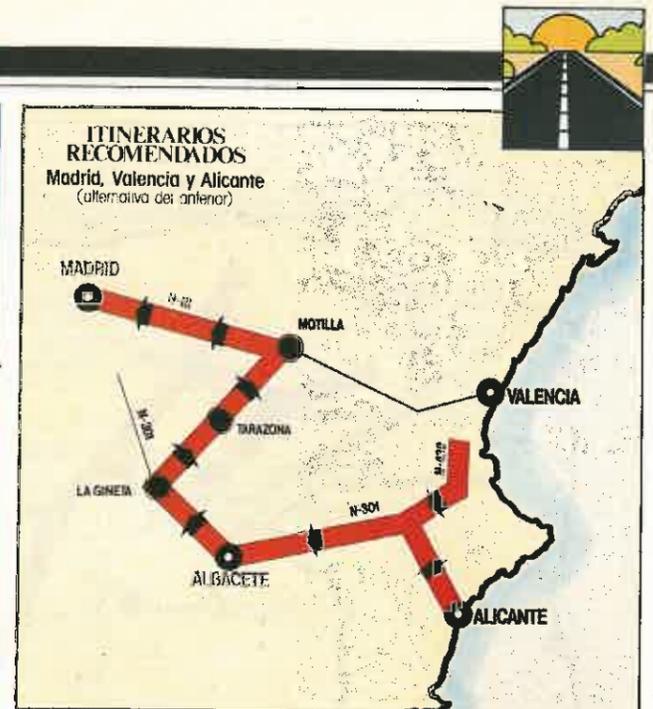
# SEAT IBIZA

## La potencia de un diesel.

Decídase por la economía de un Diesel. Sin perder potencia. Seat Ibiza Diesel. Un motor de 1.714 cc. para ofrecerle la máxima cilindrada de su categoría. Con una velocidad de 150 km/h. y el consumo más bajo de carburante. Déjese llevar por la potencia de un Diesel. El Seat Ibiza.

Desde 816.800 pts. F.F.\*

\* 1.968.744 pts. (F.F. + Impuestos)



### LA INEVITABLE VALENCIA

Valencia es la ciudad española más conflictiva en cuanto a tráfico se refiere. La obligatoriedad de atravesar la ciudad crea numerosos problemas. Es, pues, recomendable, siempre que sea posible, evitar el paso por la zona urbana, utilizando la ruta alternativa que se muestra en el plano adjunto para llegar hasta el sur de la provincia. Hay

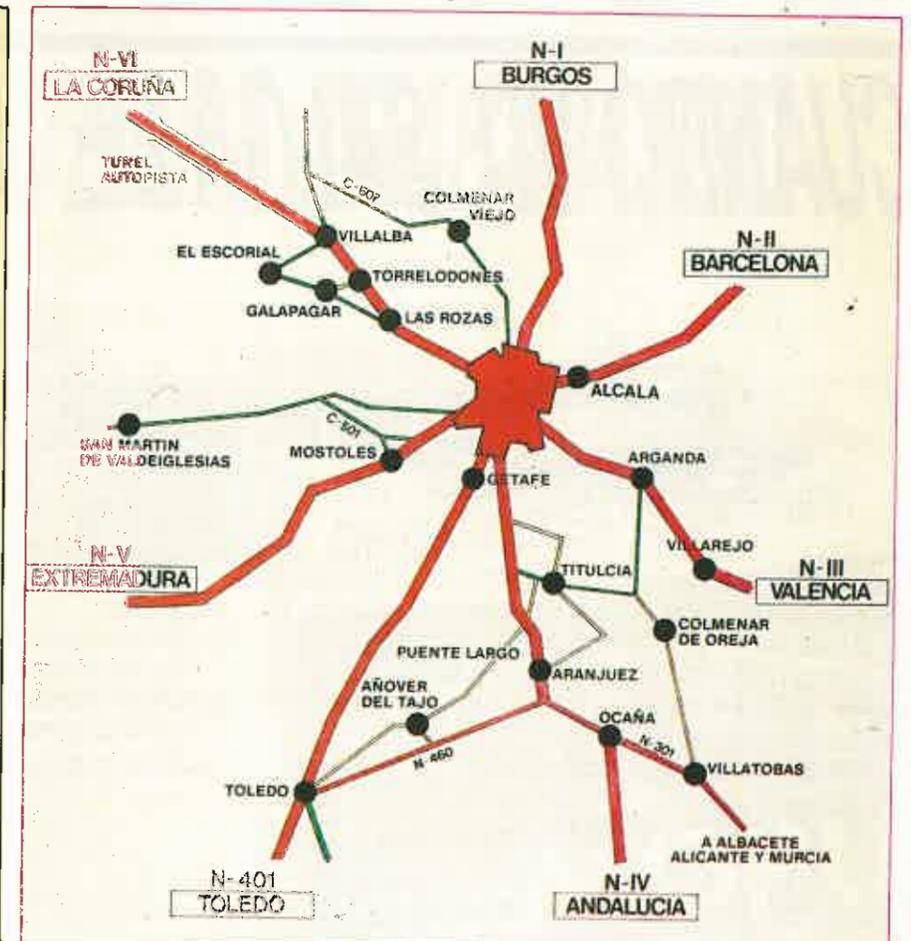
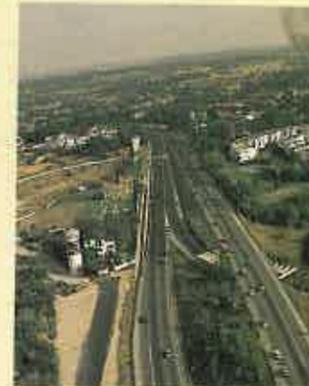
que tener en cuenta que en esta ciudad coincidirán los veraneantes que terminan sus vacaciones, con quienes las comienzan. Como alternativa del itinerario anterior se puede ir al sur de la provincia por Albacete y Aïnarsa. Desde esta última ciudad la N-430 conduce a la zona sur valenciana.

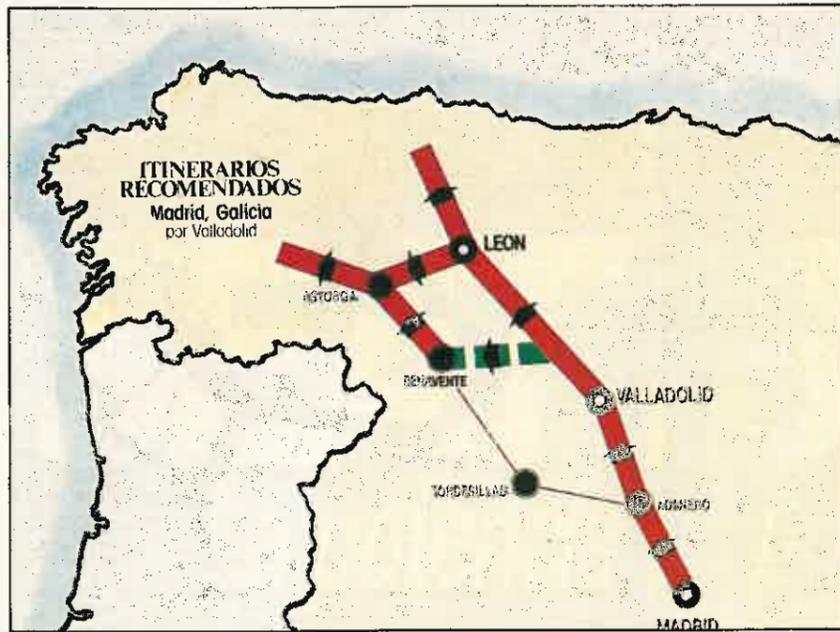
### MADRID EN OBRAS

Madrid, centro neurálgico de la red española de carreteras y punto de paso obligado para numerosos automovilistas, tendrá previsiblemente bloqueadas sus entradas el 1 de agosto.

Algunas rutas alternativas para evitar el paso por la ciudad la ofrecen las carreteras secundarias, que es aconsejable utilizar —ver mapa adjunto—, ya que durante todo el mes de agosto continuarán las obras en la M-30, Nudo Sur y glorieta de Atocha.

Estas últimas afectan especialmente a la circulación con destino a la N-IV —Andalucía— y N-401 —Toledo.





### CAMINO DE GALICIA

El itinerario recomendado por la DGT para ir a Galicia es hacerlo por Valladolid —N-403— y León —N-601—. Desde allí por la N-120 se llega a Astorga para enlazar con la N-VI que va a La Coruña. Otro itinerario posible es tomar en Medina de Rioseco la C-612 hasta Villalpando, donde enlaza con la N-VI, o tomar en Becilla de Valderabuey la C-620 hasta Benavente. Estos trayectos son recomendados sólo si se quiere evitar las retenciones, en días «punta», al paso por Tordesillas.

### DINERO DE PLASTICO

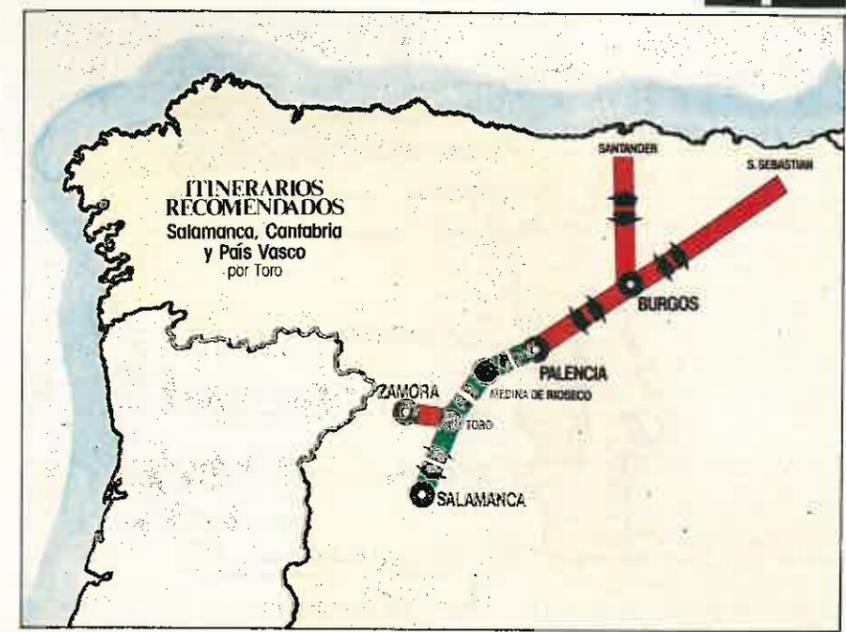
En algunas gasolineras y autopistas catalanas ya se admite el pago de los servicios por medio de las tarjetas de crédito. Esta es una norma generalizada en Europa que en breve se extenderá por todo el territorio nacional, ya que no llevar grandes cantidades de dinero en efectivo encima es una forma segura de evitar los robos.

Pagar con tarjeta de crédito en los peajes de las autopistas agiliza el trámite, ya que no es necesario perder tiempo con los cambios, pues la máquina descuenta del número de cuenta el importe justo. Además, entre la gran cantidad de servicios que se pueden abonar con las tarjetas de crédito, es interesante saber que si para alquilar un automóvil se utiliza este sistema existe un seguro de accidentes que cubre con distintas cantidades —según la entidad emisora— el fallecimiento o la incapacidad permanente.

Otro de los sistemas seguros para viajar sin efectivo y evitar los robos son los cheques de viaje. Estos se admiten para pagar cualquier cosa y obtener efectivo en un momento deter-



minado. La diferencia entre los cheques de viaje y las tarjetas de crédito es, fundamentalmente, que el cheque se abona antes de iniciar el viaje, mientras que al pagar con tarjeta el descuento del importe se realiza una vez efectuada la compra. Los dos están asegurados contra pérdida y robo, pero es necesario notificar su desaparición para que la entidad bancaria emisora proporcione al cliente inmediatamente los medios necesarios para proseguir su viaje. En el caso de desaparición de una tarjeta de crédito que su titular no ha detectado los cargos que se producen antes de que el cliente denuncia el hecho corren de su cuenta, sin embargo, el Banco de Bilbao limita este riesgo a 25.000 pesetas, pasadas las cuales corre a cargo de los gastos ocasionados en esa cuenta. Es la única entidad que lo hace.



### CASTILLA INTERIOR

Desde Salamanca se recomienda utilizar el itinerario alternativo hasta Toro, tomando aquí la C-519 hasta Medina de Rioseco, desde donde la C-612 conduce a la N-610 que va directamente a Palencia. Desde aquí tomar la N-620 hasta Burgos y seguir para Santander, Bilbao o San Sebastián.

# CUANDO VD. SALGA DE VACACIONES, NOS ENCONTRARA TRABAJANDO.



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

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

Pero aún queda mucho más por hacer.

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

Para que usted viaje con seguridad.

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

En estos momentos están en obras:

— 238 Kms. de Autovías.

**PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991**

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

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo **MOPU**



### COCHES, MOROS Y PORTUGUESES

Los vehículos conducidos por portugueses y marroquíes que pasan en su país las vacaciones del verano producen un aumento considerable de la circulación en las rutas que habitualmente utilizan para su traslado. El mapa adjunto elaborado por la DGT indica las rutas que suelen utilizar estos automovilistas, acondicionadas con numerosas áreas de descanso. Estos conductores producen un efecto negativo en la circulación, ya que viajan en condiciones extremas de fatiga y carga, es por tanto recomendable evitar en lo posible las carreteras que forman estas rutas.



### Espectacularidad, belleza y riesgo: Land Rover Santana en trial 4x4 en Cataluña

Después de la experiencia piloto del 4x4 Bages Club, de Manresa, ha tomado carta de naturaleza en Cataluña la competición de trial 4x4, de la que se llevan realizadas las primeras carreras en el circuito de Manresa.

Es, en líneas generales, una copia del trial ya conocido en motos, pero realizado sobre vehículos 4x4.

Una especialidad deportiva que, por su espectacularidad, belleza, pericia y riesgos compartidos, espíritu de aventura en equipo, tiene un éxito asegurado, como lo está teniendo en toda Europa.

En la foto, el equipo Casas-Font, sobre Land Rover, en un paso que raya la acrobacia.

Los pioneros catalanes esperan la adhesión a esta modalidad deportiva de otras Comunidades Autónomas con vistas a programar certámenes de ámbito nacional. Enhorabuena y éxito.

### Tarjetas Postales



### Xavier Domingo

El sitio de Ampurias da, sobre todo, indicaciones sobre el buen gusto de griegos y romanos. Eligieron los griegos lugar, frente a la gran bahía de agua clara, azul y calma. Los romanos lo adoptaron y engrandecieron. Todo tenía ya, para la época, aspecto de urbanización veraniega de superlujo. Los objetos encontrados en las excavaciones, que pueden ser observados en el museo adjunto, confirman esta impresión de lugar reservado a gente educada, rica y de buen gusto. Joyas, objetos decorativos o útiles de trabajo, vajilla y utensilios culinarios, todo está marcado por la distinción de un diseño artificioso, nada vulgar y tampoco nada popular. Cada cosa parece exclusiva y única y, al mismo tiempo, perfectamente armónica con el resto.

Tanta y tan caprichosa perfección, abruma y aburre. Resulta fúnebre y glacial. Es difícil poner vida a todos esos objetos, imaginarlos en manos de gente digna de interés. Las instantáneas mentales que se logran aluden más bien a un personal adocenado y rodeado de objetos de importación. Moderno, en suma. De ese que hoy en día te enseña en su casa los cubiertos adquiridos en Estocolmo, tenedores estilizados, con dos puntas o cuchillos longuilíneos en los que es imposible distinguir entre el mango y la punta. Personal de urbanización modernista dominado por la dietética y lo microbiológico, de hablar suave y biblioteca reducida a unos pocos libros caros. Y decorativos. El buen gusto, en suma.

Centenares de turistas de todo el mundo visitan hoy a diario las ruinas de Ampurias. Sobre todo en verano. Es una visita obligada. Inscrita en el programa de los «tours operators». El de autobuses y de automóviles privados. Se abren las puertas y una catarata de señoras rubias, con trajes estampados y piel de color cangrejo cocido, custodiadas por maridos magros, altos, de largo short y cámara en ristre invade las calles y plazas de lo que fue Ampurias.

A la gente del norte les encanta lo griego, lo grecorromano y lo

romano. Siempre he pensado que la Grecia antigua es un invento de poetas románticos alemanes y que lo jónico se inventó tardíamente en alguna Universidad renana. Se pasean por las ruinas con aire de veneración absoluta y un silencio impresionante que sólo corta el discurso gangoso o gutural de los y de las guías. Que viajan con ellos, claro.

Parecen haber olvidado que sus antepasados, hordas godas y visigodas ebrias de sangre y de cerveza, arrasaron el buen gusto grecorromano y se comportan como si fueran ellos los hijos del Mediterráneo, hijos respetuosos y dolientes por el buen gusto perdido.

También hubo por aquí, antes de que llegaran griegos y romanos, fenicios y probablemente hebreos. Fue siempre Ampurias un lugar muy apreciado y concurrido. De los fenicios se sabe mu-

cho menos que lo que se conoce de sus sucesores. El tópico afirma que eran sobre todo colonos comerciantes y probablemente es cierto. En todo caso, fenicios y hebreos eran en la antigüedad fabricantes y comerciantes de salazones, como esas soberbias anchoas que se siguen preparando en la Escala y en Rosas y Cadaqués. El viejo libro judío de la Mishná autoriza a los judíos de Alejandría a consumir las salazones de atún procedentes de Sefarad. Estaban preparadas por manos judías y, por tanto, eran kosher, puras. Tal vez procedían de la almadraba de Rosas, pintada por Salvador Dalí.

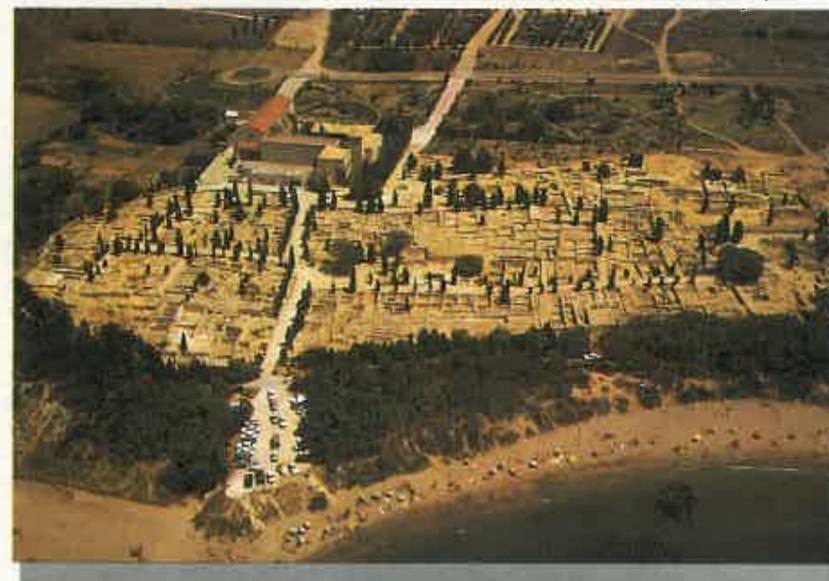
Y estas anchoas sí que son, para mí, el signo máximo del buen gusto. De carne cobriza y confitada, consistente, diríase que fresca, de sabor marino, levemente ácido y astrigente, con un toque de tomillo, aliñadas con un poco de buen aceite, ¡qué bien entran al atardecer con un vaso de vino blanco bien fresco o con una cerveza!

Desde luego, esas anchoas no fueron invento griego o romano. Los pueblos de buen gusto urbanístico y arquitectónico no suelen tenerlo en cuestiones de paladar. Se sabe, además, que la cocina de griegos y romanos, incluso en sus mejores días, los de la decadencia apiciiana, era un maléfico conjunto de brebajes y condumios almiarados y pesados con increíbles y degeneradas mescolanzas de todo lo que encontraban al alcance de la mano.

No. Esas anchoas, o son más antiguas o son más modernas. En todo caso, obra de gentes más preocupadas por lo esencial, que es el hombre y menos interesadas por la fachada, que es la casa, el decorado o las mismas letras.

Volver a la vida, en Ampurias, es volver la vista hacia el montón de chatarra motorizada del aparcamiento. No tardarán en embarcar los visitantes y en dejar Ampurias en su letal y solemne soledad. Cumplido el deber cultural, van a ir a bañarse, a tomar aperitivos, a comer arroz con gambas y a meterse en ruidosas discotecas.

A fin de cuentas, los que perduraron fueron los fenicios. Y el mal gusto.



# Defienda su coche con VEGLIA-MACH.



Y duerma tranquilo... O vaya tranquilo al cine, al teatro, al fútbol, de caza, de pesca... Por la mañana, o a su vuelta no habrá sorpresas: su coche estará allí donde y cómo lo dejó. Antirrobo Veglia-Mach tan seguros y tan fiables que han merecido la homologación por las más importantes casas automovilísticas europeas.



**Mach 1.** Antirrobo electrónico. Protege contra aperturas indeseadas de puertas, capó, maletero, impide arranque, señala tentativas de rupturas de lunas y sustracción neumáticos. Protege accesorios externos. Conexión a bocinas del coche o sirena suplementaria.



**Mach 24.** Antirrobo electrónico de ultrasonidos. Protecciones como en Mach 1 detectando, además, cualquier movimiento en el interior del habitáculo. Máxima seguridad especialmente contra rupturas y remoción de lunas o cristales. Conexión a bocinas del coche o sirena suplementaria.



**Mach 3.** Antirrobo electrónico con sirena incorporada. Protecciones como en Mach 1, pero con mayor potencia acústica en la alarma dada por la sirena electromecánica con que va dotado.



**Mach 36 + Mach 38.** Antirrobo electrónico de conexión y desconexión a distancia mediante transmisor de radio-frecuencia y que al compás abre y cierra las cerraduras automáticas de las puertas. Ya no se necesitan llaves ni interruptores para abrir o cerrar las puertas o conectar o desconectar el antirrobo. Su llave será el transmisor con 250.000 posibles distintas combinaciones. Máxima fiabilidad, seguridad y ahora comodidad: protege contra aperturas indeseadas de puertas, capó, maletero, impide arranque, señala tentativas de rupturas lunas y sustracción de neumáticos, abre y cierra las cerraduras automáticas. Está dotado de potente sirena.



**Mach 23.** Módulo de ultrasonidos. Puede ser acoplado a todo antirrobo que funciona por absorción de corriente. Detecta cualquier movimiento en el interior del habitáculo proporcionando una señal de alarma. Máxima protección contra la remoción y rupturas de lunas y cristales.



Solicite un folleto explicativo con toda la gama a Veglia S.A.E. Carretera de Barcelona, KM. 11, 200 - Madrid-22

# G.P. DE INGLATERRA PROST: 258,983 KM/H DE VELOCIDAD MEDIA

En el Gran Premio de Inglaterra, disputado el pasado domingo en el circuito de Silverstone, el banderazo de llegada ha sido para Alain Prost, que al volante de su McLaren ha conseguido adjudicarse la tercera victoria en lo que va de temporada, después de conseguir una media de 258,983 kilómetros por hora, que constituye una media récord en F-1.

**RECORD  
EN F-1**



Ayrton Senna, en la fotografía superior, con una conducción muy fina y un coche en perfecta puesta a punto, rodaba más rápido, pero a cinco vueltas del final, por falta de combustible, tuvo que dejar paso a Alain Prost (abajo), que consiguió su tercera victoria en la temporada.





Alboreto —arriba a la izquierda— salvó in extremis el honor de Ferrari. Senna —derecha— se quedó sin gasolina en puertas de una victoria segura. A la izquierda, Lafitte que protagonizó una gran remontada. Junto a estas líneas, el Lotus de Senna «calentando» ruedas.

**E**n realidad, este Gran Premio se puede considerar como el de las casualidades, desde el momento que los pilotos que aspiraban a la victoria se han visto privados de ella por causas mecánicas.

Por lo tanto, el triunfo de Alain Prost ha sido posible gracias a que Ayrton Senna se quedó sin carburante en la recta de tribuna, a pocas vueltas del final. Desde que se dio la salida, el piloto brasileño emprendió una carrera desenfrenada, seguido por Keke Rosberg y Nigel Mansel, ambos sobre Williams-Honda, estos últimos talonados por Andrea de Cesaris, que fue para todos una sorpresa al ver su competitividad y la de su coche, que en esta ocasión estaba equipado con el nuevo propulsor Renault EF-15, al igual que el coche de Senna. Más lejos le seguía Nelson Piquet, Alain Prost, Niki Lauda y Michele Alboreto.

En la primera vuelta, al entrar en el viraje Becketts, el Ferrari de Johansson chocó con el Renault de Patrick Tambay, quedando ambos fuera de carrera. Fue en la segunda vuelta donde Rosberg, al empezar la recta de Straight, intentó adelantar a Senna, pero el brasileño no disminuyó su ritmo y se mantuvo en la primera posición. En esta misma vuelta Teo Fabi chocó con su Toleman contra el Osella de Ghinzani, viéndose los dos obligados a abandonar. Fue una lástima para el pi-

loto italiano de Toleman, que en los entrenamientos cronometrados había logrado el viernes marcar el sexto mejor tiempo. El sábado consiguió el noveno, por delante de Lauda, Johansson, Warwick, Tambay y Ricardo Patrese.

Desde las primeras vueltas la lucha entre Senna y Rosberg se hizo cada vez más encarnizada, dejando detrás de ellos el grupo en el cual se encontraban De Cesaris, Prost, Piquet, De Angelis y Alboreto. Al empezar la décima vuelta fue cuando Prost consiguió pasar a la tercera posición, talonando a Rosberg, que a su vez emprendió nuevamente la persecución de Senna para distanciarse del piloto galo.

Elio de Angelis, segundo piloto de Lotus, se veía obligado a entrar en boxes por problemas de los frenos traseros, cosa que se solucionó en breves instantes.

El ritmo que Senna había emprendido era casi imposible de sostener, tanto por el comportamiento excelente de su Lotus como por su conducción rapidísima, que le permitía ganar casi medio segundo por vuelta sobre su seguidor. Sin embargo, ya estaba clara la remontada de Prost, que en el vuelta decimotava conseguía colocarse en la segunda posición, a catorce segundos de Senna. Rosberg se quedaba cada vez más distanciado, y se podía apreciar claramente la bajada de rendimiento en el motor Honda de Williams, que cin-

co vueltas más tarde le obligaría a retirarse. De este modo, todo pronóstico de los días anteriores, respaldado por los mejores tiempos en los entrenamientos registrados por el piloto de Williams, quedaron en un amargo sabor de boca para todo el equipo. Con todo esto se demostraba también que los propulsores nipones son potentes, pero les falta todavía bastante puesta a punto.

En la vuelta veintisiete la distancia entre Senna, que encabezaba la carrera, y Prost se había reducido a cuatro segundos, mientras que Lauda se situaba en tercera posición, a veinte segundos de distancia del primero. Le seguían Alboreto, a casi una vuelta, y Piquet y Lafitte, que habían remontado once posiciones. De Cesaris abandonaba a causa del mal funcionamiento de la inyección electrónica.

A partir de ese momento Senna y Prost mantenían regularmente la posición de cabeza, separados entre sí por sólo tres décimas de segundo, mientras que Alboreto, sobre Ferrari, doblado, optaba por una conducción rítmica sin riesgo que le permitiera terminar la carrera y sumar así cuatro puntos más a los 31 que ya tenía en la clasificación mundial.

Casi finalizando la carrera, Lafitte se colocó por delante de Piquet, que al parecer tenía problemas de estabilidad y de calentamiento de su propulsor.

## Silverstone en breve

● En el circuito de Silverstone se ha montado un servicio de helicópteros-taxi con los cuales es posible volar a cualquier punto de Inglaterra; concretamente, el vuelo Silverstone-aeropuerto de Londres cuesta la modesta cantidad de treinta libras.

● La última ocurrencia técnica en el equipo Lotus consiste en calentar los neumáticos de calificación antes de salir a la pista. Esto se lleva a cabo con unas mantas térmicas especialmente construidas que permiten elevar la temperatura de los neumáticos a los grados deseados.

● En los cuchicheos que rodean el circo de la Fórmula 1 se ha comentado que el señor Pascual Maragall, alcalde de Barcelona, está interesado en conversar con Bernie Ecclestone para la posibilidad de llevar la Fórmula 1 a la Ciudad Condal. De momento, sólo son rumores.

● Según ha explicado el director deportivo del equipo Ferrari, señor Tommaini, en Maranello se está trabajando en la Fórmula Indy. No queda todavía claro si esto se llevará a cabo en sustitución de la Fórmula 1 o si

es un proyecto paralelo como punta de lanza publicitaria en los Estados Unidos. Lo que sí está claro es que el conmedatore Enzo Ferrari no claudicará en su propósito de querer modificar el actual reglamento de la Fórmula 1, inclinándose hacia la reducción del combustible y la duración del mismo reglamento durante varios años.

● En la rueda de prensa mantenida por la marca Pirelli, el ingeniero Mezzanotte, máximo responsable del departamento de competición de Pirelli, ha hecho público que la marca está en condiciones de abastecer más equipos de Fórmula 1. Su capacidad es de 2.500 neumáticos por cada gran premio, y en la actualidad disponen de dos tipos: el cero y el uno para calificación, mientras para la carrera hay el dos, veintidós, tres, cuatro y cinco.

● En los entrenamientos del sábado por la tarde, Keke Rosberg ha registrado el tiempo de 1-05-967 segundos, mejorando así en 3 segundos, 8 décimas la vuelta rápida, récord del circuito de Silverstone, mantenido hasta el momento por el francés René Arnoux, sobre Ferrari, hace dos años.

También empezaron los problemas para Lauda, que se quedó parado en Maggotts por avería en su caja de cambios.

Al cumplirse la vuelta sesenta y tres fue cuando Senna se quedó parado en la recta de tribunas por falta de combustible, dejando paso así a su seguidor Alain Prost, con su McLaren, cruzó tranquilamente la meta victorioso, con una vuelta de ventaja sobre Alboreto, Lafitte, Piquet y Warwick. Una vez más se ha demostrado que emprender carreras desenfrenadas o persecuciones del mismo estilo no permiten finalizar la carrera por falta de combustible. En este Gran Premio se ha podido comprobar que cada cosa vuelve a sus cauces. McLaren es, sin duda, el coche más equilibrado, los problemas con los motores Porsche no son tan graves como para privarles de una victoria como ésta, donde Prost ha mejorado cuatro veces el récord del circuito y ha rodado a una media de 258,983 kilómetros por hora, la más alta alcanzada hasta este momento en la Fórmula 1.

Sin embargo, se puede calificar de catastrófica la actuación del equipo Ferrari. Durante los entrenamientos eran múltiples los problemas de adherencia, y de poco sirvió la presencia del técnico Postelwhite, que no supo poner remedio al coche de Alboreto, que empezaba a vibrar progresiva-

## El juego del equilibrio

**S**E hablaba de que estaba acabado. Muy poca gente se había dado cuenta de que tenía en su casillero dos victorias legales y una «ilegal». Alain Prost pasa de nuevo al primer plano dentro del circo y comienza su caza del título. Un pequeño detalle había roto el equilibrio dentro de la máquina perfecta, los neumáticos. El cambio a Goodyear supuso tener que modificar la suspensión trasera para que trabajase a gusto del neumático. El conjunto no funcionaba en los coches de carreras pero sí en el muleto. ¿Qué estaba pasando? Tan sólo una pequeña desviación de apenas milímetros en las barras de suspensión estaba creando un verdadero quebradero de cabeza a John Barnard. Al final lo han descubierto y Prost puede optar al título frente a los Ferrari, sobre todo ahora que han llegado los trazados rápidos, donde el coche italiano está demostrando una falta de estabilidad algo

preocupante. Gracias a los abandonos, Alboreto ha salvado la cara, pero esta carrera podría haber significado una buena pérdida de puntos. Actualmente siguen en desventaja frente a los equipos de cabeza en cerca de 50 caballos, pero los McLaren han comenzado a montar en todas las carreras turbos más grandes para alcanzar la cifra de 800 caballos, que dan como válida, unida a ciertas reformas en el apartado aerodinámico como son unos apéndices en el alerón trasero similares a los de Lotus, que parecen les está dando buen resultado. Tanto Lauda como Prost ocupan casi siempre las dos primeras plazas en el *Warm Up*, buen ejemplo de sus posibilidades en carrera, Pirelli ha declarado la guerra sin cuartel. Su talón de Aquiles tiene ahora una buena cobertura, tras la aparición en este Gran



Premio de las nuevas gomas de calificación. Nada menos que cuatro monoplazas equipados con estos neumáticos estaban entre los diez primeros en la parrilla de salida, pero es que las quejas de Guy Ligier han sido escuchadas y por fin su equipo está en igualdad de condiciones con Brabham. Si De Cesaris no llega a romper, la campanada hubiese sonado muy fuerte en Francia, donde ya se frotan las manos con el magnífico tercer puesto que se ha llevado Laffite. Ya que estamos con los clientes de Pirelli, conviene destacar que en Brabham también han mejorado su coche. Ahora es un poco más bajo de pontones para intentar darle más carga aerodinámica. El único problema con el que se encuentran es que necesitan calor para que los neumáticos trabajen en la temperatura adecuada. El diseño de Murray carga todo el peso en el tren posterior y por tanto su puesta a punto es bastante delicada. Esa

fragilidad es la que le está costando a Lotus un campeonato en el que salían como favoritos y que para colmo de males, el nuevo motor Renault sigue bebiendo tanto o más que el anterior.

El dinero es la clave de un proyecto que se está fraguando entre Joan Villadelprat, Richard Galvani y Luis Canomanuel. El primero, mecánico de McLaren, podría encargarse de la dirección técnica de un futuro equipo español de Fórmula 3000; en él, Galvani, antiguo manager de Abella, sería el director deportivo. La idea es llevarse a Luis Pérez-Sala y a Adrián Campos con ellos, siempre y cuando le sigan sus patrocinadores. También se puede subir al carro el alcalde de Barcelona, al que no le importaría ver anunciada su ciudad por todo el mundo de cara a las Olimpiadas del 92.

Eduardo de Aysa

### Clasificación final

1. Prost (McLaren-Tag), 1 hora 18 minutos 10 segundos; 2. Alboreto (Ferrari), a 1 vuelta; 3. Laffite (Ligier-Renault), a 1 vuelta; 4. Piquet (Brabham-BMW), a 1 vuelta; 5. Warwick (Renault), a 1 vuelta; 6. Surer (Brabham-BMW), a 2 vueltas; 7. Brundle (Tyrrell-Renault), a 2 vueltas; 8. Berger (Arrows-BMW), a 2 vueltas; 9. Patrese (Alfa Romeo),

a 3 vueltas. 10. Senna (Lotus-Renault), a 5 vueltas.

### Así va el Mundial

1. Alboreto, 37 puntos; 2. Prost, 35 puntos. 3. De Angelis, 26 puntos; 4. Rosberg, 18 puntos; 5. Johansson, 16 puntos; 6. Piquet, 13 puntos; 7. Tambay, 11 puntos; 8. Senna, 9 puntos; 9. Laffite, 6 puntos; 10. Boutsen, 6 puntos.

mente mientras el tanque de gasolina se iba vaciando. En Silverstone el equipo del «Cavallino Rampante» ha usado los chasis antiguos, que, a su vez, en un circuito tan rápido como éste creaban problemas de disipación térmica.

Los motores BMW usados por Brabham se mostraron rápidos y punteros durante las pruebas del sábado, donde Piquet marcó el segundo mejor tiempo, rodando en 1-06-249 segundos. Todo lo contrario sucedió durante la carrera. Le faltaba potencia, y a partir de la vuelta cuarenta su rendimiento empezaba a bajar.

En el equipo Renault los problemas no tienen fin. Los motores son competitivos y resistentes, como lo ha demostrado la carrera de Senna, pero todo lo demás deja bastante que desear. Por esta razón se rumorea con firmeza el abandono en Fórmula 1 por parte del equipo galo.



Los cuerpos de seguridad de Silverstone demostraron una vez más su perfecta organización.

Silverstone ha sido el calvario para Minardi y Carlo Chiti, padre de Motori Moderni. En la mañana del sábado se rompió el motor, manchando la pista de aceite, y por la tarde ocurrió algo parecido por un problema al colector de turbo. También Zakspeed no ha parado con averías en la inyección electrónica, cosa que les ha obligado a montar el sistema mecánico que, además, usarán en el resto de la temporada.

El próximo Gran Premio tendrá lugar dentro de quince días en el circuito de Nürburgring, también con un trazado rápido y variado. Será allí donde Alboreto y Ferrari tendrán que defender su liderazgo en la clasificación mundial de los acosos despiadados que emprenderán Senna y Prost.

Texto y fotos: Gigi Corbetta

ESCRIBE ZANINI

## Blanche et merde

**C**ON la emoción de un principiante nos encontramos en el Motel El Ciervo, en Los Monegros, el miércoles por la noche, para esperar la llegada del Ferrari. A las cinco de la mañana llegaba, y después de tres horas de descanso para los mecánicos salíamos a probar nuestro precioso juguete. En un pequeño camino de dos kilómetros de longitud descubríamos que las ruedas delanteras levantaban demasiado polvo, elevándolo al pararrayos por lo que ensayábamos unos aletines adecuados. Ahora ya no salía el polvo por fuera, pero por alguna parte tenía que hacerlo: entraba por el capó y salía al interior.

Inconsciente de mí, se me ocurría ir a la verificación, en donde al verme, unos energúmenos del vecino país saltaban sobre mi coche con unos grandes números con todo tipo de publicidad y pretendían pegármelos encima de la publicidad Marlboro de mi Ferrari. Al negarme, unos espantapájaros femeninos también gabachos montaban un gallinero tremendo para acabar con salibazos en el cristal y, mediante el dedo, el responsable del área indicarme «Reglement article cinquante...»

Hacíamos un crono sin problemas, llegando al final sentíamos por el polvo la presencia cercana de una moto. Después de comprobar los cronos había una diferencia entre el tiempo tomado por nosotros, de 3,29 y el que nos adjudicó la organización, de 3,37.

Rápidamente a dormir lo que se pueda. A las cinco de la mañana cuando cogemos el bólide descendemos a su interior y salimos hacia el Casino White Montains para tomar la auténtica salida.

Tomamos la salida en tercera posi-

ción y no paro de encontrar polvo y noto un fuerte olor a aceite. Control de manómetros y todo normal, adelantando unos centenares de metros y descubro el buggy recordman en un campo, con el motor fuera de servicio. Embalamos y pronto el polvo del Lada nos frena; decido aflojar.

Paso los primeros 70 kilómetros y al girar a la izquierda en un valle veo venir de frente un coche blanco seguido de otros. Ezpeleta dice: «El Lada que se ha perdido...», yo contesto: «No hombre, los servicios médicos.» «¡Qué coño! Son los franceses que



llegan en tropel atajando recorrido; son Pescarolo, Zaniroli y el blanco, que es un 4L. ¿Cómo los extranjeros pueden conocer la línea a seguir? ¿Será que Pescarolo hizo la batalla del Ebro con la Legión Extranjera y todavía se acuerda o será que el servicio de inteligencia francés les ha pasado unos microfilms?

Aprovechando la afluencia de corredores, mi motor después de un petardeo decide quedarse en cuatro cilindros. Nos arrimamos a un árbol y cambio una pastilla del encendido después de tocar los escapes para descubrir cuál bancada falla. Seguimos detrás de la polvorienta caravana y de

nuevo sólo cuatro. Como no podemos encontrar más encendidos por la sencilla razón de que el departamento de recambios los ha agotado, seguimos como podemos hasta el segundo parque de asistencia en donde se recupera la electrónica y se instala una canalización de aire.

Salimos de nuevo en dirección a la asistencia, que está a 250 kilómetros. El coche, muy bien. Alguna zanja que otra nos obliga a filigranas. El calor sube y llegamos a 50. No está mal. Llegamos al parque y en el último control le hemos recuperado tres minutos al Porsche que llevábamos delante (primer legal).

Me doy una ducha rápida, como un poco y de nuevo a la sauna Ferrari. El terreno se vuelve malo, estrecho y las piedras crecen. El coche toca alguna de ellas, pero no demasiado fuerte. Pronto aparece un ruido que según la caja negra, o sea, la grabadora que lleva Ezpeleta, debe ser un plástico suelto, pinza de frenos suelta, o guardapolvo suelto. Al cabo de 70 kilómetros más descubrimos que era una homocinética.

Al tomar un ángulo con freno de mano, pongo la primera y el coche no se mueve (temperatura 56 grados); es el embrague o la transmisión. Pongo quinta y con el autoblocante consigo hacer 15 kilómetros. Pero llega una subida y allí nos quedamos. Busco un árbol, meto al piloto y el coche e intento desmontar el palier, pero no tengo la llave. Ezpeleta en su memoria fotográfica guardaba la imagen de un pantano y mientras esperamos la llegada de algún alma benefactora, se va campo a través y se da unos largos para un año más festejar el abandono con unos chapoteos.

SONIDO + CALIDAD + PRECIO

FUJITSU TEN



SERVICIO OFICIAL • SERVICIO TECNICO • VENTA • INSTALACION



radio automovil

HIFI - CAR - STEREO

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

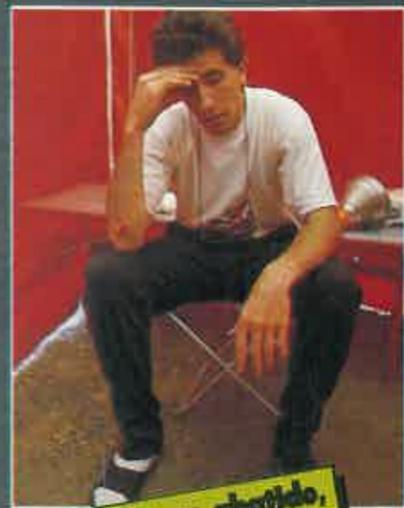
CONDE DE ARANDA, 14. TEL. 431 83 15-276 93 30.

MADRID.28001 (SEMIESQUINA CLAUDIO COELLO, 10)

# MOTOCICLISMO: G.P. DE FRANCIA

## NIETO VOLVIO A SER GRANDE

**L**a victoria de Angel Nieto en el Gran Premio de Francia no ha servido de gran cosa. Acaso, le ha servido a Nieto para recordar el sabor del triunfo, pero no ha servido para cumplir los objetivos fijados cuando la marca de Mollet pidió ayu-



«Aspar, triste y abatido, ha sentido rodar por tierra sus aspiraciones, pero ha mostrado madurez de campeón»

da al trece veces campeón del mundo, es decir, para que Aspar fuese coronado como campeón en el 85. La verdad es que en el circuito Bugatti, de la ciudad francesa de Le Mans, Dorflinger ha llegado segundo, pero ha cruzado la meta con los brazos en alto, ya que a falta de una carrera es el nuevo campeón del mundo.

Aspar y Herreros, los dos jóvenes leones de Derbi, han rodado ambos por los suelos. Y lo han hecho en la ocasión en la que precisamente no debían fallar... Explicaciones puede haber muchas, pero la verdad es que antes de la salida, Dorflinger debía ver las cosas muy cuesta arriba rodeado por las tres «balas rojas». Bromeando le decía a Aspar en esos momentos: «¿No me tiréis al suelo!» En la carrera todo se ha jugado desde la salida. Por fin, Herreros arranca bien y en la primera apurada de frenada toma el liderato. Dorflin-

ger lo hace casi detrás suyo, Nieto en medio del pelotón, mientras que patéticamente Aspar se queda clavado, solo, en la recta de meta intentando arrancar su máquina. Cuando lo logra todos sus rivales han desaparecido por la bajada del puente Dunlop... Al cumplirse el primer giro, Herreros sigue líder, pero ya sintiendo en su codo el aliento de Dorflinger. «Yo no podía escapar, pero sí que podía seguir con él», manifestaba *El Champi* tras la carrera. Al cumplirse el tercer giro todo se venía abajo. Dorflinger pasaba destacado en primer lugar. Herreros no venía. ¿Y Nieto? Sí, ése sí, sobre el diez. «A ver cómo viene Aspar». ¡No viene! Ambos habían rodado por el duro asfalto de Le Mans. «No me lo explico», murmuraba un abatido Aspar. «No me lo explico». «No entiendo cómo no se me ha puesto en marcha...», repetía después del desastre. «¿Y la caída?», le preguntamos. «Ya estaba a rueda de Nieto, y al dar gas cuando ya tenía la moto casi recta, se ha ido de atrás y me ha lanzado por encima.»



Herreros, por su parte, se cayó peleando con Dorflinger, al que por poco se lleva por delante: «Habíamos entrado juntos en la curva anterior, y en la siguiente yo iba algo por delante suyo cuando al girar se ha resbalado la rueda delantera...»

Un bajón de rendimiento en la suspensión trasera y en el motor de la Krauser facilitaron la labor de Nieto, que alcanzó a su rival, lo pasó y lo distanció hasta el banderazo final.

En cuanto a los otros españoles, Gil



En Le Mans se han confirmado dos campeones del mundo: Dorflinger en 80 —foto superior— y Spencer en 250 —sobre estas líneas—. En cambio, Derbi ha dicho adiós a los laureles, a pesar de la ayuda de Angel Nieto, que demostró que aún hay que contar con él. En 500, Sito Pons hizo su mejor carrera del año —foto derecha—.

con Autisa hacía una gran carrera y terminaba en un magnífico sexto lugar, mientras que a Bolart también con Autisa se le calaba el motor cuando también podía puntuar, y eso teniendo en cuenta que ambos habían arrancado bastante mal... Mateos abandonaba, Torrontegui (Derbi) terminaba decimonoeno, y Sáez, (J. J. Cobas) vigésimo cuarto.

En el cuarto de litro, Freddie Spencer volvió a apabullar a la competencia, con lo que casi es ya campeón del mundo.

La carrera de 125 c.c. fue un duelo apasionante entre los dos italianos Gianola y Gresini, que terminaban en ese orden precediendo a Kneubhuler y Bianchi, que ve cómo se le escapa de las manos el Mundial.

Si Gardner y Haslam precedían a Spencer al cumplirse la primera vuelta de la carrera de la categoría reina, el americano de Louisiana tardaría muy poco en superarles y decirles adiós. Un adiós definitivo hasta la bandera a cuadros que le afianza en cabeza del Mundial por delante de Lawson.

En cuanto a Sito Pons, éste consigue el mejor resultado de la temporada siendo séptimo, tras realizar una carrera con ganas y poniendo el coraje que últimamente se le echaba en falta, pese a tener la excusa de la falta de competitividad de su Suzuki.

Texto y fotos: J. L. Aznar



## BALLESTA



## Rafa Cid

### «El hijo del jefe»

**E**N mi anterior columna felicitaba al Ayuntamiento vigués por la ayuda prometida al Rallye de las Rías Bajas. En esta ocasión toca «tirón de orejas» a su alcalde.

El alcalde Soto, que hace ya semanas llevaba prisa, mucha prisa. Montado en su plateado corcel, que conducía la diestra mano de su chófer —de momento no hay para choferesa negra— y con lucecita azul intermitente sobre el techo —al más puro estilo Kojak—, se saltaba en nuestras narices tres semáforos seguiditos. Los chicos del Visadiesel (092) que allí estaban, junto a la grúa municipal, salían disparados intentando ver de quién se trataba, e imagino que su curiosidad quedó satisfecha al comprobar que «era el jefe».

Y es que a don Manuel debieron llamarle de su casa diciéndole: «Se te están enfriando las patatas en la mesa...», y claro, salió zumbando.

Los contribuyentes de-



berán ir pensando que habrá que comprar un helicóptero a don Manuel para que no se le enfríen las patatas... Esta anécdota de nuestro ínclito alcalde me recuerda aquello que contaban de un famoso corredor de Fórmula 1. Al llegar al cielo, San Pedro le advirtió de la imposibilidad de rebasar los 60 kilómetros por hora.

El corredor, resignado, acató la orden y echó a andar lentamente hasta que fue rebasado por un automóvil que circulaba a enorme velocidad.

Dio vuelta, y se dirigió al santo que le hiciera la advertencia de la limitación y le contó lo acaecido:

«Me ha rebasado un coche que iba a 200 km/h como mínimo.» El santo le respondió: «Imposible.» El hombre insistió, ante lo cual San Pedro le preguntó: «¿No sería un Porsche blanco con matrícula de Belén...?»

«¡Exacto!» —respondió el corredor—, y San Pedro, con beatífica sonrisa,

le contestó: «Es el hijo del jefe.»

Don Manuel, ya sabe..., pórtese bien.

Cambiando de rumbo, y tras la «cogida en las patatas» del alcalde, nos fuimos a La Coruña, donde se celebraba el III Critérium Mora-Renault.

Muchos problemas en los coches de cabeza, y luchas fratricidas en todos los niveles. Nada más empezar, un R-5 Turbo quedaba reducido a escombros tras el consiguiente incendio.

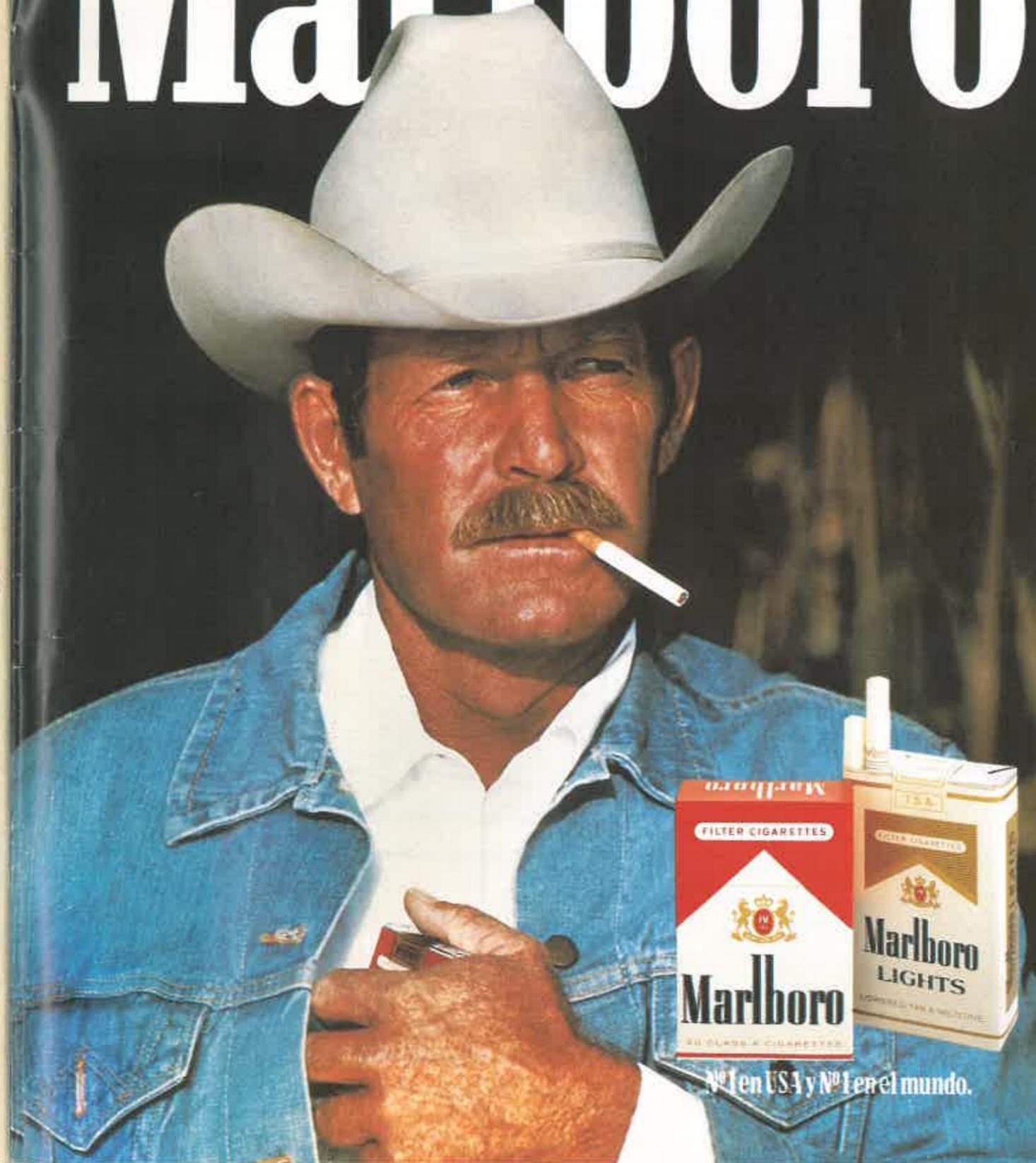
Al final, Piñeiro se imponía a Mora, «Villeneuve» perdía sus «candilejas» y se quedaba tercero.

En breve vamos a tener funcionando el canal de televisión autonómica TVG. Esperemos que, en lo que concierne al automóvil o al motor en general, dediquen mayor atención que «Bodrio-visión» de Galicia.

... Rallye a las Rías Bajas el 10 y 11 de agosto. Además, le damos el teléfono para que no tengan disculpa: 986/27 47 20. Os esperamos.



# Venga al sabor de Marlboro



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 las 100 kilómetros.

Lo dicho.

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

### Volkswagen Passat



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

Gama 85: Passat 1,6 CL - Passat 1,8 CL - Passat 1,6 TL Diesel - Passat Variant 1,6 Diesel - Passat Variant GLTD.



**REGALO**  
MAPA DEL ESTADO  
DE LAS  
CARRETERAS

# Motor 16

SEMANAL

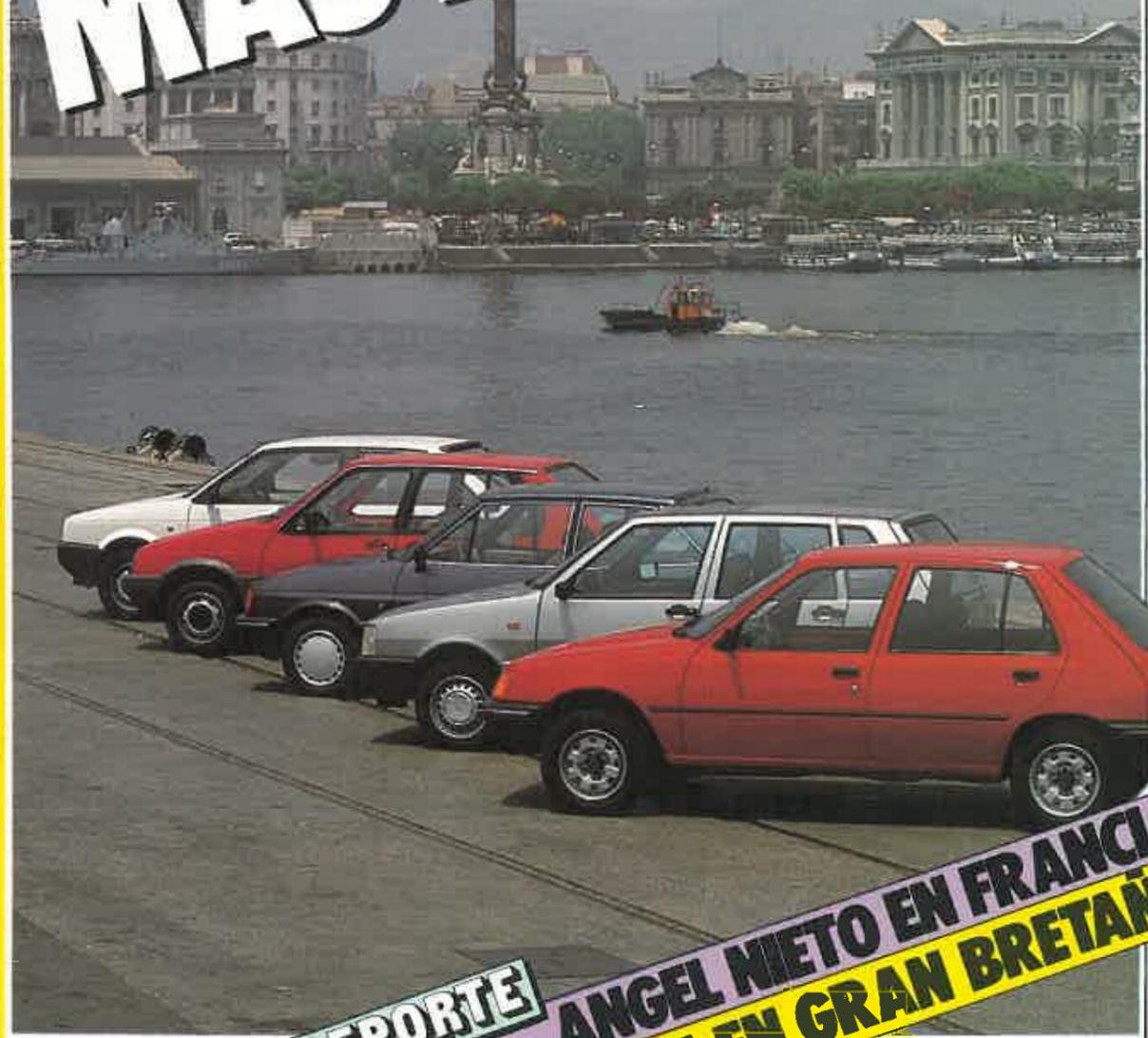
GRUPO

27 de julio 1985 • Núm. 92 • 200 ptas.

**EXTRA VACACIONES EN COCHE**

**MARATHON  
DE CONSUMO**

# LOS DIESEL MAS BARATOS



**DEPORTE**

**ANGEL NIETO EN FRANCIA  
F-1 EN GRAN BRETAÑA**