

**PRUEBA
A FONDO**

VOLKSWAGEN SANTANA TD



**LOS 15.000
KILOMETROS DEL
AUSTIN METRO**



**FERRARI MONDIAL
CON MAS POTENCIA**

NUEVO

MASERATI BITURBO ESTRENA MOTOR

Dos formas de evitar accidentes

LA sinfonía fúnebre de las carreteras españolas alcanza estos días su apoteosis con las cincuenta y siete víctimas mortales registradas durante el pasado puente de Santiago Apóstol. Esta, por desgracia, es una cifra abierta, que se irá incrementando a lo largo de los próximos días, coincidiendo con el gran éxodo veraniego. Da la impresión de que los conductores nos hemos acostumbrado de tal forma a estas malas noticias —las muertes en la carretera durante los fines de semana— que «pasamos» de ellas. Sin embargo, no es justo que toda la maldad se concrete en los hombres que tienen en sus manos un volante. Es cierto que la gran mayoría de los accidentes se producen por negligencias o temeridades humanas, pero no lo es menos que muchos se podrían evitar mejorando substancialmente nuestra red de carreteras, las señalizaciones o el comportamiento de las autoridades que dirigen el tráfico nacional.

Hay que gastarse el dinero en carreteras. Esta es una fórmula que ayudaría a consumir el milagro de que las cifras de siniestrabilidad se reduzcan. Por ello es necesario que el nuevo titular de la cartera de Obras Públicas recoja el testigo de su predecesor, Julián Campo, que tenía ideas claras al respecto. El hecho de que el director general de Carreteras, Enrique Balaguer, se mantenga en el puesto es un indicio de que las cosas pueden llegar a feliz término en este sentido. Para esta tarea no es bueno escatimar el dinero. Ese

dinero que llega del contribuyente y que el propio contribuyente va a agradecer cuando se encuentre con una red mejorada. Esta es una forma de evitar accidentes.

En muchas ocasiones nos hemos referido a la ingente labor de los guardianes del tráfico español. Sin embargo, también ahora es tiempo de recordarles que ellos pueden ayudar a «recortar» la lista macabra. No vale «escondarse» en un recodo o en un cambio de rasante para sorprender al automovilista. Es mucho mejor hacerse visible. Es mucho mejor también ayudar al conductor que esperarle agazapado para hacerle la fotografía. Está claro que hay que pagar los excesos de velocidad, pero en muchas ocasiones no es ésta la falta más grave. Martín Palacín, el director general de Tráfico, se ha tomado las cosas en serio, y su labor para conseguir rebajar estas cifras de muerte es muy clara. Sin ir más lejos, ahí está ese proyecto, en el que debemos colaborar todos, de renovar el parque automovilístico, «para ahorrarnos quinientos muertos cada año». Sin embargo, también se apuntaría un gran tanto el día que consiga cambiar algunos modos de sus agentes. Y ese momento llegará cuando los guardias de Tráfico dejen de ser sólo cazadores de automovilistas. Es mejor que la «pareja» monte guardia antes de una curva, para advertir a los conductores del peligro, que esperarle a la salida de la misma para ver que ha cometido una infracción. Esta es otra forma de evitar accidentes.



Félix Lázaro



LA FIESTA EN MARCHA

Desde el 3 de julio al 17 de agosto, Antena 3 se convierte en el espectáculo rodante más divertido y apasionante del verano. A bordo del gigantesco «supertruck», un centenar de actuaciones sorprenderá a los veraneantes de todas las playas del sur y el levante español.

A lo largo de cuatro mil kilómetros de recorrido —desde Huelva hasta Gerona— el más grande escenario rodante de la radiodifusión española ofrecerá un show de calidad con la actuación del fabuloso Ballet «Glacé Dancers».

Por si todo fuera poco, se repartirán cinco millones de pesetas en premios entre los espectadores. Y pantallas gigantes de televisión ofrecerán un espectáculo audiovisual nunca visto.

¡La fiesta está en marcha! Dirigida por José Antonio Plaza, y con un gran equipo de técnicos y radiofonistas, la «movida» de Antena 3 es, por derecho propio, la más divertida y apasionante discoteca móvil del verano.

RECORRIDO DE LA MARCHA 1985 GLACÉ DE NESCAFÉ - ANTENA 3

- AYAMONTE SEVILLA
- MORON DE LA FRONTERA
- ARCOS DE LA FRONTERA
- ROTA CHIPIONA
- PUERTO DE SANTA MARIA (Cádiz)
- ESTEPONA
- SAN PEDRO DE ALCANTARA (Marbella)
- FUENGIROLA TORREMOLINOS
- TORRE DEL MAR (Málaga) NERJA
- ROQUETAS MURCIA
- LA MANGA TORREVIEJA
- DEHESA DE CAMPOAMOR
- SANTA POLA ALICANTE
- SAN JUAN-CAMPELLO BENIDORM
- CALPE JAVEA DENIA
- GANDIA CULLERA EL SALER
- POBLA DE FARNALS
- VALLS DE UXO BENICASIM
- OROPESA PEÑISCOLA
- L'AMPOLLA SALOU
- TARRAGONA COMARRUGA
- SAN SALVADOR (Calafell) SITGES
- CASTELLDEFELS LLORET DE MAR
- SAN ANTONI (Playa de Aro)
- LA ESCALA ROSAS.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16		36 COMPRAR Y VENDER	
6 LO ULTIMO	Ferrari Mondial	43 VIAJES	Moya, al este de Cuenca
7	Maserati Biturbo	47 XAVIER DOMINGO	Sur le Pont d'Avignon
9	Honda City	49 OCIO	Viaje musical
20 A FONDO	Volkswagen Santana GX Turbodiesel	50	España a toda costa
27 MERCADO	Oferta de la semana	54	Los autos del tebeo
28	Precios de coches nuevos	57 MOTOS	Yamaha XT-600
30	Precios de coches usados	60 DEPORTE	24 Horas de Spa
31	Precios motos	65	A todo gas
33 CUENTENOS SU CASO		66 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS	

Pág. 10

Bajo la lupa, el Austin Mini Metro después de 15.000 kilómetros, el equivalente a un año de uso. Despiece de sus elementos mecánicos y análisis de su estado.



Pág. 62

Primera parte del reportaje dedicado a los españoles que compiten en Europa en los diversos campeonatos de fórmula, euroturismos, resistencia y rallyes.



La subida de julio

Como viene siendo tradicional en los últimos años, por estas fechas los fabricantes nacionales elevan los precios de los automóviles. Seat, Volkswagen, Audi, Peugeot, Talbot, Renault y Ford son las marcas que ya han procedido a la subida (entre un 3 y un 6 por 100, según modelos), esperándose para los próximos días que Citroën y Opel hagan otro tanto. Por cierto que el Anfac (Asociación Nacional de Fabricantes) ha desmentido categóricamente las acusaciones aparecidas en algunos medios de prensa sobre acuerdos entre los seis fabricantes para proceder a dichas subidas. Esta asociación ha logrado hace escasas semanas un importante acuerdo entre los fabricantes que, a partir del primero de enero próximo, no podrán utilizar en su publicidad

LOS GOLES DE CITROËN

PRIMERO fue Seat con el ciclismo y ahora Citroën se promociona también a través del deporte, patrocinando al Celta de Vigo durante la próxima temporada, en la que el histórico equipo jugará en la División de Honor.

El acuerdo de colaboración al que han llegado el club y el fabricante de automóviles establece que los equipos de fútbol, baloncesto y atletismo del Celta exhibirán en sus camisetas el anagrama de Citroën. La marca pagará al club de Balaídos diecisiete millones de pesetas y pondrá a su disposición una furgoneta. Además, queda abierta la posibilidad de que los deportistas celtistas participen en los cursillos de formación profesional que se imparten regularmente en la factoría Citroën, cercana al estadio del Celta de Vigo.



Sueños peligrosos

El pasado domingo 21 de julio el entrenador de fútbol Vilanova sufrió un accidente en el que murieron cinco miembros de su familia y él mismo resultó herido. Al parecer el BMW 520 que conducía sufrió un fallo en la dirección. Pero éste no fue el único accidente en el mismo lugar o próximo de la autopista de Zaragoza a Bilbao, en las cercanías de Alfaro. En una semana también sufrieron accidentes un Ford Granada, por un reventón de rueda en el que murió el conductor, y otros dos vehículos también con víctimas mortales. Según los responsables de la sociedad concesionaria Vascoaragonesa, el sueño es la causa de la mitad de los accidentes que se producen en esta autopista. Para evitarlos han colocado carteles, invitando a los conductores a parar en las áreas de servicio.

La ORA hace el agosto

Durante todo el mes de agosto la ORA madrileña seguirá en vigor, pero su horario se ha restringido y sólo se aplicará de lunes a viernes, desde las 9 hasta las 15 horas y los sábados hasta las 14 horas. Esta decisión del Ayuntamiento madrileño ha sido motivada por la disminución que experimenta la circulación en Madrid durante el mes de agosto. Lo peor es que ésta es la ORA más amarga de todas cuantas disfrutaron o sufren los madrileños.



EL GOBIERNO VA EN COCHE

LOS coches oficiales que pertenecen al Gobierno son casi 7.000, de los cuales más de 1.000 tienen matrícula particular. En esta cifra están integrados los del parque móvil ministerial, los de departamentos ministeriales y organismos autónomos, y los vehículos especiales de las altas autoridades. Sin incluir los coches que están al servicio de la Policía, a finales de 1984 el parque móvil ministerial contaba con 1.799 vehículos y los organismos autónomos integrados y diversos de-

partamentos ministeriales tenían 4.002. Según estos datos, en los 196 turismos dedicados a altas personalidades no se incluyen los de la Casa de Su Majestad el Rey. Tras la sustitución hace poco más de un año de los Seat 132 y 131 que utilizaban los ministros por los nuevos Opel Senator, muchos de ellos blindados, los automóviles utilizados por los directores generales y gobernadores civiles —132 y 131— también están siendo sustituidos por el VW Santana.

Dinero a las carreteras

El plan regional de carreteras de la Comunidad Autónoma de Madrid ya está listo, a la espera de su aprobación por la Asamblea de Madrid, a la que se le presentará antes de fin de año. El avance del plan, con un presupuesto de 83.000 millones de pesetas de los cuales 53.000 millones corresponden a la Comunidad madrileña, determina una vigencia del mismo desde 1986 a 1993. En la actualidad, la Comunidad de Madrid ejerce la titularidad sobre 2.700 kilómetros de carreteras, mientras que el resto son competencia de otros organismos, especialmente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, que completará el presupuesto.

CIEN OCTANOS

- La empresa Robert Bosch Comercial Española ha sido definitivamente absorbida por Femsa, con lo que se cumple uno de los objetivos del plan de reconversión presentado al Ministerio de Industria y Energía a mediados de 1983.
- El presidente de la Confederación de Talleres, Carmelo Olmo, denunció en Logroño la existencia en España de más de catorce mil talleres clandestinos de reparación de automóviles. Al parecer, son los desguaces los lugares donde más proliferan estas actividades, ya que en ellos existe un mercado recambista al margen de la ley.
- Las carreteras de Santander fueron calificadas como «vergüenza nacional» en la Asamblea del Consejo de Cámaras de Comercio del Centro de España, que se celebró recientemente en la capital cántabra. Fernando Correa, presidente de la Cámara santanderina, y Adrián Pie-

ra, presidente de la de Madrid, coincidieron en la necesidad de mejorar el estado de la red viaria de la Comunidad cántabra.

- La Cámara de Comercio e Industria de Madrid ha solicitado al Ministerio de Obras Públicas y a la Comunidad de Madrid, que estudien la posibilidad de construir una autopista que una Madrid con el sur de Francia. La mala comunicación de Madrid con el sur de Europa puede tener consecuencias negativas para el desarrollo de la región, según los responsables de la Cámara de Comercio.
- Veinte autobuses eléctricos del tipo Arco Iris, fabricados por Westinghouse, S. A., de Bilbao, y Alfredo Urrea, de Pamplona, han sido adquiridos por una empresa de transportes marroquí. La operación, que asciende a 350 millones de pesetas, es la primera de este producto.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: César Pontvianne. Editor: Romualdo de Toledo. Director: Felix Lazaro.

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información), José María Cernuda (Mercado), Sergio Piccione (Producto), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raul Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algaraz y Luciano Tinto (Roma), Carlos Berbel (Gran Bretaña), Francisco Jbáñez (Suiza), Lia Levit (Argentina), Giancarlo Perini (Turín), Charles G. Proche (Long Beach, California), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Válcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor), Enrique Blanco (Pruebas), Gigi Corbetta (Motos), Xavier Domingo (Gastronomía), Jaime Hernández (Pruebas), José Luis Leirado (Ilustraciones), Enrique Llorea (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 (Nautica).

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. Rue. 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. Álvarez-Monteserín. 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



más que el precio real de venta al público y no el ficticio franco fábrica que hasta ahora ha venido utilizándose. Ya era hora.

FERRARI MONDIAL

PIU VELOCE, PIU BELLO



ha dorado del motor de 3,2 litros e inyección, con una potencia de 270 caballos. El nuevo Ferrari Mondial, que en la fotografía aparece parcialmente camuflado para evitar miradas inoportunas, aparecerá en el próximo Salón de Francfort, el próximo septiembre.

Lo que más llama la atención del nuevo Mondial es la utilización del motor 3,2, sin duda buscando las prestaciones que otros rivales del coupe deportivo (como De Tomaso, Porsche o BMW) han logrado, lo que situaba a Ferrari en una incómoda situación de perdedor. Ahora, sin necesidad de recurrir al generoso motor de 12 cilindros y casi 400 caballos del Testarossa, los técnicos de Modena dan un paso adelante, sin que la tradicional filosofía de Ferrari quede abandonada: en el fondo, los hombres de la marca italiana se muestran orgullosos de que sus coches se pueden conducir perfectamente por el farrago tráfico urbano, sin que sea obice para alcanzar los 250 kilómetros por hora en cualquier autopista.

UNO de los coches más atractivos diseñados por Pininfarina es el Ferrari Mondial, un coupé de 2+2 plazas y motor central de ocho cilindros en V, que ahora cumple cinco años.

Con tal motivo, y también bajo la supervisión del genial carrocerero, el actual Mondial va a someterse a una cura de rejuvenecimiento, buscando un mayor aerodinamismo y un estilo

más personal. Para animar a los compradores, esos pocos seres afortunados que cada año pasan a engrosar las filas de los flamantes poseedores de un coche con «caballino rampante», se le

CHRYSLER LIBERTY LA APUESTA DE IACOCCA

EL presidente de Chrysler Corporation, Lee Iacocca, se ha embarcado en el más ambicioso proyecto de cuantos hasta la fecha ha llevado a cabo.

Bautizado como «Liberty», se conocen ya algunos aspectos del coche sobre

el que se basarán los futuros modelos medios de la compañía, mientras que otros aspectos técnicos permanecen en el más absoluto secreto.

Es un compacto de poco más de cuatro metros y tracción delantera. Con direc-

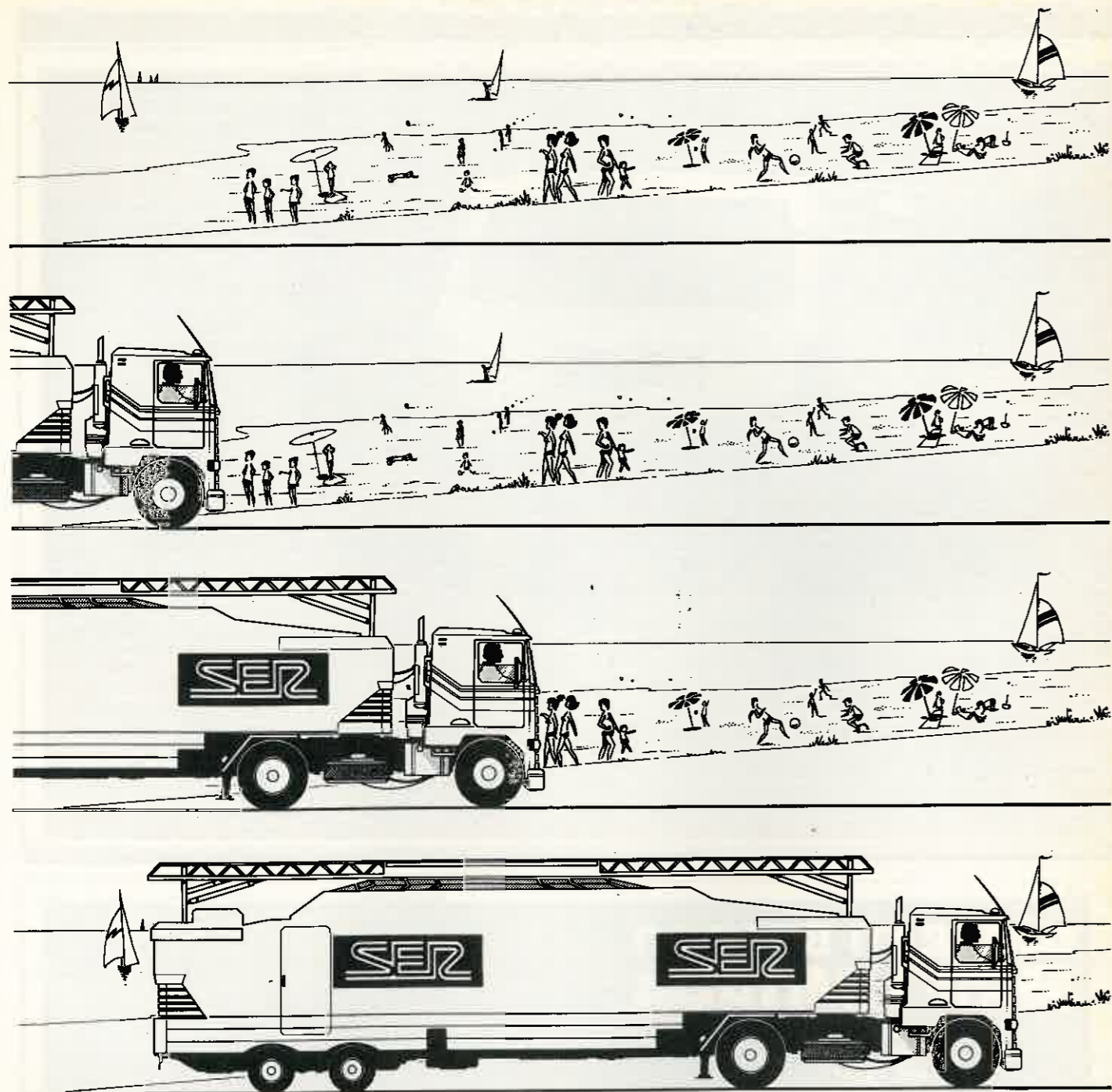
ción asistida y caja de cambios automática, los consumos anunciados, a 100 kilómetros por hora de velocidad constante, se sitúan por debajo de los cuatro litros por cada 100 kilómetros. La suspensión incorpora un sistema de control automático.

UNA serie limitada de 500 unidades ha sido puesta a la venta en Italia del Maserati Biturbo, bautizada S/2, con el motor de dos litros, pero con similar potencia (210 caballos) a la del conocido motor de 2,5 litros. Entre otras diferencias mecánicas cabe señalar la incorporación de un «intercooler» por cada fila de cilindros, del tipo aire-aire, y un sistema de autoblocante de progresión variable, exclusivo de Maserati, bautizado «sensorq».

La serie S/2 evoluciona a la versión Biturbo E, con el motor 2,5 litros y con la misma definición que el anterior, que se ofrece para el mercado exterior, incluido en español, donde se encuentra ya homologado y en fase de comercialización. Se ofrece con el mayor equipamiento de todos los Maserati existentes en la actualidad, sin que el precio haya sido aún comunicado.

MASERATI BITURBO SERIE LIMITADA





NUESTRA RADIO DE ACCION

"SUPER 1, LA FIESTA DEL VERANO EN LA SER."

Para que vivas de cerca la emoción del directo, la SER se lleva la radio de campo y playa. A toda costa. Desde Huelva a Castellón. Contado y cantado.

Con la unidad móvil más completa de Europa —EL SUPER 1—, y con todo un equipo de los que quitan el hipo. Para que te lo pases super. Con la SER a toda marcha.



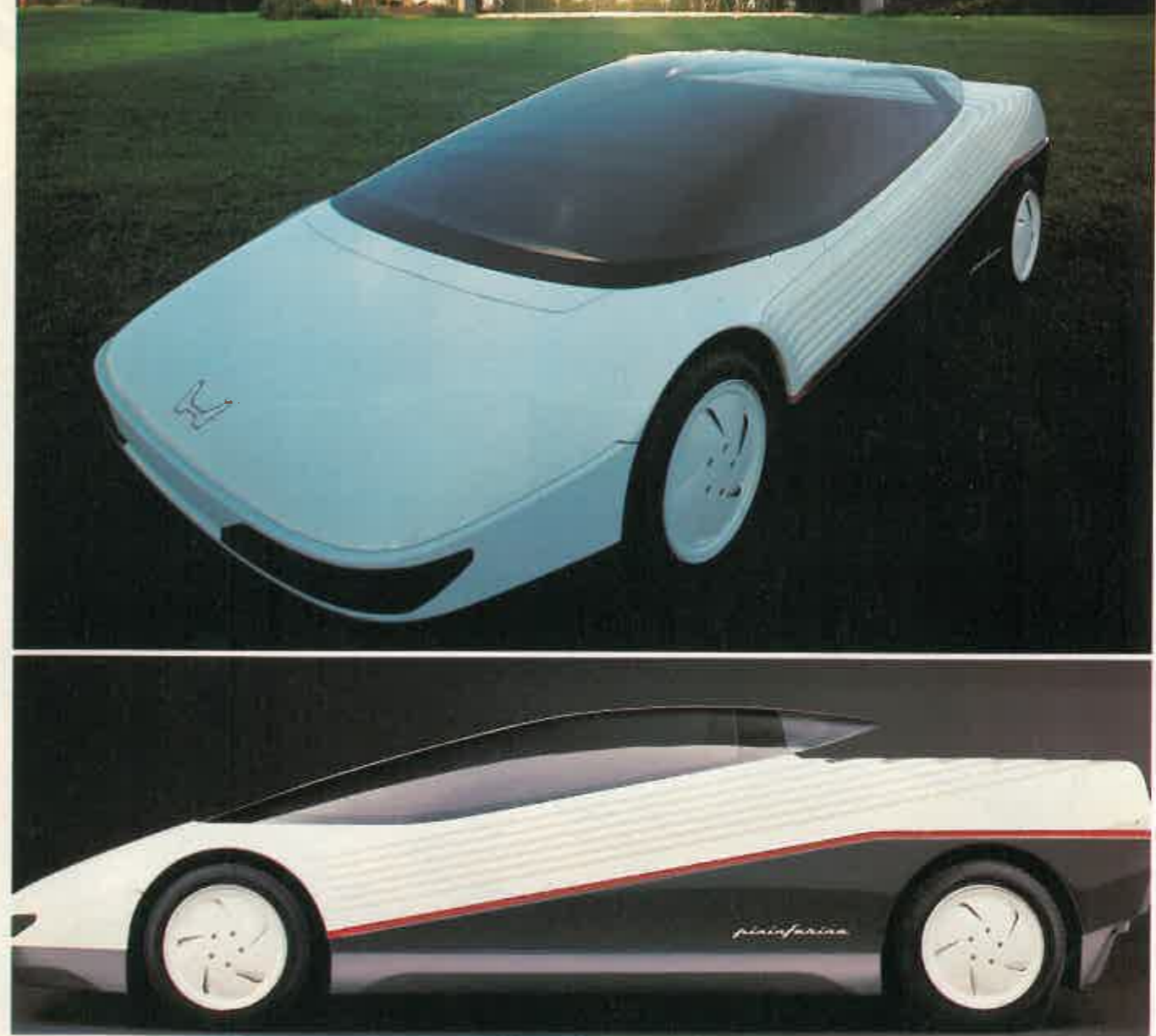
La radio en acción.

MURDO WHEEL ASSOCIATES

HONDA CITY

Lo último

EL JAPONES DE PININFARINA

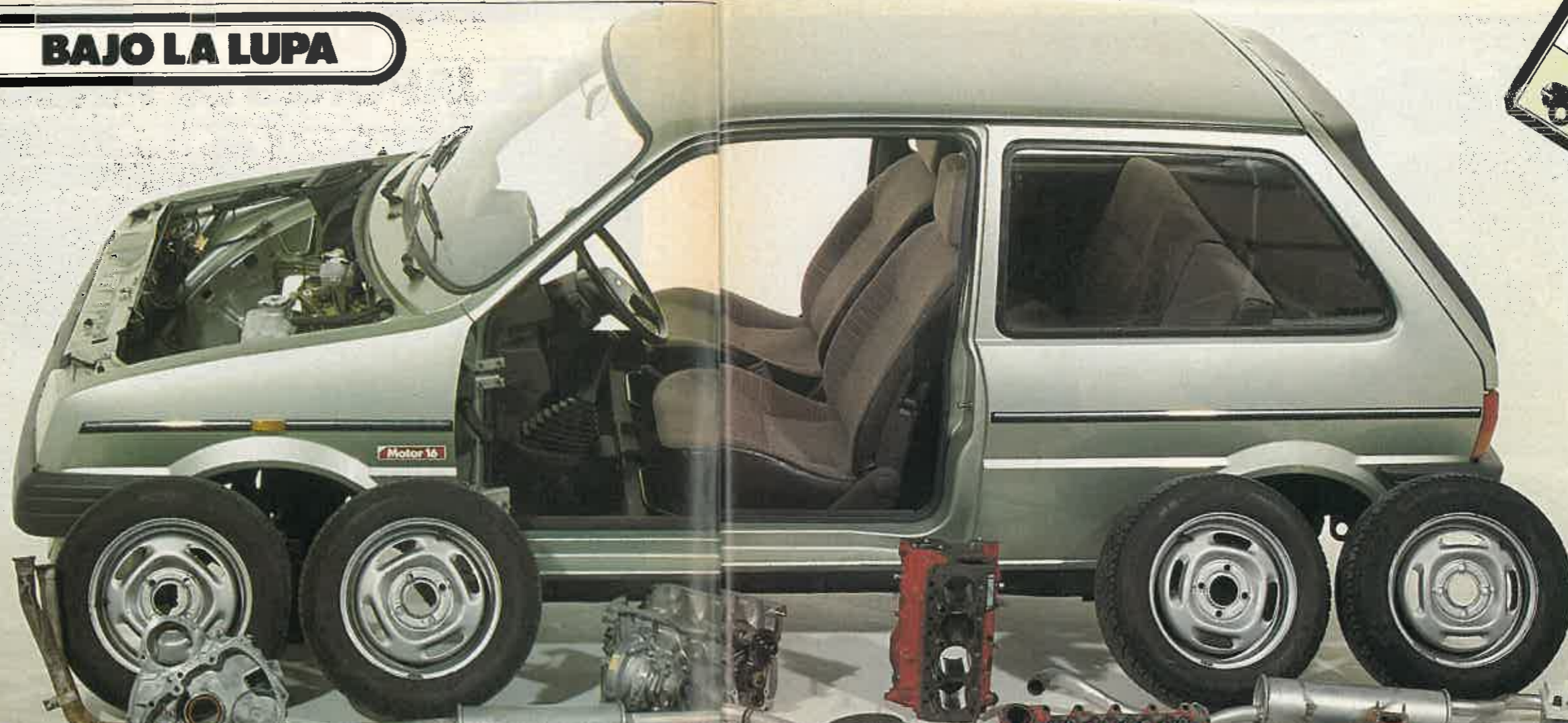


PRESENTADO ya hace algún tiempo, este es el Honda City Cabriolet, fruto de la colaboración entre el departamento de diseño de la marca japonesa y el carrocerero italiano Pininfarina. El magnífico estudio aerodinámico permite un coeficiente de penetración aerodinámica $C_x=0,27$ para una longitud total de 4,18 metros. El motor con que se equipa este dream-car está derivado del Honda de Fórmula 2: es un 6 cilindros en V de dos litros, capaz



de desarrollar 330 caballos de potencia, que para un peso inferior a los 1.100 kilos debe hacer alcanzar al City los 280 kilómetros por hora. Sin embargo, no se trata más que de un estudio, que por ahora no se llevará a cabo pero que va a servir de base para el estudio de un próximo deportivo de altas prestaciones de la firma nipona. La industria oriental no quiere perder terreno y está dispuesta a ocupar un lugar de primera línea en automóviles deportivos.

BAJO LA LUPA



M-6843-GG

EL AUSTIN METRO A LOS 15.000 KMS.

EL Mini Metro, sucesor del legendario Mini de Alec Issigonis, ha marcado para su fabricante el inicio de una esperanzadora etapa de reestructuración, que ha llevado incluso al cambio de nombre y a su próxima reprivatización. British Leyland, convertida en Austin Rover, inició hace ya casi cinco años la producción del Metro, que con pequeños retoques se mantiene hasta nuestros días y constituye un excelente ejer-

cicio de habitabilidad y de funcionalidad teórica.

Sin embargo, los graves defectos de terminación y la vetustez de un equipo motor muy poco puesto al día (pese a sus innegables innovaciones), proporcionan un resultado bastante diferente del esperado. A lo largo de 15.000 kilómetros, el Metro ha acusado muchos pequeños fallos y alguno que otro de gravedad. Tras las conclusiones a que hemos llegado se puede afirmar que,

hoy por hoy, el pequeño británico no alcanza los niveles de calidad que la industria de la Europa continental tiene por estándar.

ANÁLISIS

Cuando finalizamos los 15.000 kilómetros metimos el Metro en el banco de rodillos para comparar los resulta-



SERIO ASUNTO

UNO de los desperfectos más graves con que nos hemos encontrado al desmontar el motor del Metro ha sido en la bomba de engrase. Presentaba unos desgastes y arañazos que prácticamente la inutilizaban. Tradicionalmente, estos fallos en la bomba de aceite han sido frecuentes en los motores de este fabricante, que tienen la particularidad que el cambio está integrado en el cárter motor, con engrase conjunto. Por esta razón, las virutas de la piñonería del cambio se introducen en la bomba de aceite,

produciendo las consecuencias que vemos. Es importantísimo en estos motores proceder a frecuentes cambios de aceite durante los primeros kilómetros de vida.

La consecuencia de esta avería es una importante caída en la presión de engrase y con mucha frecuencia, fundir los casquillos. La reparación de tal avería es muy cara: entre cincuenta mil y ochenta mil pesetas. En la unidad probada, no es aventurado afirmar que podría producirse al cabo de 5.000 kilómetros más.

VIRTUDES

- Manejabilidad
- Consumo moderado
- Habitabilidad en relación al tamaño

DEFECTOS

- Acabado mejorable
- Motor ruidoso y con vibraciones
- Cambio muy impreciso



El Metro se ha mostrado como un vehículo eminentemente ciudadano; su reducido tamaño y facilidad de manejo le permiten desenvolverse con soltura por el tráfico urbano

dos de potencia con los que habíamos obtenido antes de comenzar la prueba, todavía sin el rodaje del coche completo. En la primera medición, con las piezas móviles del motor todavía sin acoplar, el banco arrojó una cifra de 48,6 caballos. Tras los 15.000 kilómetros, con el motor ya más suelto, la potencia obtenida fue de 54,8 caballos. A pesar del aumento todavía quedaba muy distante de los 63 caballos anunciados por el fabricante. La compresión era buena, tanto al principio como al final de nuestro pequeño maratón.

Comprobados estos datos técnicos procedimos al desmontaje completo en nuestro taller. El primer problema con que nos encontramos fue la necesidad de emplear un utillaje especial, ya que los tornillos y tuercas no tienen medidas métricas, sino del sistema inglés. Una vez que localizamos un juego de herramientas adecuado se planteó el siguiente inconveniente: la accesibilidad mecánica. En este aspecto, nuestro mecánico, Angel Robledo, comenta que aunque se ha avanzado mucho respecto al antiguo Mini, se sigue estando por debajo de la media normal.



La máquina nos da con exactitud los datos de cómo se encuentra la dirección



La potencia que nos dio en el banco estaba muy lejos de los 63 caballos anunciados

En una primera observación aparecieron pérdidas de aceite por el retén del mando del cambio de marchas, y también de agua por la bomba. Las juntas empleadas en el motor son de una calidad mediocre, y a la larga pueden llegar a dar problemas en el motor.

Las cotas de dirección estaban bastante alteradas, por lo que los neumáticos delanteros se encontraban al límite de utilización y hubiera sido necesario sustituirlos. Por contra, los neumáticos traseros presentaban un desgaste normal.

En cuanto a los frenos, hay que destacar la buena calidad de las pastillas, que permitían una frenada muy progresiva a velocidad moderada. Los discos, sin embargo, sufrieron bastante, y la superficie de rozamiento apareció muy rayada. El líquido de frenos es óptimo, y al final de la prueba mantenía un punto de ebullición de 200 grados centígrados.

Los elementos de la suspensión «hidrolastic» estaban en perfecto estado, y el coche mantuvo su estabilidad original sin desfallecimientos.

El análisis detallado del motor nos

reveló que el coche quemaba aceite y se habían formado depósitos de carbonilla en las cámaras de combustión y en la cabeza de los pistones. De todas formas, el consumo de aceite no era excesivo, ya que el nivel bajaba a un ritmo de unos doscientos centímetros cúbicos cada mil kilómetros.

Al examinar las diversas piezas del motor descubrimos que la bomba de aceite se encontraba rayada. Estudiando el por qué de esta rara anomalía en un coche con sólo 15.000 kilómetros, llegamos a la conclusión de que los restos metálicos desprendidos de la piñonería del cambio habían sido absorbidos por la bomba rayando las superficies internas. Este fallo se produce con cierta frecuencia en los vehículos que tienen el engrase del motor y la caja de cambio compartido.

En general, el rendimiento de la mecánica se ha mantenido bien a lo largo de la prueba, aunque por debajo de las cifras anunciadas por el fabricante.

El acabado del Austin Metro es mejorable. Los paneles interiores producen vibraciones que acaban siendo molestas. La ventanilla delantera izquier-

FICHA TÉCNICA



Austin Metro 1.3 HLE

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.275 c.c. (70,6 x 81,3 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,4 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad del depósito: 30 litros. Potencia máxima: 63 CV a 5.650 rpm. Par máximo: 9,92 mkg. a 3.100 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,6 km/h.; 2.ª, 12,7 km/h.; 3.ª, 19,3 km/h.; 4.ª, 27,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,3. Diámetro de giro: 10,2 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 105-315. Neumáticos: 160/65 R 315.

PESO En orden de marcha: 805 kg.

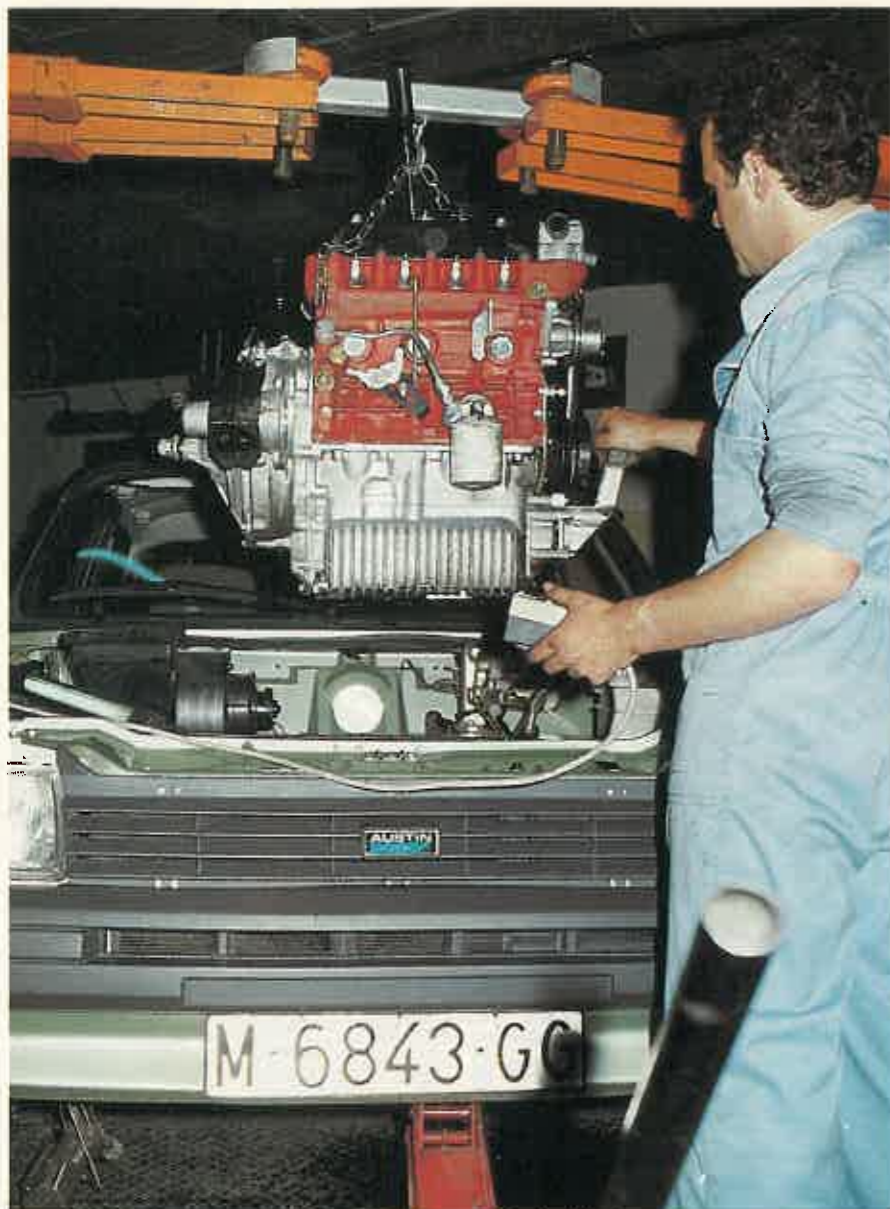
da estaba descajada y no funcionaba bien.

En definitiva, el resultado de este examen a fondo es sólo regular, porque los fallos detectados denotan una mecánica un poco anticuada y un acabado de dudosa calidad.

OPINIONES DEL EQUIPO DE PRUEBAS

Prácticamente todos los integrantes de nuestro equipo de pruebas han utilizado el Mini Metro en varias ocasiones; unos más y otros menos, en los dos meses en que hemos realizado el ensayo. De todas las opiniones, entresacamos las siguientes:

José Luis de la Viña, nuestro voluminoso probador, tuvo tiempo entre regata y regata de acercarse hasta Altea. Le molestó de manera especial las fuertes vibraciones del conjunto del cuadro de instrumentos, y a su criterio, conducir este Austin «es algo así como subirse al Metro en Madrid, más que nada por la sensación de encontrarse en



El desmontaje del motor presentó más problemas de los habituales. Se necesita un utillaje especial para trabajar en él

los años cincuenta». A pesar de los 110 kilos de peso de José Luis y sus 1,72 metros de estatura, el Metro le ha parecido muy espacioso y amplio.

Andrés Mas y sus 1,86 metros de altura tampoco han sido problema para instalarse en su interior. Lo que más le ha molestado es el no encontrar la tercera velocidad por más que ha buscado por toda la horquilla del cambio... «y una vez que la has encontrado, ya la dejas puesta hasta llegar a Barcelona», porque en 4.ª el coche tiene más bien poca «marcha». Afortunadamente, los consumos le han parecido muy ajustados, y la línea le gusta, «es original y muy amplia». En ciudad, pese a un volante muy horizontal, se desenvuelve muy bien, y es divertido de conducir.

Carmen Ibáñez, licenciada en Biológicas y ama de casa, encuentra al Metro amplio, sencillo de aparcar y muy funcional. Durante el tiempo que lo condujo no se le plantearon problemas especiales, pero sí notó bastantes ruidos y vibraciones.

Enrique Blanco ha sido, una vez más, quien ha conducido el vehículo durante más tiempo. Siempre acompañado de su fiel Esperanza, tienen el don de dar la opinión que merecería el Metro a un usuario normal, sin vicios o deformaciones de los especialistas. «Mientras no se fuerce, el vehículo resulta cómodo y suave de manejar. Es un coche muy agradable siempre que se establezca el límite de los 120 ó 130 kilómetros por hora. Cuando le exigimos un poco, comienza a vibrar enloquecedoramente. El acabado es bastante malo en general.»

Ramón Rodríguez, fotógrafo profesional, tiene una óptica especial para enjuiciar la estética, que encuentra muy atractiva. Durante muchos años ha conducido un Mini de Authi, por lo que le resulta el Metro muy familiar. «Me encuentro muy a gusto conduciendo este pequeño británico; sobre todo,

VENDER POR METROS

	1985(*)	1984	1983	Total
Metro 1000	1	32	469	502
Metro 1300	327	635	465	1.427
Metro Turbo	69	42	66	177
Total Metro	397	709	1.000	2.106
Total Austin	1.109	2.343	2.121	5.573
Metro/Austin (%)	35,8	30,3	47,2	37,7

(*) Hasta 31 de mayo.

Pese a un precio muy interesante, el Mini Metro es un pequeño automóvil que no acaba de tener la difusión que se merecería. Posiblemente el mal recuerdo de los Authi y una red comercial reducida sean las causas de que hasta la fecha sólo se hayan vendido en España 2.106 Metro, y de que incluso sus ventas acusen cierta tendencia a la baja. Otra de las razones es la desaparición de las versiones 1000, más lógicas en un coche que pretende ser eminentemente urbano y que se ofrecían a un precio más bajo que las 1300. En cuanto al Turbo, sus ventas marchan muy bien en este año en que se han superado, en sólo cinco meses, las cifras de venta de años anteriores.

CARBONILLA EN LA CULATA

El excesivo consumo de aceite producido en la culata una anormal acumulación de carbonilla, si bien por el momento todavía no se producía el tradicional autoencendido

típico en estos casos y que se producirá indefectiblemente en los siguientes diez mil kilómetros si no se corrige a tiempo el consumo excesivo de aceite.

circulando por Madrid, aunque en carretera estás obligado a conducir bastante moderadamente, porque te da miedo a que se desencuaderné.»

INCIDENCIAS

Una vez más hay que hacer hincapié en la mala terminación del vehículo. Así, en este capítulo de incidencias, las

PRESTACIONES



	Al inicio	A los 15.000 kms.
VELOC. MAXIMA (km/h.) ..	160,8	161,9
ACELERACION (seg.)		
1400 m. salida parada	18,2	18,0
1.000 m. salida parada	34,8	34,8
De 0 a 100 km/h.	12,0	11,6
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,0	20,0
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	22,5	22,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	38,0	37,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	43,1	42,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	12,1	12,1
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	19,0	18,8

PERDIDA DE AGUA

La bomba de agua presentaba, al desmontarse, señales inequívocas de fugas. Durante el desarrollo de la prueba fue necesario



rellenar el circuito de refrigeración en tres ocasiones, completando el nivel, que había descendido por debajo del mínimo recomendado. La mala estanqueidad de la bomba vino a sumarse a una avería en el termostato, que obligó a su sustitución en el periodo de garantía.

BALANCE FINAL DE LOS CONSUMOS

	Kilómetros recorridos	Porcentaje sobre total	Litros consumidos	Consumo en l/100 km	Coste en pesetas	Coste del km recorrido
Ciudad	3.995	26	366	9,04	34.038	9,52
Carretera	9.545	63	655	6,96	60.915	6,38
Autopista	1.673	11	128	7,65	11.904	7,11
Total	15.213	100	1.249	7,55	106.857	7,02

COSTE POR KILOMETRO

(Valor en pesetas del kilómetro recorrido, teniendo en cuenta los gastos de combustible, aceite, neumáticos y reparaciones, con un consumo igual al de la prueba realizada: 7,55 litros/100 kilómetros.)

	Ptas./km
Para 10.000 km. al año	9,5
Para 15.000 km. al año	9,3
Para 20.000 km. al año	9,2
Para 30.000 km. al año	9,2
Para 50.000 km. al año	9,1

más abundantes y destacables se han debido a estos fallos de acabado. Nada más empezar la prueba vimos que la tapa de la radio se caía y que el indicador del nivel de combustible marcaba mal y al llegar la aguja al cuarto de depósito nos quedamos sin gasolina.

Sobre los 5.500 kilómetros se nos pinchó la rueda trasera izquierda, y en ese mismo viaje nos ocurrieron unas cuantas «aventuras» más: se estropeó la cerradura de la guantera, nos paró la Guardia Civil por llevar la lámpara de cruce floja y se desencajó la ventanilla delantera izquierda.

Ya en los últimos kilómetros de la prueba hubo que cambiar el termostato, porque el coche se calentaba de forma alarmante.

Ruidos, vibraciones y elementos despegados o caídos completan el panorama de las pequeñas incidencias ocurridas durante nuestros 15.000 kilómetros.



Una vez finalizada la prueba comprobamos el estado de la dirección. Se encontraba abierta y las cotas habían variado

CONCLUSION

Durante estos dos meses de constante utilización del Austin Metro, todos

los que hemos llevado el coche coincidimos en nuestras opiniones, por lo menos en cuanto a los aspectos básicos se refiere. Es un coche eminentemente urbano, de línea agradable y fácil de manejar. Sus consumos son bajos, y el

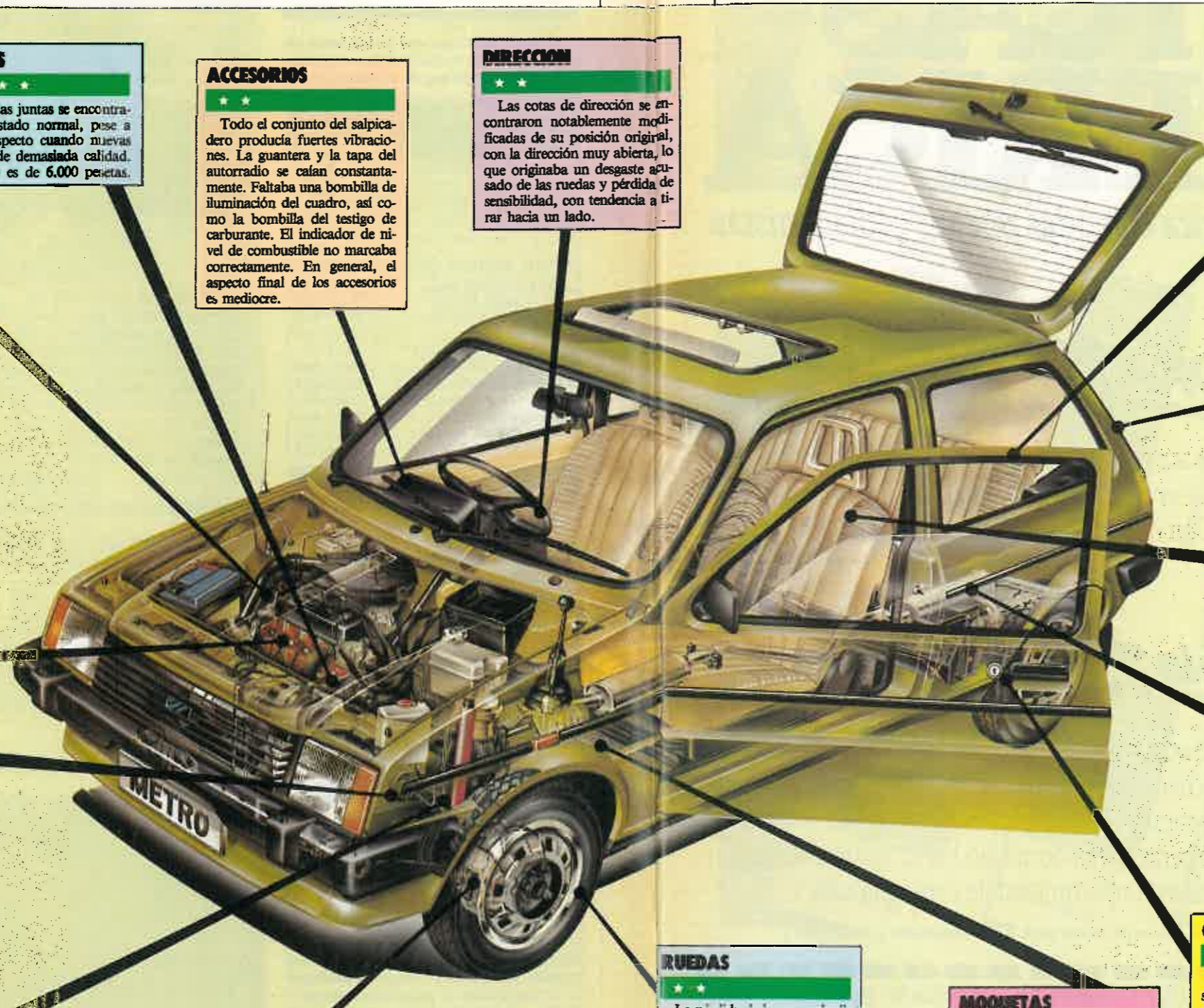
precio de venta bastante competitivo. Puede cumplir bien su misión como segundo vehículo familiar o como pequeño utilitario para personas jóvenes y que no hagan muchos kilómetros. Los puntos negativos están en la tremenda

impresión de la caja de cambios —con una tercera marcha realmente difícil de encontrar—; en unos desarrollos del cambio excesivamente largos, y en el motor y acabado. La mecánica es muy ruidosa y produce grandes vibraciones

y, en cuanto a la terminación, nos hemos llevado una profunda desilusión, pues realmente queda muy por debajo de los mínimos exigibles en un automóvil de los años ochenta. Este apartado cada día lo mira más el futuro compra-

dor, y pensamos que la marca debería poner más cuidado en los pequeños detalles.

Jaime Hernández y Víctor Piccione



CORREAS
★★★★

La correa, de accionamiento del alternador y bomba de agua, presentaba un buen aspecto en cuanto a desgaste y mantenía la tensión al finalizar la prueba.

JUNTAS
★★★★

Todas las juntas se encontraban en estado normal, pese a que su aspecto cuando nuevas no es el de demasiada calidad. Su precio es de 6.000 pesetas.

ACCESORIOS
★★

Todo el conjunto del salpicadero producía fuertes vibraciones. La guantera y la tapa del autorradio se caían constantemente. Faltaba una bombilla de iluminación del cuadro, así como la bombilla del testigo de carburante. El indicador de nivel de combustible no marcaba correctamente. En general, el aspecto final de los accesorios es mediocre.

DIRECCION
★★

Las cotas de dirección se encontraron notablemente modificadas de su posición original, con la dirección muy abierta, lo que originaba un desgaste agudado de las ruedas y pérdida de sensibilidad, con tendencia a tirar hacia un lado.

PUERTAS
★★★★

Ni las cerraduras ni las visagras presentaron deficiencias. En la puerta del conductor, el cristal se sale de los ralles con frecuencia. Burletes en buen estado.

MOTOR
★★★★

Aunque de momento el motor no presentaba un desgaste superior al normal, la bomba de aceite estaba ya en condiciones muy precarias, lo que hubiese producido a poco tiempo averías muy serias. El termostato huyó que cambiarlo a los 12.000 kilómetros, con lo que se solucionó un exceso de temperatura. Al finalizar la prueba el motor rendía más caballos que al comienzo, pero nunca se alcanzaron los 63 caballos que se anuncian en el catálogo.

CARROCERIA
★★★★

Nada que objetar en este aspecto. Molduras, paragolpes y el estado de la pintura, como el primer día. Los retrovisores ajustaban correctamente y no se apreciaron ni puntos de órdido ni fallos en la pintura. No se detectaron ruidos por torciones o por fatiga en los puntos de soldadura.

TRANSMISION
★★★★

Se apreciaron pérdidas en la salida del mando del cambio por desfallecimiento del retén. En este caso, la pérdida de aceite se compensa por el engrase conjunto motor-cambio, lo que no es una avería grave. El embrague presentaba un desgaste normal, lo que hace estimar su duración en unos 50.000 kilómetros. El cambio tuvo problemas al inicio de la prueba por falta de engrase en las varillas de mando. Mejoró la suavidad pero seguía acusando mucha imprecisión.

ASIENTOS
★★★★

Al finalizar los 15.000 kilómetros, los asientos mostraban un aspecto irreprochable. Los guarnecidos e interiores tampoco acusaban el paso del tiempo y los kilómetros.

ESCAPE
★★★★

Ni los colectores, ni el tubo, silenciosos y soportes acusaron un desgaste superior a lo normal. Llama la atención la facilidad de su montaje y sustitución.

AMORTIGUADORES
★★★★

El sistema de suspensiones hidrolástico no presenta ningún tipo de desgaste superior al normal, sino al contrario. Los amortiguadores también en buen estado. No se apreciaron fugas en el circuito y la altura era la misma que al inicio.

FRENOS
★★

El desgaste de las pastillas ha sido superior al normal, estimándose su duración en los 15.000 kilómetros. En frenadas fuertes se iluminaba ya el testigo de desgaste. Los discos se encontraban bastante desgastados, pese a que las pastillas son blandas y de buena calidad. Los tambores traseros en estado normal de desgaste. Hubo necesidad de ajustarlos, ya que no incorporan el sistema de autoajustado. El freno de mano en su tensión.

RUEDAS
★★

La pérdida de las cotas de dirección produjo un desgaste de las ruedas delanteras muy superior al normal. Los neumáticos TRX en llanta 315 son muy difíciles de encontrar como repuesto. Los neumáticos traseros estaban a medio uso. Los delanteros estaban totalmente desgastados, mientras que los traseros aún aguantarían otros 15.000 kilómetros.

MOQUETAS
★★★★

Nada que resaltar, todo en su estado normal tras el kilometraje y el tiempo transcurrido.

CERRADURAS
★★★★

Nada que objetar. El Metro se utiliza con dos llaves: una para el contacto, con el tradicional bloqueador de dirección, y otra para las puertas y el depósito de gasolina. En ninguna de estas cerraduras se apreció fatiga.

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

CRONICAS de AMERICA

Las grandes conquistas de América contadas por sus protagonistas.

¡AHORA 12 Títulos al año!

Ante la excelente acogida de esta colección, Historia 16 ha ampliado a 12 el número de títulos que publicará anualmente. Los volúmenes 9 a 12, en mayo; 13 a 16, en octubre, y 17 a 20, en febrero del 86.

por sólo 7.300 Ptas.

Crónicas de América puede adquirirse en cualquier librería al precio detallado. Pero si quiere aprovecharse de una oferta excepcional, suscríbase a la colección con un importante descuento. El que le ofrece Historia 16. Por sólo 7.300 ptas.* usted recibirá cómodamente en su domicilio los 12 volúmenes según vayan siendo editados. No se pierda esta oportunidad de conseguir una excepcional colección. (* Más 3.000 ptas. de correo aéreo para las suscripciones a extranjero.)



- 9. Cristóbal Colón, **Diario de a bordo** (Edición de Luis Arranz). P.V.P.: 700 ptas.
- 10. Hernán Cortés, **Cartas de relación** (Edición de Mario Hernández). P.V.P.: 950 ptas.
- 11. Fernando de Alva Ixtlilxochitl, **Historia de la nación chichimeca** (Edición de Germán Vázquez). P.V.P.: 750 ptas.
- 12. Antonio Pigafetta, **Primer viaje alrededor del mundo** (Edición de Leoncio Cabrero). P.V.P.: 625 ptas.
- 13. Juan de Villagutierre, **Historia de la conquista de Itzá** (Edición de Jesús M. García). P.V.P.: 1.500 ptas.
- 14. Francisco de Xerez, **Verdadera relación de la conquista de Perú** (Edición de Concepción Bravo). P.V.P.: 600 ptas.
- 15. N. Federmann y U. Schmidl, **Alemanes en América** (Edición de Lorenzo E. López). P.V.P.: 600 ptas.
- 16. Fray Toribio de Benavente, **Historia de los indios de la Nueva España** (Edición de Claudio Esteva). P.V.P.: 850 ptas.
- 17. Pedro de Cieza de León, **Descubrimiento y conquista del Perú** (Edición de Carmelo Sáenz). P.V.P.: 800 ptas.
- 18. Juan Rodríguez Freyle, **Conquista y descubrimiento del Nuevo Reino de Granada** (Edición de Jaime Delgado). P.V.P.: 750 ptas.
- 19. G. Carvajal, Pedrarias y P. Teixeira, **La aventura del Amazonas** (Edición de Rafael Díaz Maderuelo). P.V.P.: 650 ptas.
- 20. Chilam Balam de Chumayel (Edición de Miguel Rivera). P.V.P.: 500 ptas.

Rellene este cupón y envíelo a HISTORIA 16. Calle Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid

Deseo recibir los 12 tomos de la colección CRONICAS DE AMERICA al precio especial de 7.300 ptas.

El sistema de pago que elijo es el que señalo a continuación:

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

Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid

Nº _____ Impuesto en _____ Con fecha _____

Nombre _____ Apellidos _____

Dirección _____

Población _____ Provincia _____

CRONICAS DE AMERICA. Una gran conquista de Historia 16.

A FONDO

VOLKSWAGEN SANTANA GX TURBODIESEL CABEZA DE SERIE

Caja de cambio de extraordinaria precisión, pero con

unos desarrollos excesivamente largos. Consumos

muy razonables para el nivel de prestaciones ofrecido

VIRTUDES DEFECTOS

Acabado bueno
Manejo de la caja de cambios
Consumo moderado

Desarrollos del cambio muy largos
Mala climatización
Interior sobrio

CONTINUANDO los acuerdos que existen entre Seat y Audi-Volkswagen, se ha comenzado a montar en España el Volkswagen Santana. Es el tercer modelo de la marca germana que se hace en nuestro país, después del Polo y del Passat. El Santana pasa a ser el vehículo alto de gama de los construidos por Seat en la actualidad y es, además, la mayor berlina, en tamaño, fabricada por la

empresa del INI desde sus comienzos. Cuatro son las versiones que se están haciendo de este coche, dos de gasolina y otras dos que utilizan gasóleo. De los dos motores de gasolina, uno es un 1.781 c.c., y otro un «dos litros» de cinco cilindros equipado con inyección, al que se le ha acoplado una caja de cambio de cinco velocidades, procedente del Audi Coupé, que lleva un diferencial más corto, en vez de la de carácter

económico que monta este modelo en Alemania. Los diesel disponen de una mecánica veterana, el motor de 1.588 c.c., que fue el primer diesel derivado de un motor de gasolina. En un principio fue destinado al Golf, pero, con posterioridad, ha ido pasando por prácticamente todos los modelos de la gama Volkswagen e incluso por algún Audi.

El Volkswagen Santana GX Turbo-



FICHA TECNICA


**Volkswagen Santana
GX Turbodiesel**

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.588 c.c. (76,5 x 86,4 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora con turbocompresor. Compresión: 23 a 1. Tipo de carburante: Gas-oil. Capacidad del depósito: 60 litros. Potencia máxima: 70 CV a 4.500 rpm. Par máximo: 13,6 mkg. a 2.600 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,1 km/h.; 2.ª, 15,2 km/h.; 3.ª, 23,9 km/h.; 4.ª, 33 km/h.; 5.ª, 41,3 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con servo. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 10,8 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y semiindependiente detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5 x 13. Neumáticos: 185/70 R 13.

PESO En orden de marcha: 1.055 kg.

diesel es hoy el protagonista de esta sección de «A Fondo». Al motor 1.6 diesel se le incorpora un turbocompresor, con lo que la potencia aumenta casi en un treinta por ciento y pasa de 54 a 70 caballos. Ofrece unas aceptables prestaciones con un consumo bastante ajustado. Uno de los puntos más a su favor es el del manejo de la caja de cambio; es precisa, de gran suavidad y con unos recorridos muy cortos, lo que la hace sumamente agradable de utilizar. El acabado es bueno, como en todos los coches alemanes, pero la presentación interior es muy sobria, carece de cualquier detalle superfluo.

El Santana Turbodiesel es un vehículo para viajar: su comodidad, velocidad y economía aseguran largos recorridos sin el más mínimo problema. Para la ciudad, su tamaño y el excesivo desarrollo del cambio no lo hacen aconsejable, a pesar de que tiene una dirección asistida rápida y suave.

MECANICA



El motor diesel de Volkswagen es un viejo conocido, al que en esta ocasión se le ha acoplado un turbocompresor. Hace ya varios años que vio la luz, equipando en aquel primer momento al modelo Golf, y causó furor entre el público por su suavidad de funcionamiento, bajos consumos y alto nivel de pres-



El Santana tiene un comportamiento muy noble y se adapta bien a cualquier tipo de carreteras, aunque su terreno favorito son las anchas autopistas.



Los paragolpes son de nuevo diseño y llevan una entrada de aire de mayores dimensiones para mejorar la refrigeración.



Los neumáticos, 185/70 R 13, proporcionan un agarre de primera línea que permite ir deprisa con unos altos márgenes de seguridad.

taciones. De un tiempo a esta parte la técnica del diesel ha evolucionado a pasos agigantados, y hay ya una gran cantidad de marcas que disponen de mecánicas de gasóleo de avanzada tecnología que se encuentran cada día a menos distancia de los motores de gasolina.

Atrás quedaron los antiguos coches de gasoil a los que de inmediato se asociaba con el ruido, las vibraciones, el humo y la lentitud de marcha y de respuesta, al pisar el acelerador. Quizá este motor Volkswagen fuera el pionero de esta nueva generación y, a pesar de su veteranía, sigue teniendo perfecta vigencia con el paso de los años.

Con la incorporación del turbo el motor ha ganado en brillantez y elasticidad, y sus casi 1.600 centímetros cúbicos, que podrían parecer insuficientes, mueven la voluminosa carrocería del Santana con envidiable alegría. La caja de cambio no contribuye, sin embargo, a aprovechar todas las posibilidades que le brinda el grupo motriz. Los desarrollos de las marchas son excesivamente largos, y están orientados, sobre todo, a la economía. La quinta velocidad, que en el pomo de la palanca de cambios aparece con la denominación E, tiene una personalidad eminentemente ahorrativa; a 1.000 revoluciones del motor, la velocidad teórica es de 41,3 km/h. Gracias a ello, los consumos a velocidad constante son bajísimos: 4,6 y 6,4 litros por cada cien kilómetros, a 90 y 120 km/h. de cruce-ro, respectivamente. Incluso forzando

FRENOS


DISTANCIA DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	12,6
A 100 km/h.	36,5
A 120 km/h.	58,2

SONORIDAD



Al ralentí	55,2
A 60 km/h.	65,7
A 90 km/h.	67,0
A 120 km/h.	71,1
A 140 km/h.	75,4
A tope	78,6

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

el ritmo, nunca se llega a cifras elevadas.

Pero esta economía de marcha tiene su contrapartida en las prestaciones. El Santana se recupera con mucha pereza al apretar el acelerador en 4.ª o en 5.ª. Esto, en la práctica, quiere decir que si pretendemos efectuar un adelantamiento cuando circulamos en una de estas velocidades, debemos reducir a una marcha más corta para concluir la maniobra con rapidez y así evitar situaciones embarazosas. Las aceleraciones, por el contrario, son bastante buenas, al igual que la velocidad máxima, que supera sobradamente los 150 km/h., y además, se consigue en quinta.

La palanca de cambios es muy agradable de manejar. Las marchas entran con una suavidad inusitada y sin la más mínima aspereza. Los recorridos entre las distintas posiciones son cortísimos, y es difícil equivocarse debido a su extraordinaria precisión.

El motor arranca con facilidad y rapidez en cualquier época del año. Incluso en las bajas temperaturas del invierno, la luz situada en el cuadro de mandos, que indica el tiempo necesario de precalentamiento, se apaga en pocos segundos y el motor se pone en marcha al primer intento.

El Santana Turbodiesel no tiene casi vibraciones, y el ruido es muy bajo con el coche rodando. Únicamente cuando el motor está frío o al ralentí se evidencia con claridad que se trata de un vehículo de gasóleo.

COMPORTAMIENTO



En el Santana Turbodiesel se ha logrado un buen compromiso entre la comodidad y la efectividad. La suspensión tiene un nivel óptimo de dureza que permite a los pasajeros viajar sin «sobresaltos» y al conductor disfrutar con el volante, con unos altos márgenes de seguridad.

El terreno favorito de este vehículo son las grandes autopistas o las carreteras anchas y con buen firme, pero se adapta también con una facilidad asombrosa a cualquier tipo de rutas. El Santana es un coche que se pega materialmente al suelo, y además, el balanceo de la carrocería no es excesivo, algo poco corriente en las berlinas de este tamaño.

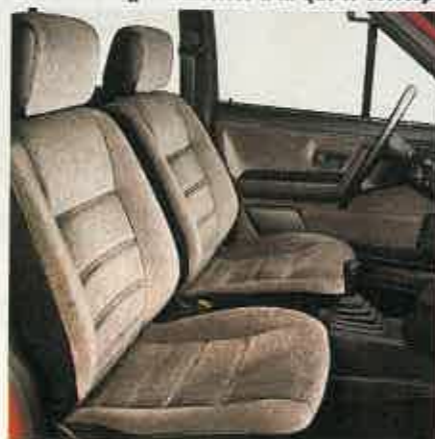
En el recorrido habitual que hacemos por carreteras de montaña nos convertimos por unos momentos en pilotos de rallies para ver dónde encontramos el límite al coche, y aunque este automóvil evidentemente no está pensado para un estilo de conducción así, quedamos satisfechos de sus aptitudes. Hay que ir bastante más deprisa de lo que lo hace cualquier conductor normal, sobre todo el comprador potencial de este modelo, hasta encontrar pegas a su comportamiento y vernos en situaciones de apuro. Al abordar curvas cerradas el morro tiene tendencia a seguir recto, si



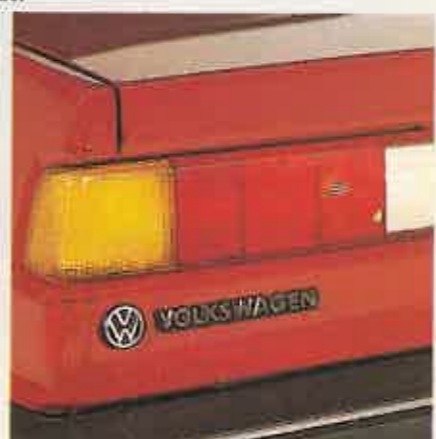
El acabado del Volkswagen Santana es irreprochable, pero la sobriedad interior le confiere un aspecto triste y pobretón. La impresión que da a primera vista es la de un coche de categoría inferior a la que le corresponde.



Detrás viajan dos adultos con gran comodidad; un tercero irá a disgusto por la forma del asiento en su zona central.



Los asientos delanteros son amplios y cómodos, aunque no tienen la suficiente sujeción lateral.



Los grupos ópticos posteriores son estrechos y alargados. Estéticamente proporcionan una bella elegancia.

la velocidad con que entramos es grande. Basta, entonces, con levantar el pie del acelerador y girar el volante hacia el interior del viraje algo más de lo habitual. Una vez que el vehículo ha tomado la curva y lo tenemos enfocado en la dirección que debemos seguir, se puede acelerar con energía y continuar sin problemas. Eso sí, hay que emplear siempre marchas cortas —la tercera, y en muchas ocasiones la segunda— para que salga con suficiente fuerza, lo que hace que las ruedas delanteras patinen ligeramente. Las curvas rápidas presentan menos complicaciones. Únicamente debemos ir dosificando el acelerador, sobre todo si es una zona de enlazadas donde las curvas se suceden en uno y otro sentido, para evitar que el coche siga de frente.

CARROCERIA



La carrocería del Volkswagen Santana versión 85 ha sufrido escasas modificaciones. Destacan únicamente unos nuevos paragolpes y una entrada de aire de mayores dimensiones en la parte inferior. El acceso al interior se realiza sin dificultad, gracias a la amplitud de las puertas y a que no hay obstáculos que esquivar para entrar o salir. Ya dentro, el espacio que queda es grande y pueden viajar cuatro adultos sin estrecheces. Un quinto ya se encuentra incómodo, pero no por falta de sitio, sino por el diseño del asiento trasero, que en la zona central, ocupada por el reposabrazos, es muy recto y sin forma para acoplar el cuerpo. Los asientos delanteros son amplios y cómodos en trayectos largos por su ligera dureza, aunque carecen de la suficiente sujeción lateral,

bajando un puerto, tienen cierta facilidad para fatigarse y acaban con muestras de cansancio. El tacto del freno es bueno, y se puede dosificar con facilidad la presión a ejercer sobre el pedal.

La dirección del Santana es suave y precisa, sin perder prácticamente sensibilidad cuando se rueda rápido. Tres vueltas y cuarto son las necesarias para llevar el volante de un extremo a otro —un valor razonable—, y las manibras de aparcamiento se realizan sin esfuerzo.

El sistema de frenos, de discos delante y tambores detrás, cumple su cometido. Al abusar de ellos, por ejemplo,

EQUIPAMIENTO



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



El Santana se pega al suelo como una auténtica lapa. El límite al que hay que llegar para que el coche haga extrañas cosas queda muy por encima de lo imaginable en un diesel de este tamaño.

PRESTACIONES

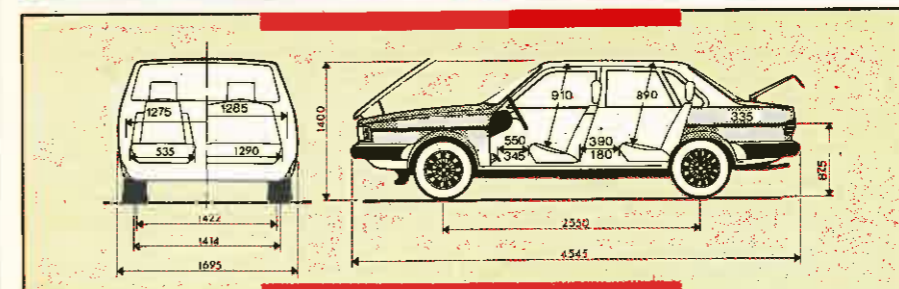


VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)	153,8
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	19,7
1.000 m. salida parada	37,2
De 0 a 100 km/h.	14,5
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	21,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	25,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	40,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	47,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..	15,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..	21,6

CONSUMO



CIUDAD	l/100 km.
A 27,7 km/h. de media	8,8
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	4,6
En conducción rápida	10,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	5,4
A 150 km/h. de cruceo	10,2
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado ...	7,3
Recorrido (kilómetros)	770



sobre todo, a la altura de los hombros. La persona sentada al volante del Santana se encontrará a gusto y podrá acoplarse con rapidez. Todos los mandos quedan al alcance, sin necesidad de hacer extrañas contorsiones para llegar a ellos. El volante es bastante vertical, por lo cual, una vez definida la postura que le guste a cada uno se llega a cualquier punto sin estirar mucho los brazos.

Un punto negro del Santana es la climatización. La entrada de aire por las rejillas del salpicadero es casi nula si no se hecha mano del ventilador, y aun con éste conectado no es del todo suficiente.

El acabado es óptimo. Todo encaja con precisión, y los distintos remates, o las costuras de los asientos, están hechos a conciencia. Sin embargo, el interior da aspecto de pobreza. Es de una sobriedad abrumadora, algo característico de los vehículos germanos, que no será muy del agrado de los directores generales, a quienes la administración ha designado el Volkswagen Santana como coche oficial.

El maletero tiene unas dimensiones generosas, pero peca de excesiva altura a la hora de cargar bultos pesados.



FRENTE A SUS RIVALES

Existen muy pocos motores de 1.600 c.c. turboalimentados. Por eso pensamos que los vehículos con los que debe competir este modelo de reciente nacionalización serán coches de un tamaño similar, con mecánicas de mayor cilindrada y potencia parecida y con un pre-

cio final que oscile alrededor de los dos millones de pesetas. Hay ahora mismo en el mercado cuatro modelos que reúnen estas características, tres de ellos importados y tan sólo uno de fabricación nacional: el Fiat Regata 1.9 Diesel, el Ford Sierra GL 2.3 D, el Opel Rekord Diesel y el Peugeot 505 GRD.

El 505 es el más potente de todos, pero también el más gastón, en cuanto a consumo. En ambas cosas empatan el Santana y el Rekord, siendo el Ford Sierra el vehículo más económico, seguido del Fiat Regata, que, por el contrario, es el que menos caballos da.

En cuestión de precio, las diferencias son insignificantes para las cantidades de que hablamos, a excepción del Regata, que vale casi doscientas cuarenta mil pesetas menos que el siguiente modelo más barato.

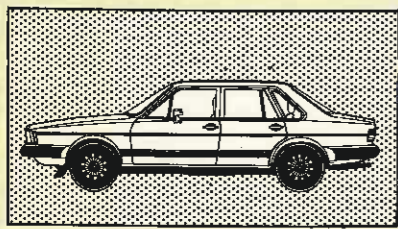
El comportamiento de todos ellos no ofrece dificultades, aunque sean distintos tipos de reacciones las que tienen, por ser unos tracciones delanteras y otros tracciones traseras.

El Volkswagen Santana es, por tanto, una opción perfectamente válida, al igual que todos los demás. Hay ciertos detalles diferenciadores, unos a favor de un coche y otros a favor de otro, que son los que tendrá que valorar el comprador en función de sus necesidades o, simplemente, de sus caprichos personales.

Jaime Hernández

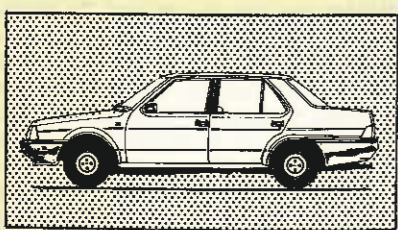
VW SANTANA GX TD 1.958.814 ptas.

Motor: delantero longitudinal. Tracción: delantera. Cilindrada: 1.588 c.c. Potencia: 70 CV a 4.500 rpm. Peso: 1.055 kg. Velocidad máxima: 153,8 km/h. Consumo medio ponderado: 7,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 335 litros.



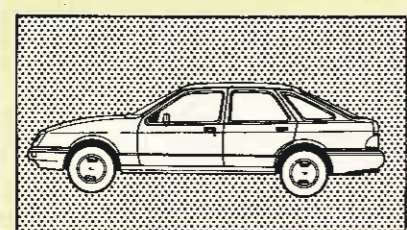
FIAT REGATA 1.9 D. 1.720.160 ptas.

Motor: delantero transversal. Tracción: delantera. Cilindrada: 1.930 c.c. Potencia: 65 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.000 kg. Velocidad máxima: 150,1 km/h. Consumo medio ponderado: 7,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 418 litros.



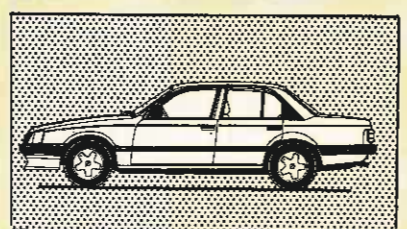
FORD SIERRA GL 2.3 D 1.957.565 ptas.

Motor: delantero longitudinal. Tracción: trasera. Cilindrada: 2.304 c.c. Potencia: 67 CV a 4.200 rpm. Peso: 1.180 kg. Velocidad máxima: 155 km/h. Consumo medio ponderado: 6,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 360 litros.



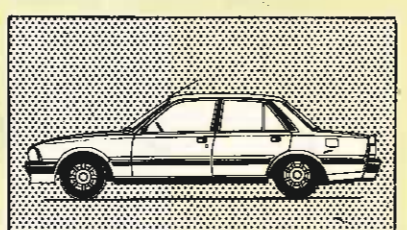
OPEL REKORD DIESEL 2.099.863 ptas.

Motor: delantero longitudinal. Tracción: trasera. Cilindrada: 2.260 c.c. Potencia: 70 CV a 4.400 rpm. Peso: 1.235 kg. Velocidad máxima: 160 km/h. Consumo medio ponderado: 7,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 381 litros.



PEUGEOT 505 GRD 1.962.274 ptas.

Motor: delantero longitudinal. Tracción: trasera. Cilindrada: 2.498 c.c. Potencia: 76 CV a 4.500 rpm. Peso: 1.295 kg. Velocidad máxima: 150 km/h. Consumo medio ponderado: 7,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 387 litros.



Mercado



Primer semestre del 85 VENTAS COCHES NACIONALES

	Unidades	Penetración (%)
1. Renault	79.886	34,2
2. Ford	34.897	15,0
3. Seat	29.942	12,8
4. Peugeot	20.858	8,9
5. Opel	20.317	8,7
6. Volkswagen	19.224	8,2
7. Citroen	16.036	6,9
8. Talbot	12.240	5,2
Seat + VW	49.166	21,1
Peugeot + Tal.	33.068	14,2
TOTAL	233.400	100,0

VENTA COCHES DE IMPORTACION

1. Opel	8.847	32,0
2. Ford	3.201	11,6
3. Renault	3.102	11,2
4. Fiat-Lancia	2.418	8,8
5. Volksw.-Audi	1.966	7,1
6. BMW	1.757	6,4
7. Austin Rover	1.490	5,4
8. Mercedes	885	3,2
9. Citroën	853	3,1
10. Alfa Romero	800	2,9
11. Volvo	794	2,9
12. Peugeot	512	1,9
13. Nissan	287	1,0
14. Skoda	218	0,8
15. Lada	187	0,7
16. Wartb.-Trabant	165	0,5
17. Saab	68	0,3
18. Porsche	55	0,2
19. Jaguar	39	0,1
20. Ferrari	13	—
21. Morgan	5	—
22. Talbot	3	—
23. Maserati	2	—
TOTAL	27.622	100,0

COMO se viene apreciando desde que comenzó el año, Renault se distancia claramente de cualquier otra marca nacional, doblando incluso el número de ventas del segundo Ford. El éxito del R-11 y las buenas ventas de R-5 R-18 son los causantes de que uno de cada tres coches que se venden en España sean de esta marca. Gracias al apoyo de los Volkswagen fabricados en Pamplona, Seat (su red comercial, que no la marca) se sitúa en segunda posición, con el 21,1 por ciento del mercado, justo por delante de Peugeot-Talbot, si bien esta última marca conoce las más bajas cifras de ventas de su historia reciente. Opel, con el Corsa como modelo único, bastante hace con lo

que tiene, siendo la salvación de su red su extraordinaria cifra de ventas de coches de importación, gracias a los Ascona y sobre todo a los nuevos Kadett. El día que al fin se fabriquen en Zaragoza y se vendan a precio nacional, Opel aspirará al menos al 15 por ciento del mercado. Citroën, con el BX como único bien vendido, necesita urgentísimamente renovar el GSA, e incluso el más reciente Visa, porque el LNA y el 2 CV ya no cuentan. Entre los importados, superioridad absoluta de Opel, que se permite el lujo de vender bien tres modelos (Ascona, Kadett y Rekord), mientras que sus rivales tienen que contentarse con un único modelo: el Sierra por parte de Ford y el R-25 de Renault.

Oferta de la semana

CONCURSO SEAT

Seat, a través de sus concesionarios, ha puesto en marcha un concurso, en el que pueden participar todas las personas que, antes del día 31 de agosto de 1985, superen las siguientes pruebas:

— En visita a un concesionario, el concursante deberá elegir un coche, y buscar un total de 12 estrellas que estarán escondidas en varias partes del coche. Cada una de las estrellas lleva un

número anotado. Una vez localizadas, se sumarán las 12 cifras y al total se le añadirá el número del carnet de conducir.

Una vez hallada la suma total, las tres últimas cifras del resultado indicarán la cantidad de dinero a percibir en caso de ser agraciado con el primer número del sorteo.

— Posteriormente, el concursante ha de lanzar cinco dardos a un mapa de Europa que le mostrarán, y ha de acertar con uno de ellos a un país.

Una vez hecho esto, se rellenará un boletín, indicando la cifra del importe hallado y el país acertado con el dardo. Este boletín se enviará a Seat.

El día 10 de septiembre de 1985 tendrá lugar el sorteo en el que el premio único consistirá en:

- Un Seat Ronda P.
- Viaje con todos los gastos pagados al país acertado con el dardo.
- La cantidad de dinero hallada en la suma.

Agenda

Del 30 de julio al 5 de agosto

Televisión

El domingo día 4 de agosto se celebra el **Gran Premio de Alemania de Fórmula 1**. Televisión Española tiene previsto conectar con el circuito de **Nurburgring** para ofrecer por la Primera Cadena, a las 14,25 horas, la salida, y a las 16,55, la llegada.

También el domingo 4 de agosto se celebra en el circuito de **Silverstone** el **Gran Premio de Gran Bretaña de Motociclismo**. Aunque en la programación de televisión no está prevista la retransmisión de este Gran Premio habrá información dentro de los espacios deportivos del domingo, con imágenes del mismo.

Coches

La **Subida al Muncó**, puntuable para el **Campeonato de España de Montaña**, se celebrará en tierras asturianas el domingo 4 de agosto. Ese mismo día también tendrá lugar en Andalucía el **Rallye de Verano**, la **Subida a Cueva Grande**, en Canarias, el **Autocross de Udala**, y el **Gran Premio de Vigo de Autocross**.

Motos

Los días 3 y 4 de agosto tendrán lugar las siguientes pruebas de motocross y trial: **Homenaje C. Cancela**, en La Coruña, **XI Trial Ciudad de Morella**, en Castellón, **Motocross Villa de Tobarra**, en Albacete, **Trial Fitero**, en Navarra, y **Motocross Gobierno Vasco**, en Vizcaya. También el domingo día 4 de agosto tendrá lugar el **Trofeo de Velocidad de Verano**, en Carcagente (Valencia) y la **Subida de Velocidad a Sueiro**, en La Coruña.

MOTORES WANKEL

QUISIERA saber si en la actualidad existe algún coche que lleve motores rotativos tipo Wankel y cuáles son las ventajas e inconvenientes de este tipo de motores. Tengo entendido que en todo vehículo con tracción y motor delantero la presión de aire de los neumáticos delanteros debe ser superior a los traseros. Si es así, ¿por qué muchos fabricantes recomiendan justamente lo contrario? ¿Qué presión me recomiendan para un R-18 con neumáticos 155 SR 13, teniendo en cuenta el clima de esta zona?

Yeibol's Enterprice.
Aretxabaleta (Guipúzcoa)

Respuesta: De gran producción, sólo la firma japonesa Toyo Kogyo, fabricante de los Mazda, utiliza estos motores, de los que posee la patente. En la actualidad se utilizan en los mo-

delos Cosmo 929 y RX/7. Sobre sus ventajas e inconvenientes se ha hablado mucho en los últimos años, pero el hecho cierto es que apenas se utilizan ya estos motores, que tienen un grave hándicap frente a las medidas anticontaminantes, así como un notable problema de desgaste de los elementos de estanqueidad. Como ventajas, son bastante más elásticos que los motores convencionales y tienen muchas menos partes móviles, por lo que las averías son menos frecuentes.

Tiene toda la razón en lo que dice de las presiones recomendadas. Siempre hay que inflar un poco más el eje sobre el que descansa el mayor peso. Para su caso concreto, y si viaja sólo con las plazas delanteras ocupadas, son razonables las presiones 2,0 delante y 1,8 detrás, pero en esto hay siempre una cuestión de gustos personales para conjugar el confort y la deriva, por lo que tiene que ir probando hasta encontrar lo que más le agra-

de, variando ligeramente estos valores.

SUZUKI MUY ESPECIAL

ES escribo para pedirles la dirección del fabricante del Suzuki Santana SJ 410, pues quiero solicitar un vehículo especial, ya que soy hemipléjico.

El vehículo tendría que incorporar, entre otras cosas: cambio automático, dirección asistida, servofreno, pomo en el volante y acelerador en el pie izquierdo, y, a ser posible, de mayor cubricaje, algo así como el Lada Niva 1600. No sé si podrá ser atendido, pero tengo mucho interés en este tema.

José M. Bas.
Barcelona

Respuesta: La verdad es que mucho nos tememos que lo que quiere es difícilísimo de lograr. Nada hay imposible, pero no creemos que el Suzuki sea el vehicu-

Cuéntenos su caso

lo más apropiado para llevar a cabo las transformaciones que necesita. Sinceramente, le recomendamos que se dirija a cualquiera de los varios talleres que se dedican a las transformaciones para disminuidos físicos, que tienen una amplia experiencia en este campo. De todos modos, la dirección de Santana, S. A., fabricante del pequeño Suzuki, es: Avenida a Manóteras, 6. Madrid 28050. Estamos seguros de que, en todo caso, la firma se tomará un enorme interés en su consulta.

NEUMATICOS PARA UN SOLARA

SOY poseedor de un Talbot Solara SX con 41.000 kilómetros y me encuentro ante la urgente necesidad de cambiar de neumáticos. En la actualidad dispongo de los Michelin 165 SR 13 y quisiera cambiarlos por otros de la mis-

ma marca pero de perfil 65 ó 70, que fueran más anchos pero que no varieran el desarrollo del coche.

Francisco Fdez. de Castro.
Zamora



Respuesta: En perfil 65, el desarrollo equivalente sería una 195/65 SR 13, que no fabrica Michelin; tendría que pasarse a una llanta 14, con el consiguiente cambio de llantas y montar una 175/75 SR 14, que tienen en Michelin en el modelo MXV. Para nosotros, lo más aconsejable es una 185/70 SR 13, que Michelin

ofrece como MXL o como MXV, esta última es ya del tipo HR, notablemente más cara pero de mejor agarre y menor duración. En cualquier caso, los desarrollos se mantienen sin variación.

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

Calles. Locales. Autovías. Comarcas. Autopistas. Nacionales.

SOPA DE LETRAS

Aparcamiento. Taxis. Hospital. Oras. Niños. Cañada. Badén. Curva. Peatones. Stop. Preferencia. Camping. Teléfono. Monumento. Taller. Cruce.

CRUCIGRAMA

HORIZONTALES.— 1: Ser. 2: Cebar. 3: Gabriel. 4: Ra. Oiz. Eo. 5: Mari. O. Agro. 6: Abono. Traer. 7: Ona. L. Amo. 8: A. Tul. O. 9: Bujía. 10: SOS.

VERTICALES.— 1: Ma. 2: Rabo. 3: Garona. 4: Ca. Ina. B. 5: Sebo. O. Tus. 6: Ebrío. Lujó. 7: Raíz. T. Lis. 8: Re. Ara. A. 9: Légamo. 10: Oreó. 11: Or.

UTENSILIOS

El valladar.

EL PRIMERO DE LA MAÑANA.



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

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

LA PRIMERA DE LA TARDE.



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



LA COPE A TOPE.
EN BARCELONA RADIO MIRAMAR.

Lo dice el EGM.



**OPEL
CORSA,
EL PRESTIGIO
COMO META**



Movilauto, S. A.

Más de 20 años de experiencia en OPEL

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



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



**AGENCIA OFICIAL
MERCEDES BENZ**

- El mayor stock en vehículos Mercedes-Benz a estrenar y ocasión
- Entrega inmediata todos modelos
- Máxima valoración a su vehículo usado
- Todas fórmulas financiación, incluso leasing hasta 48 meses
- También ocasiones en BMW, Porsche, Volvo, etc.
- Garantía real hasta 12 meses
- Oferta especial 300 Diesel, estrenar

VISITENOS SIN COMPROMISO

Nuñez de Balboa, 3 435 11 83
(Semiesquina Alcalá) MADRID

RIPIO, S. L.

**RECTIFICADO DE MOTORES
DIESEL Y GASOLINA**

Reparación de culatas Equilibrado de cigüeñales
Equilibrado de transmisiones

Tels. 256 52 78

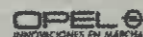
C/ Rufino Blanco, 17-21 246 30 40
28028 MADRID 245 11 36

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

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

Vealos en:

motor gas Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/61. MADRID
Víctor de la Serna, 12. Tels. (91) 458 85 00/04



Corsa TR

Corsa



Castellana Motor, S. A.



CASTELLANA, 278 -

Madrid 28046



TELS. 215 33 40 - 215 51 59

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

**¡¡COMPRUEBELO!
¡¡LE ESPERAMOS!!**

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

TAMBIEN ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte

FIAT UNO COCHE DE EUROPA

¿Quién da más?



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

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

*Precio total matriculado con impuestos incluidos

Y además puede salirle gratis

Véalos en: **Vagma, s.a.**

López de Hoyos, 62 - Tel. 411 67 44
Avda. de los Toreros, 14 - Tel. 245 72 02



AUTOMOVILES

RAMOS

COMPRA-VENTA

Avda. Pío XII, 25

Tel. (96) 347 64 36 VALENCIA

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

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

Como usted quiere comprarlos.

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

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



MOSA

Ronda de Valencia, 1. 228 01 00.
Sta. M.ª de la Cabeza, 70. 474 77 42.
P.ª Virgen Puerto, 63. 266 03 30. MADRID.
su concesionario PEUGEOT TALBOT



SUSCRIBASE A MOTOR 16

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

BOLETIN DE SUSCRIPCION

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

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

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

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

N.º impuesto en con fecha

Nombre Apellidos

Dirección (domicilio u. oficina)

Población Provincia

Firma:

Precios EXTRANJERO (1 año): España y Andorra, 6.370 ptas. Portugal, 7.060 ptas. Europa, Argelia, Marruecos y Túnez, 11.870 ptas. América, 17.770 ptas. Resto, 22.370 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.



Motor 16

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

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

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-A-MOTOR 16

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16, SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS. MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:

Comprar y vender

DASAUTO, S. A.
Concesionario Oficial
Su OPEL en DASAUTO
 Avda. Ciudad de Barcelona, 208
 Tel. 252 53 00
MADRID

PEUGEOT 205
CONTIGO AL FIN DEL MUNDO.
FINANCIACION ESPECIAL



MOTORLANDIA, S. A. EXPOSICIONES: Paseo de la Castellana, 268. Teléfono 733 96 98. SERVICIO Y RECAMBIOS: Avenida de Manoteras, 2. Plaza República Dominicana, 6. Su concesionario PEUGEOT-TALBOT

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.
 • 200 automóviles de selección seminuevos.
 • Con garantía firmada.
 • Servicio de talleres esmerado.
 • Condiciones económicas más ventajosas.
LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION
 Déenos su confianza.
 Paseo de las Delicias, 65 y 100 bis.
 Tel. (91) 468 46 08. 28045 MADRID



TALLERES TEAM
LO MEJOR EN AUTOMOVILES
IMPORTACION Y CLASICOS
DEPORTIVOS
 MARQUESA DE TORRECILLA, S/N
 (SEMIESQUINA ARTURO SORIA, 7)
 Tels. 407 62 19 - 407 63 24 MADRID-27

GERSTENMAIER
RECAMBIOS ALEMANES
 AVDA. LLANO CASTELLANO, 13.
 MADRID
 Tels. 729 09 11 - 729 02 44
 729 36 73 - 729 28 82
 729 30 82

MERCURY
MOTORES PARA SOÑAR



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

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

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



115 Servicios Autorizados en toda España

Importador para ESPAÑA:
TOURON, S.A.
 CALLE LA GRANJA, S/N
 ZONA INDUSTRIAL - ALCORCÓN (MADRID)
 TELEFONOS 651 03 00 - 652 40 33
 TELEX 23491 TURON E



SUSCRIBASE A MOTOR 16

Motor 16

Apartado Nº 330 F.D.
 MADRID

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

Comprar y vender

Colección «TODA LA HISTORIA»
 35 TITULOS DISPONIBLES: JAGUAR, FERRARI, BMW, RENAULT, HISPANO-SUIZA, MG, FORD, JEEP, ALPINE, PORCHE, ETC.

Auto creación

JAGUAR

Precio 700 PTAS.

Solicite catálogo de todas las colecciones.
 Precio: 200 Ptas. en sellos de franqueo.

C/ VALLES I RIBOT, 39 • Telf. 349 75 56 • 08027 BARCELONA

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

EMPRESA RECOMENDADA

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

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

MINUSVALIDOS

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

AUTOESCUELA Senz

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

autos Vilaza, S.A.
 FERNAN GONZALEZ, 39-TE. 274 00 66
 ACACIAS, 20-TE. 468 32 44/MADRID

OFERTAS ESPECIALES DE ESTA SEMANA

- Ford Fiesta. Muchos modelos.
- CX Diesel.
- Seat 132. Últimos modelos.
- Ford Taunus 2.0. Seminuevo, pocos kilómetros.
- Opel Corsa TR 1.2. con 85 km/h.
- Horizon. año 84. Impecable.
- Seat 128. sin entrada 7.000 más. Último modelo.
- Fura 2. casi a estrenar.
- Seat Fura. año 83. 5 velocidades.
- Renault 5. varios modelos, 8.000 más. GTL año 83. ocasión.
- Seat 131 Supermirada. año 83-81-80. berlina y familiar.
- Renault 4. año 83. Perfecto.

CREDITOS A 4 AÑOS 9,5 % INTERES
INFORMACION: 274 00 66
VISITENOS EN NUESTRAS EXPOSICIONES
 Fernán González, 39
 Acacias, 20
NUESTRA MAYOR CALIDAD «LA CALIDAD»

Talleres BENJA
ESPECIALISTA EN COCHES INGLESES Y LAMBORGHINI
COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS
 Taller y exposición en Madrid
 Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52

COMPRA VENTA DE AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION

TEO
 Sociedad Anónima AUTOMOVILES

POLIGONO INDUSTRIAL AYMAIR - PARCELA C-3
 SAN MARTIN DE LA VEGA (MADRID) TELEFONO 691 30 47 - 691 34 47

Tenemos para usted el Nuevo Opel Corsa 5 puertas.



i Venga a Conocerlo!

Encontrará modelos de la gama Corsa desde 554.200 ptas. F.F.

OPEL
 INNOVACIONES EN MARCHA.

Le esperamos en:
TALLERES PRIZAN, S. A.
 CONCESIONARIO OFICIAL
 TALLERES: Carretera de Extremadura, Km. 13,400 - Teléf. 619 75 07
 EXPOSICION Y VENTA: Teléf. 619 04 11 - ALCORCÓN (Madrid)

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

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

El Rallye París-Dakar

HE aquí una prueba que cada año gana en importancia y que ha empezado a dar lugar a que se recuerde a través de sellos para el correo. Quien ha hecho la primera serie en relación con este rallye no ha sido ni el país en donde se inicia ni el país en donde termina, sino uno que se atraviesa: Mali. El recorrido del rallye es así: Francia-Argelia-Niger-Alto Volta-Mali-Senegal. Es decir, que los participantes del mismo tienen que atravesar tierras de lo que hoy se llaman países de expresión francesa y que en su tiempo fueron parte del imperio colonial francés en África.

Esta serie, hecha por la República del Mali, se forma con tres sellos de: 240, 270 y 500 francos CFA., más una hoja bloque de 1.000 francos CFA. En esta figura, el recorrido del rallye,



ya, desde que se inicia en la capital de Francia y se termina en Dakar, la capital de Senegal, ciudad que ha conservado plenamente hoy día su mentalidad francesa de los tiempos coloniales.

Pero si esta serie es de propaganda del Rallye París-Dakar, también es un buen medio de propaganda de una marca de prestigio

mundial, como es la Mercedes-Benz, ya que únicamente vehículos de esta firma figuran en los sellos y en la hoja bloque. En el sello de 240 frs/CFA. figura el modelo de 1914 para carreras de competición; en el de 270 frs/CFA., una de las maravillas de la firma alemana, el deportivo modelo SSK del año 1929, y en el 500

frs/CFA., otro automóvil de carreras, el W-196 de 1954 y triunfador en aquellos tiempos en numerosas competiciones.

En cuanto a la hoja bloque, ésta muestra el todo terreno que ha participado en la última edición del Rallye París-Dakar.

Luis María Lorente

CAVA CLUB 16, Y RIOJAS TINTO SAGASTA 81 Y BLANCO SAGASTA 84

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEAN LO MEJOR.

Para usted, para todos los amigos del Club 16, están reservadas tres magníficas cosechas. Dos extraordinarias bodegas. El cava Raimat-Brut, por sólo 550 Ptas.; los vinos Rioja Sagasta 81 tinto, por sólo 400 Ptas., y Rioja Sagasta 84 blanco, por sólo 367 Ptas., de Bodegas Olarra.

Tres excelentes ofertas que Club 16 le ofrece a sus verdaderos amigos. Entre los cuales le contamos a usted. No se pierda esta interesante oportunidad. Oferta válida para la Península y Baleares.

Suplemento de 100 Ptas./caja para Canarias. Envíe este cupón al Club 16. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 MADRID.



Envíeme:

- cajas de 6 botellas de cava Club 16 al precio de 3.300 ptas/caja.
- cajas de 6 botellas de Rioja Sagasta 81, de Bodegas Olarra, al precio de 2.400 ptas/caja.
- cajas de 6 botellas de Rioja Blanco Sagasta 84, de Bodegas Olarra, al precio de 2.200 ptas/caja.

Nombre
 Dirección Tel.
 Localidad C. P.
 Adjunto talón a nombre de INREVISIA por un total de Ptas.

Como suscriptor n.º de
 he aplicado un descuento del 10% (total 2.970 ptas/caja cava Club 16) (total 2.160 ptas/caja Rioja Sagasta 81, de Bodegas Olarra) (total 1.980 ptas/caja de Bodegas Olarra), al importe de mi pedido.
 Las cajas serán transportadas por Aitena, S. A.

HORIZONTALES:

- 1: Ente.—2: Alimentar a los animales para engordarlos.—3: Nombre de varón.—4: Dios egipcio del Sol. Monte bilbaíno tristemente famoso por la reciente catástrofe aérea. Río español.—5: Abreviatura cariñosa de nombre femenino. Vocal. Extensión grande de campo.—6: Acción de potenciar la tierra con sustancia orgánica. Causar, ocasionar.—7: Terminación de aumentativo (femenino). Cifra romana. Dueño.—8: Vocal. Tela sutil que forma malla. Vocal.—9: Pieza que, en los motores de explosión, sirve para que salte la chispa que ha de inflamar la mezcla gaseosa.—10: Señal internacional de socorro.



VERTICALES:

- 1: Matrícula española de coche.—2: Cola, apéndice de ciertos animales. 3: Río francés que nace en el Pirineo español.—4: Negación. Terminación de diminutivo (femenino). Consonante.—5: Grasa sólida y dura que se saca de los animales herbívoros. Vocal. Posesivo, plural.—6: Beodo, bebido. Exceso en la pompa, en el adorno, en el regalo.—7: Origen o principio de que procede una cosa. Consonante. Flor heráldica.—8: Nota musical. Labra la tierra. Vocal.—9: Cieno, lodo pegajoso.—10: Ventiló, expuso al aire.—11: Matrícula gallega de coche.

PANEL LOCO

LELAS	C	
CALLOS	E	
AVISOTA	U	
CARACOLE	M	
PATOSITAS	U	
CANALONES	I	

SOPA DE LETRAS

Localizar las 16 voces bastante corrientes en el argot de tráfico, que se hallan dispuestas de derecha a izquierda o viceversa, de arriba abajo y diagonalmente, tanto al derecho como al revés.

PANEL LOCO

Ordenando las palabras que aparecen en la primera columna y ayudándose con la letra de la columna central, formar seis vías de circulación.



(Soluciones, en pág. 35.)



Uno de estos utensilios no sirve para la reparación de un automóvil, ¿cuál es?



Ayuda a este campeón a llegar sin problemas a la meta, teniendo en cuenta que utiliza las líneas negras en su camino.

Sabemos que Vd. nos quiere...

¡¡GRACIAS!!



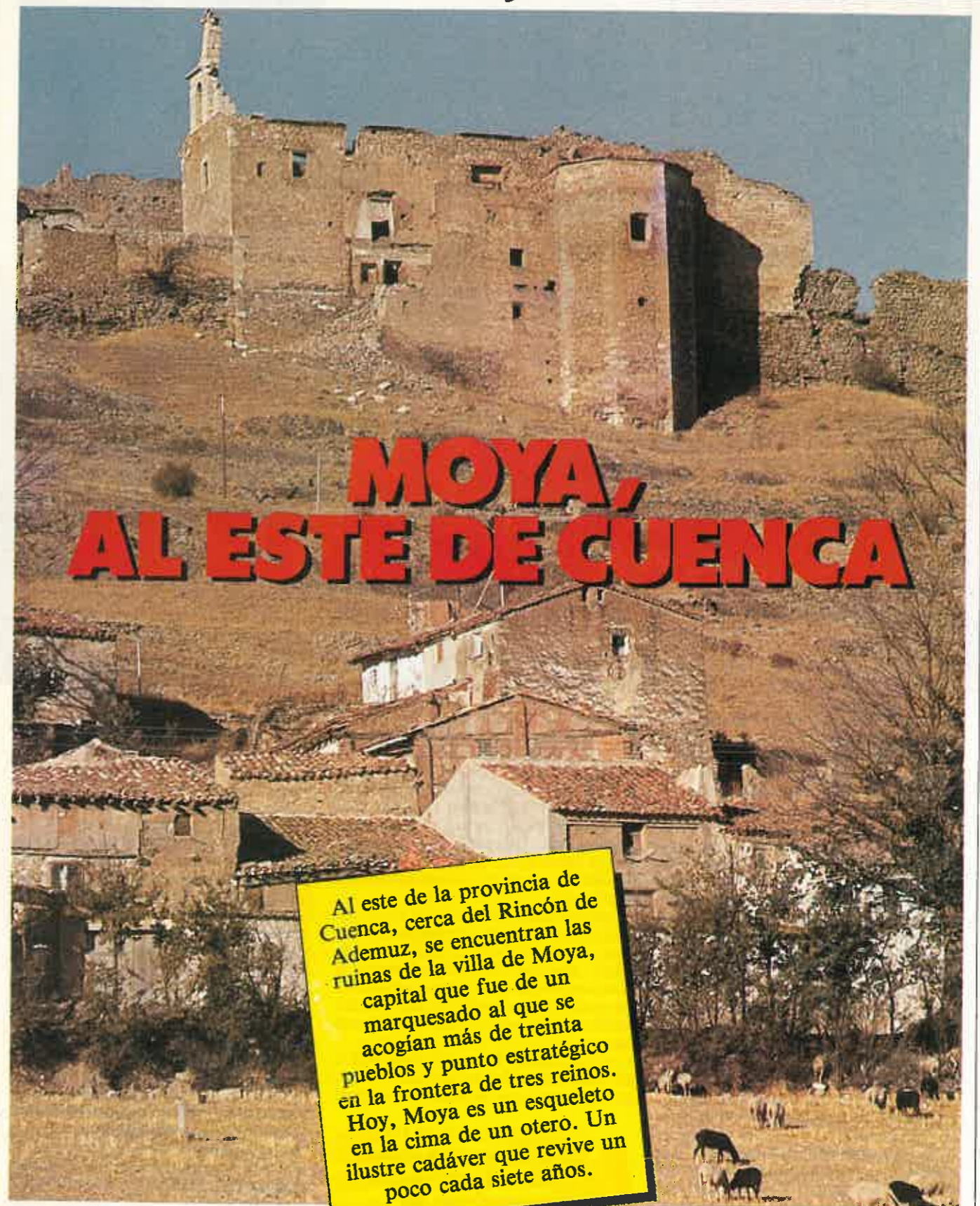
Porque conseguir su atención cada día, nos ha situado como la segunda emisora del área metropolitana de Madrid, en cuanto a audiencia... y por tercer año consecutivo... ¡¡Sabemos que Vd. nos quiere!!

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

Radio España
de Madrid

SU EMISORA

Viajes



MOYA, AL ESTE DE CUENCA

Al este de la provincia de Cuenca, cerca del Rincón de Ademuz, se encuentran las ruinas de la villa de Moya, capital que fue de un marquesado al que se acogían más de treinta pueblos y punto estratégico en la frontera de tres reinos. Hoy, Moya es un esqueleto en la cima de un otero. Un ilustre cadáver que revive un poco cada siete años.

POR los huertos de Moya reside Carlos Martín. De encontrarle, si no está en su casa, si acaso, será por su finca de almendros.
—¿Y qué hace allí, si no es indiscreción, Carlos?

—Ya ve: pues pensando y pensando.
—¿En qué?
—En sus penas que tiene.
Carlos Martín Sánchez suele estar en su finca de almendros, podando a lo

mejor, abonando quizá o recogiendo el fruto; cualquiera sabe si, como cada cual, pensando y pensando.
—Qué, Carlos, ¿subimos a Moya?
—Vamos allá.
Conque subimos. Carlos tiene una guapa sobrina que se llama Mari Car-



men, como las niñas de hace veinte años, que no se llamaban Pili, y es enfermera en Almansa. Mari Carmen conserva sus recuerdos infantiles (esos tan importantes) ligados a Moya. Lo que nos une a los tres en este viaje es una ruina. Moya es una ruina. Y es curioso cómo, para cada uno de nosotros, esa ruina tiene diversos significados; nos aporta distintas evocaciones. Me apresuro a decir, antes de que se me olvide, que las ruinas tienen para mí esa maravillosa cualidad evocadora capaz de poner en marcha los escondidos resortes de la imaginación de cada uno. Nadie queda indiferente ante una ruina, ni ante un cadáver.

El cadáver de Moya impresiona ya de lejos. No es un cadáver de cuerpo presente, sino un esqueleto. Ahora bien: daís una vuelta en el camino y se os aparece de pronto ese esqueleto altivo, en lo alto de un cerro, y una de dos: o se os eriza el vello superfluo o necesitáis un chequeo.

Tan reciente es la ruina de Moya que conoce supervivientes; es el caso de Carlos, quien, mientras voy tras sus pasos por entre las *aulagas* y los cardos, me va señalando dónde estaba su casa, qué solar fue la tahona, cuál el bar o la escuela, al tiempo que Mari Carmen recuerda travesuras y correrías infantiles por entre los pasadizos temerosos del castillo o los supuestos calabozos del alto del corregidor.

Aún en los años cuarenta, medio centenar de vecinos vivían en Moya. Cuando estos últimos pobladores emigraron, desaparecieron las maderas de todas las casas, aprovechadas para otros lugares. Un pueblo puede ser deshabitado sin caer; sólo cuando se le quita su esqueleto de madera, sus jambas, sus vigas, sus cabrios, todo adolece y se desmorona. Es el caso de Moya.

—Parece como si hubiera sufrido un bombardeo, o un terremoto.

—Diga usted que sí. Sólo dos edificios se conservan íntegros, en pie y frente a frente. Son la iglesia principal (la de Santa María) y el Ayuntamiento. Si se retan entre sí a ver quien aguanta más, o tan sólo desafían al tiempo, es cosa que no está clara.

Esta iglesia de Santa María la Mayor fue edificada sobre la antigua mezquita, lo mismo que se retocó el alcázar

MOYA es una ruina. El cadáver de Moya impresiona ya desde lejos. No es un cadáver de cuerpo presente, sino un esqueleto altivo en lo alto de un cerro

árabe, tras la toma de Moya por Alfonso VIII, en 1183. Lo que queda en pie —que es mucho— de la doble muralla, eso sí, es árabe casi en su integridad.

—Y aquí está la puerta de la villa, y aquí el escudo. Por allí, si le parece, vamos a la puerta Falsa, por donde bajaban las monjas franciscanas de La Concepción. Tal convento de San Francisco, que está fuera de Moya, en la vega, si es que no bajaban por un túnel que dicen que había; un túnel secreto, claro.

Mari Carmen se asoma a los grandes boquetes, como aljibes arruinados, del desaparecido claustro.

—Cuando bajábamos ahí había mucha corriente de aire. Si sería del túnel, o de qué.

Esta villa tuvo nueve iglesias y un hospital en sus buenos tiempos. Lo que queda de ella —salvo en el caso de Santa María la Mayor— suele ser poco. Algunas espadañas, recordadas al aire, muestran su ruina a los cuatro vientos, todas descampanadas.

—No se imagina usted la cantidad de campanas que había en Moya. Fíjese qué algarabía cuando tocan todas en las fiestas grandes. Ahora, están las pobres repartidas por Landete, Santo Domingo, Algarra, Garcimolina y vaya usted a saber dónde más.

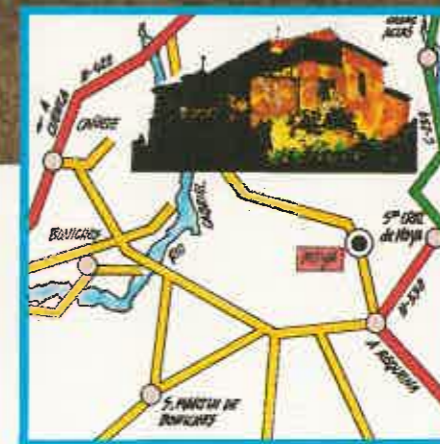
En casa de algún forajido, quizá, como tantas piedras que han sido arrancadas, hasta escudos completos, de es-

ta ciudad tan vieja, tan peleona, tan devota.

Digo lo de peleona porque la historia de Moya es un no vivir de guerras, sitios, asaltos. Ahorro al lector la relación pormenorizada de los hechos bélicos protagonizados por esta ilustre ruina, pero no me quedaré sin decir que arrancan de los primeros tiempos históricos, siguen con conquistas y reconquistas entre cristianos y moros, pasan por la guerra de sucesión, la lucha contra Napoleón y las guerras carlistas, hasta terminar en la última contienda civil. ¡Cuánta cicatriz y cuánta matadura!

Lo más curioso que los moyanos cuentan de su pasado bélico es la escalada que hizo de la inexpugnable fortaleza el caballero llamado Alvaro Muriño, o Alvaro Das Mariñas, quien, al decir de viejos cronistas, subió apoyándose sucesivamente en dos puñales, uno en cada mano, que iba clavando en las juntas de los sillares. Estimulados por tal ejemplo, cuentan que los demás caballeros cristianos se dieron a escalar como fieras y allí cayó Moya con toda su morisma. Este Muriño cambió su apellido por el de Moya. Mucho después fue la villa señorío y finalmente marquesado. Diecinueve marqueses han tenido Moya, el último de los cuales es la actual duquesa de Alba.

No tiene nada de particular el que esta ciudad haya pasado tantos avatares



bélicos si se considera no sólo su arrogancia orográfica, sino también política. Moya fue un enclave entre tres reinos: Aragón, Valencia y Castilla. «Llave de reinos», llama a Moya uno de sus más dilectos historiadores, Teodoro Sáez Fernández, de cuya sapiencia tanto se ha servido este modesto cronista.

Por ejemplo: cómo cuenta don Teodoro el incendio que se produjo en San Bartolomé durante el septenario de

SOLO dos edificios se conservan, íntegros, en pie y frente a frente. Son la iglesia principal y el Ayuntamiento, que se retan entre sí a ver quién aguanta más

1927. Bien: primero nos ponemos en situación y luego explico lo del septenario.

San Bartolomé. Apoyadas en una sojería de cascote y matorral, las arquerías de la iglesia, como un gran esqueleto de ballena, sujetan hoy la bóveda celeste. Pero en 1927 todo estaba en pie, esplendoroso. Los moyanos, desde 1639 y cada siete años, suben, desde un pueblo no muy lejano que se llama Garaballa, la imagen de Nuestra Señora de Tejada, y la custodian durante nueve días. Esta es la celebración llamada del septenario, que congrega aquí a multitud de moyanos. Pues bien, allá por septiembre de 1927, la imagen había sido subida desde Garaballa e instalada en esta iglesia moyana de San Bartolomé, cuando se produjo un tremendo fuego que arrasó templo, imágenes y ornamentos. Don Teodoro, a lo que iba, recoge unas coplas populares que dan noticia del hecho con ripios encantadores:

*Las lágrimas a torrentes
corrían por aquel suelo;
era un cuadro de tristeza
ver a la imagen ardiendo.*

Restaurada, la Virgen de Tejada sigue protagonizando una *subida* a Moya —o lo que queda de Moya— cada siete años. El último septenario se celebró en 1983. Habrá otro, pues, en 1990, con novenario, verbena y quien sabe si hasta toros, fiesta a la que los



moyanos son muy aficionados. De aquí a entonces, veremos si la Asociación de Amigos de Moya, creada recientemente, puede mantener en su equilibrio inestable todas las piedras de esta impresionante ruina.

Por cierto, que esta advocación de Tejada tiene su prosapia. Encontré un libro escrito en 1779 por un teólogo de la Universidad de Alcalá llamado Antonio Gaspar y Vermejo. He aquí su relato de un milagroso hecho atribuido a la Virgen:

«Año de mil doscientos cinco a veinte y cinco de diciembre se apareció la Virgen Santísima a María de Gracia, que vivía en el Arrabal de Moya, y la dijo que tuviera cuidado con encender los sábados la lámpara en el sitio que se había aparecido, hasta tanto la fundasen casa; y viniendo una noche la degolló su marido, pensando venía de hacerle traición, el cual anduvo tres días

Datos para el automovilista

PARA llegar a Moya desde Madrid lo mejor es viajar por la N-III hasta Tarancón y desviarse a Cuenca por la N-400 (total hasta Cuenca, 165 kilómetros). Por la N-420 seguir por Cañete y Salinas del Manzano hasta poco antes de Salvacañete (otros 90 kilómetros), para desviarse allí hacia Moya (20 kilómetros). Otra opción es, siempre por la N-420, desviarse un poco más allá de Cañete, por Huérguina a Landete y Moya. El total aproximado de kilómetros desde Madrid es de 275.

Desde cualquier punto de Levante, hay que buscar la N-330, que pasa por Landete.

sin apartarse de la cuesta de Moya y preguntando a unos hombres por su mujer, le dijeron estaba buena con unas vecinas a la puerta, el cual vino y la halló dando gracias a Dios, y sólo tenía una señal en la garganta como cinta colorada.»

Apoyándose en su cachava, Carlos trepa bien, y Mari Carmen mejor, por entre las ruinas del castillo, cubierto de yedra al frente, tapizado de abrojos e ifoso. Orificios misteriosos llevan a recónditas cámaras. Junto a una saetera abierta al abismo, una escalerita truncada sube directamente al cielo. La piorrea de los siglos ha convertido el almenaje en dentadura de viejo.

En el interior de la torre, donde estuvo el cuerpo de guardia, las paredes están cubiertas por inscripciones y nombres de enamorados.

Texto y fotos: Eduardo Delgado

Tarjetas Postales



Xavier Domingo

A su llegada a Aviñón, el Ródano es uno de los ríos más bellos del mundo. Abandonad la autopista y coged la nacional a la altura de Roquemaure, por ejemplo, y aminorad la velocidad cuando lleguéis a las primeras viñas de Château-neuf-du Pape, que hizo plantar Clemente V, uno de los más interesantes pontífices del cisma occidental.

Clemente V era benedictino y muy aficionado al vino. Desde la Borgoña y Ródano abajo hacía llegar hasta el palacio papal los mejores toneles y, en las suaves colinas de Château-neuf, puso su propio viñedo. La historia cuenta que, a fines del verano cuando ya se aproximaba la vendimia y la uva rezumaba, el Papa y sus cardenales iban a la viña y tumbados a la sombra de algunas higueras departían de sus cosas, que era poco teológicas y sobre todo comerciales, mientras hacían merendola entre tiento y tiento a la bota.

En ese paisaje no es difícil reproducir en imaginación la bucólica y papal escena. A partir de las viñas de Château-neuf, el Ródano riega una fertilísima vega llena de frutales y de verdor, aún más perfumada y jugosa cuando el río llega a orillas de Villeneuve-les-Aviñon y a la isla de la Bartelasse, no lejos del famoso puente que no es sino mitad de puente y, en el cual, «lòn i danse, lòn i danse, lòn i danse tout en rond».

Desde Villeneuve se aprecia bien toda la belleza del gótico palacio de los papas disidentes y franceses, todos ellos ávidos de riqueza, atrabiliarios despilfarradores, amigos de la buena vida en todos sus aspectos, simoniacos y grandes hombres de negocios.

En invierno el viento se vuelve loco y lo arrasa todo.

El Ródano ruga como el mar. La gente, por la calle, se arruga, se achica, se hace una bola a fin de ofrecer menor resistencia al huracán. Los cráneos se ahuecan, los sesos se van por las orejas y hay gente que sale inopinadamente al monte y al día siguiente los encuentran colgando de un árbol. Se han suicidado. Efectos del mistral, que

Sur le Pont d'Avignon

así se llama ese viento que puede soplar días y días sin que haya una nube en el cielo. En lengua provenzal dicen que estos suicidas estaban «fadá», o sea, encantados por hadas por haber estado



demasiado tiempo expuestos al furor del mistral.

Lo mejor es refugiarse en algún bar y sentarse tranquilamente tomando un perroquet, un periquito, es decir, un pernod con menta o, si se dispone de un patio abrigado, distraerse jugando una partida de petanca.

Poco a poco, mientras vamos tirando bolas tratando de acercarlas al «couchonet» llegará la hora de la cena. La cocina provenzal es directa, natural y sana. Oscila entre la de Cataluña y la de Italia. Puede, por ejemplo, que hoy tengamos una buena sopa de pistou, que lleva pochas tiernas, vainas, zana-

horra, nabo, calabacín y pastas secas. Se perfuma con albahaca fresca, machacada en el mortero junto con queso parmesano y aceite de oliva. O una daube, que es ternera estofada al vino blanco, con zanahorias, tocino magro, patatas, cebolla y aromatizado el guiso con laurel y tomillo.

Son famosos en la zona los quesos de cabra, frescos o curados en aceite, que entran tan bien con los alegres y ligeros vinillos del vecino Loubéron.

La vida es apacible y perezosa, sensual y golosa, como en todas las tierras de matriarcado mediterráneo. La prensa está dominada por el multimillonario «Le Provençal», propiedad del eterno diputado alcalde socialista de Marsella, Gaston Defferre. Es un periódico que sólo trae buenas noticias, noticias locales, bodas y banquetes y los resultados de las partidas de petanca. Noticias muy flojas, nunca inquietantes, excelentes noticias republicanas y laicas, como el encuentro de los veteranos de la guerra del 14-18 en la fiesta de los bomberos de Ca-vailon.

«Le Provençal» se lee sentándose en una terraza y degustando una anisette o un pastis. Tiene el periódico una cantidad impresionante de páginas y correspondientes en todos los pueblos de la región. Así, mientras gozas de la somnolencia matinal, te vas enterando de un montón de insípidas menudencias locales o llegan a tu mesa multitud de personajes insignificantes, héroes del día de quienes nunca

volverás a leer el nombre. El que ganó el concurso de comedores de mirlos. El que fue condecorado tras dirigir la banda municipal durante treinta años seguidos. El de la que confeccionó la mayor tarta de rubarbo. El de la señorita que se fue a París para estudiar piano. En cambio, las siempre conflictivas noticias internacionales apenas si ocupan una página perdida en el interior del grueso diario. Gaston Defferre trata de mantener a sus lectores en un estado infantiloides y agudamente cretino, y lo consigue sin grandes dificultades. «Sur-le-pont d'Avignon lòn i danse, lòn i danse...»

1 Ideas

España necesita

La Violencia que no cesa.



Ideas para la democracia. La revista editada por Grupo 16 que trata los temas que más preocupan a los españoles. Escrita por especialistas en cada materia. En este número 2, IDEAS estudia en profundidad un tema de dramática actualidad: "Violencia Política y Terrorismo." IDEAS. La revista documento de nuestra historia. IDEAS. Lo que España necesita.

Pídala en su librería o envíenos el cupón relleno con sus datos y se la mandaremos de inmediato.

Deseo me envíen un ejemplar de Ideas para la Democracia por el precio de 650 Ptas.

Nombre

Dirección Tel.

Localidad C.P.

Adjunto talón a nombre de INREVISIA por un importe de 650 Ptas. Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41. 28037 MADRID.

EL RADIO CASSETTE, AMIGO Y COMPAÑERO

VIAJE MUSICAL

A quince años del 2000 cuesta mucho concebir un automóvil sin un buen aparato musical, de no ser que los amigos de lo ajeno se empeñen en hacernos menos llevaderos los multiatascos cotidianos.

La música y la radio son una compañía imprescindible para el conductor por diversos motivos. En primer lugar, un simple sintonizador nos permite estar informados al instante de la actualidad e incluso evitarnos algún que otro follón automovilístico si acertamos a dar en el momento preciso con la emisora que nos cuenta los problemas circulatorios de la ciudad.

Cuando el trayecto se convierte en viaje, la compañía de un buen equipo se hace poco menos que necesaria. Radio o cassette nos permitirá tener los ojos bien abiertos y hacer más placentero el largo desplazamiento.

Psicólogos y psicoanalistas han contemplado que la música, incluso, puede hacer cambiar el carácter de un conductor. Y también su disposición en el volante.

Por ejemplo, ciertos estudios demuestran que es poco aconsejable escuchar canciones tranquilas en los viajes largos, incluso si se va acompañado. Las notas suaves y adormiladas pueden llevar al conductor a un estado de semisomnolencia, capaz de influir negativamente en los sentidos. En estos casos la probabilidad de accidente es elevada.

No es que ello sea necesariamente así

—nunca se puede generalizar—, porque ocurre que no en todas las personas produce algo el mismo efecto; sin embargo, médicos y psicólogos suelen recomendar para desplazamientos largos un tipo de música amena, divertida o un programa de radio vibrante.

Por el contrario, en la circulación urbana se produce justamente el efecto contrario y muchas veces la música fuerte —rock, heavy metal— induce a sus oyentes —especialmente jóvenes— a una conducción peligrosa para su integridad y la del prójimo.

José Luis Martín Palacín, director general de Tráfico, por ejemplo, no concibe tener coche y carecer en él de radiocassette. «Me gusta conducir con música —admite—, pero siempre que no distraiga la atención.» Los estudios

realizados a cabo para evitar imprudencias en este aspecto llevaron a la prohibición de los famosos auriculares musicales, «cascos» o «casquitos».

Efectivamente, la utilización de estos aparatos aísla al conductor del tráfico rodado, hasta el punto de producir una fijación obsesiva en lo que se tiene delante de la vista, sin percepción alguna hacia lo que ocurre por los lados ni detrás. Y ya se sabe que al volante hay que estar con los cinco sentidos.

Lo que no está demostrado es que la música —o la radio— haya sido causa de pocos o muchos accidentes. No hay la menor estadística al respecto y cualquier intento de ofrecerla sería engañosa, así como de escasa credibilidad. En realidad, muchos accidentes carecen de explicación lógica y son archivados sin conocerse la causa exacta que lo produjo. Siempre se ha hablado del alcohol, jamás de un aparato musical.

El marqués de Cubas, presidente de RACE, ignora, por ejemplo, este dato. «La verdad es que no conozco ningún caso de accidente por estar escuchando la radio o un cassette.» Al contrario que Martín Palacín, «yo, generalmente, no oigo música en el coche cuando voy conduciendo. Y si lo hago, me inclino por la clásica». Es un caso ciertamente atípico el suyo, pero tiene su explicación, porque admite que «casi siempre pongo la radio para escuchar los programas informativos o algún otro de actualidad».



José Luis Núñez

TIPO DE DESPLAZAMIENTO	MODERNA	SINFONICA FOLKLORICA MELODICA	ROCK	NOVEDADES
CORTO (Hasta 200 km.)	Spandau Ballet Eurythmics Duran Duran Bronski Beat Thompson Twins Jethro Tull Kool & The Gang Paul Young	Christopher Cross Style Council Dire Straits Kenny Rogers Dionne Warwick Mark Knopfler Cat Stevens Schubert Roger Waters	Elvis Presley Kinks Tina Turner Credence Clearwater Revival Huey Lewis & The News Meat Loaf Ramones	Lloyd Cole & The Commotions Mick Jagger Honey Drippers Firm Phil Collins Julian Lennon Friends Again
LARGO (Más de 200 km.)	Julio Iglesias Stewie Wonder Police Frankie Goes to Hollywood Ultravox Hall & Oates David Bowie Mecano Boney M Elvis Costello Michael Jackson	Lluis Llach Victor Manuel Serrat Mozart Beethoven Jean Michel Jarré Alan Parsons Lionel Richie Toquinho Vangelis Camei Plácido Domingo Beatles	Rolling Stones Shakin Stevens Deep Purple John Cougar Dave Edmunds Pat Benatar	Sade Colour Field Graham Parker Tears for Fears Jim Diamond Alison Moyet John Fogerty Bluebells Violent Femmes Billy Ocean
CIUDAD	José Feliciano Orquesta Mondragón La Unión Disco Miguel Ríos Presuntos Implicados Hombres G. Cadillac Alaska y Dinarama Elegantes Radio Futura Elton John	Luis Eduardo Aute Roxby Music Brian Ferry Azul y Negro Level 42 Shakatak Rocio Jurado El Fary Romeró San Juan Supertramp Roger Hodgson	Rosendo Rebeldes Bruce Springsteen Nick Lowe Robert Gordon Billy Squier	Roy Harper & Jimmy Page Debarge

ESPAÑA A TODA COSTA

MAS de mil seiscientas millas y veinticinco días entre navegación y descanso en puerto dan para muchas cosas entre regatistas y acompañantes, que siempre es un acontecimiento ruidoso y divertido en cada puerto que atracan. En su tercera edición esta regata ha alcanzado un nivel técnico y de participación envidiable. Los mejores barcos españoles, con el refuerzo de alguno adquirido fuera y la presencia de un barco argentino, el «Matrero II», y uno inglés, aunque residente en Málaga, el «Spanish Fly», en esta ocasión llevado por una tripulación australiana, han dado el imprescindible toque cosmopolita a ésta, la más larga y completa regata de cruceros de las que se celebran

Pedro Campos, a la cabeza de «Banco Atlántico». El y su tripulación han ganado las tres ediciones de esta regata, las dos últimas con los colores del Banco Atlántico.



«Lista de Lanzarote», el barco más bonito, decorado por César Manrique, tenía una magnífica y alegre tripulación, que realizó todo un esfuerzo para participar en la regata.



en las costas españolas. Pedro Campos y su tripulación ganaron por tercera vez esta regata a bordo del «Banco Atlántico», a pesar de que en esta ocasión tuvieron que vérselas con contrincantes de mucho fuste y talla, que a punto estuvieron de aguarles la fiesta justo al final. El patrón gallego es el que más experiencia tiene en esta regata y, contando con que esta tercera edición se podía presentar mucho más competida que las anteriores, planteó una completísima operación a base de alquilar un barco, bien probado y rápido, en Dinamarca.

La mayoría de los rivales, que por una u otra razón no consiguieron un nivel de organización parecido, como es lógico, al final pagaron con la derrota. Muchos barcos de competición se han estrenado en esta regata, barcos recién construidos, siguiendo las más modernas técnicas, a los que sus tripulantes daban los últimos toques justo la noche antes de la salida. Este es el caso



de el «Fortuna», diseño de Javier Viers, de parecido tamaño al de «Banco Atlántico». Este barco, con una magnífica tripulación, encabezada por Jan Santana y Toño Gorostegui, dos de los mejores patrones españoles, salió a regatear sin estar probado.

«Petromed» y «Long John» también hacían su primera regata en esta ocasión, el segundo fue el que más se resintió de esto, dado que se trata de un barco difícil y complicado, tanto de llevar como de poner a punto.

Otros barcos ya experimentados eran una incógnita, como «La Pinta», sin duda uno de los mejores cascos de regatas que existen en este momento, con un magnífico palmarés, pero dotado de una tripulación poco experimentada y compenetrada. El argentino «Matrero II» era una incógnita. Este magnífico barco, el más grande de los participantes, tiene una sólida tripulación y buen palmarés.

Otros como «Pacharán», «La Navarra», «Rondine» o «Spanish Fly» son barcos de crucero turístico, mucho más cómodos que los de competición,



«Fortuna» corta la línea de llegada al amanecer, bajo la impresionante mole de la Peña del Buciero y el faro del Cavallo en la bahía de Laredo.



«Banco Atlántico» pasa bajo la estructura de la plataforma petrolífera Casablanca, en el golfo de Salou. A la derecha, las tripulaciones manobran a toda prisa para izar los espinakers.

pero, por contra, más lentos y con escasas posibilidades a la hora de competir. Casos especiales fueron el «Alicante y Murcia», que rompió el palo el día antes de la salida, pero que su tripulación logró hacerse con otro barco en pocas horas, y el «Cacharel», que el año pasado había alcanzado la segunda plaza, pero que, con barco nuevo, en esta ocasión, salió con problemas en el mástil, reparado de urgencia, pues se rompió en el transporte por carretera. «Isla de Lanzarote» es un caso excepcional. La operación, sin patrocinador, se financió con una cuestación popular realizada en la Isla y, además, la rifa de un coche. El barco, para la ocasión, fue decorado por César Manrique, y resultó el más bonito de la flota.

La regata se disputó en condiciones de calma y poco viento a excepción de un par de días sueltos. Estos hacen que la navegación resulte muy tensa e incierta, el menor error de táctica puede costar horas y puestos de clasificación. Desde el principio, el «Banco Atlántico» atacó con agresividad, para tratar de ganar la regata, antes de que sus rivales encontraran la velocidad y el puesto en la flota. De hecho, al comenzar la cuarta etapa tenían una enorme

pero, por contra, más lentos y con escasas posibilidades a la hora de competir. Casos especiales fueron el «Alicante y Murcia», que rompió el palo el día antes de la salida, pero que su tripulación logró hacerse con otro barco en pocas horas, y el «Cacharel», que el año pasado había alcanzado la segunda plaza, pero que, con barco nuevo, en esta ocasión, salió con problemas en el mástil, reparado de urgencia, pues se rompió en el transporte por carretera. «Isla de Lanzarote» es un caso excepcional. La operación, sin patrocinador, se financió con una cuestación popular realizada en la Isla y, además, la rifa de un coche. El barco, para la ocasión, fue decorado por César Manrique, y resultó el más bonito de la flota.

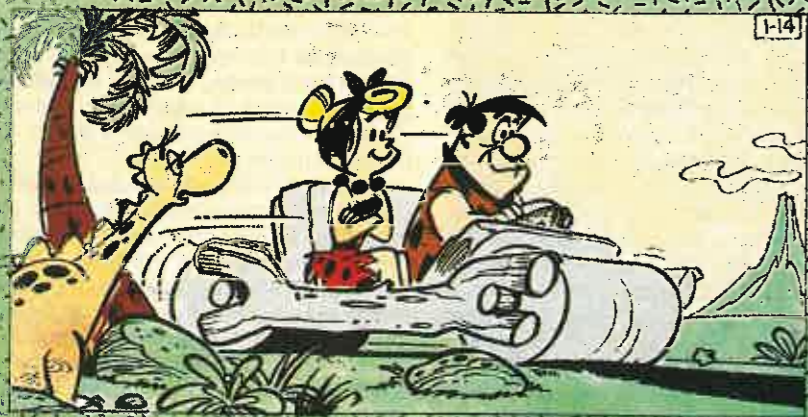
«Fortuna» sólo pudo hacer el sexto puesto, después de tres victorias seguidas. Esto fue un aldabonazo para la tripulación de Pedro Campos, que pasó a defenderse con todos sus medios en las dos últimas etapas. Pero había llegado la hora de «Fortuna», tras muchas millas en que la mala suerte, la poca velocidad y los errores les retrasaron. La tripulación de Santana y Gorostegui ya tenía el barco por la mano y muchas ganas de ganar, de esta manera, regateando como campeones, consiguieron adjudicarse las dos últimas etapas y recuperar más de cuatro horas frente a «Banco Atlántico». «Fortuna» ganó destacado en Bayona la Real y en la última etapa, ya cerca de Laredo, se despegó más de ocho millas por delante de «Banco». Gracias a un error de Pedro Campos y su tripulación, que en un momento determinado dejaron de marcar a sus rivales y les dejaron sueltos, el «Fortuna» acarició la posibilidad de ganar en la misma línea, pero una reacción en extremos de «Banco Atlántico» le permitió entrar segundos antes en Laredo, con sólo una hora de retraso sobre «Fortuna», el ganador de la etapa, que de esta manera quedó clasificado en se-

ventaja de más de siete horas sobre el grupo de los perseguidores, que encabezaba el «Fortuna», seguido de «Matrero II», y «Alicante y Murcia».

A partir de este punto las cosas cambiaron de una manera radical. Varios barcos, cuyas tripulaciones se habían compenetrado con las máquinas, contraatacaron con brío y las cosas comenzaron a ponerse duras para «Banco Atlántico». Primero fue el «Matrero», que ganó la cuarta etapa en Cascais, y recuperó más de tres horas, aquí «Ban-

gundo lugar. No solamente existió lucha por las dos primeras plazas, y toda la flota trataba de hacerlo lo mejor posible, y así por los puestos del tercero al quinto, en la última etapa se registraron tremendos duelos entre «Matrero II», «Alicante y Murcia» y «Petromed», este último realizó una magnífica etapa y terminó tercero en la general, recuperando dos puestos en sus aguas, pues es un barco de Santander.

Texto y fotos: José Luis de la Viña

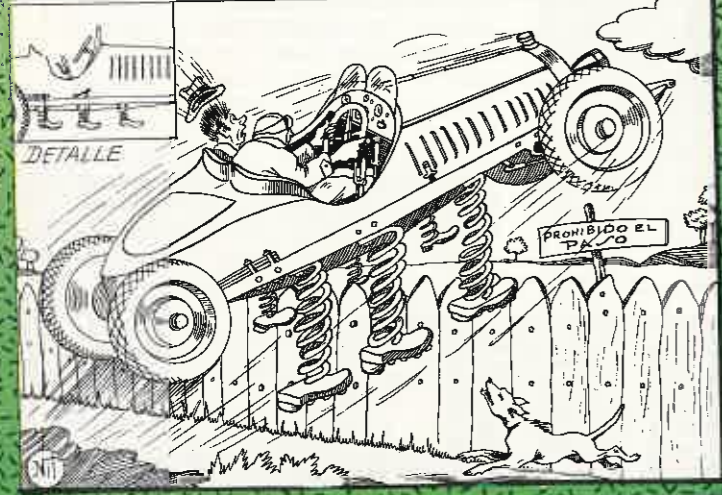


Instrumentario y prehistórico. El «topolino», un invento de los Picapiedras.

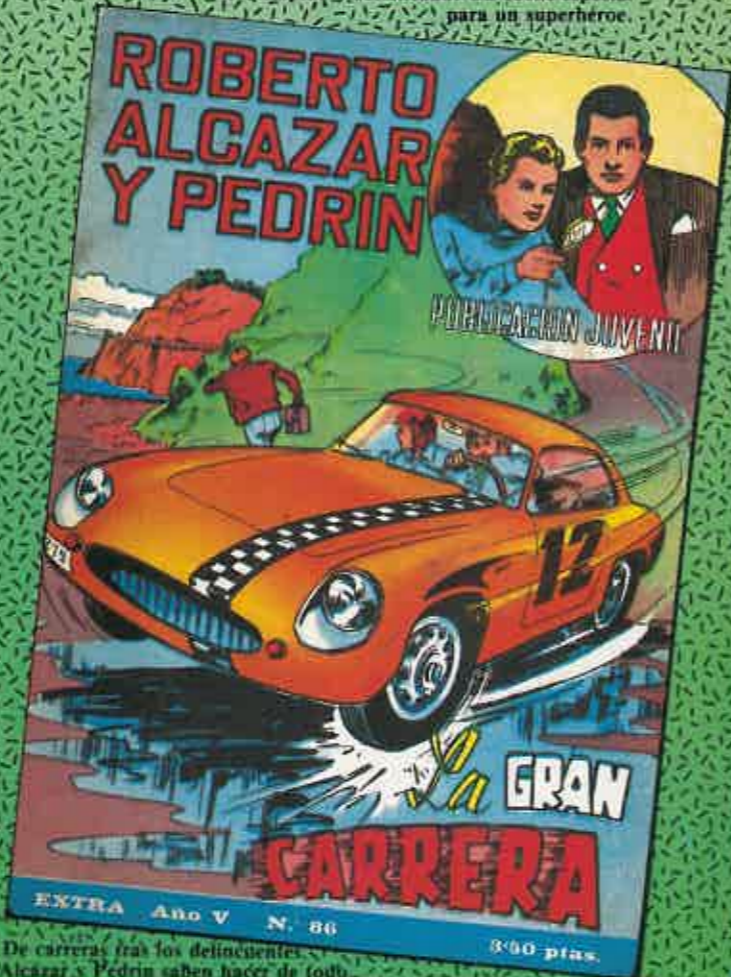


EL BATIMÓVIL VA RAUDO. Rápido y sofisticado. Un coche especial para un superhéroe.

LOS GRANDES INVENTOS DE TBO



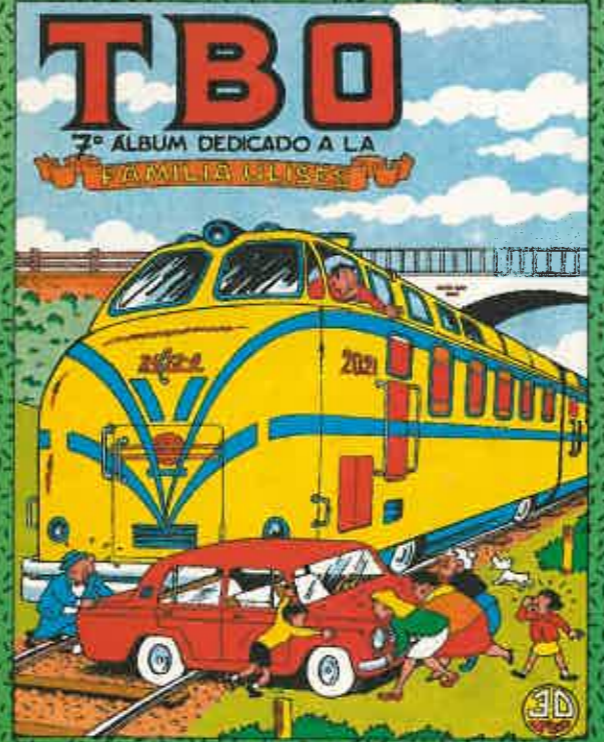
Soluciones para todo. La imaginación de los cómics no tiene límites. Mafalda no traga el coche. Por fin, «papá» ya tiene un 2 CV.



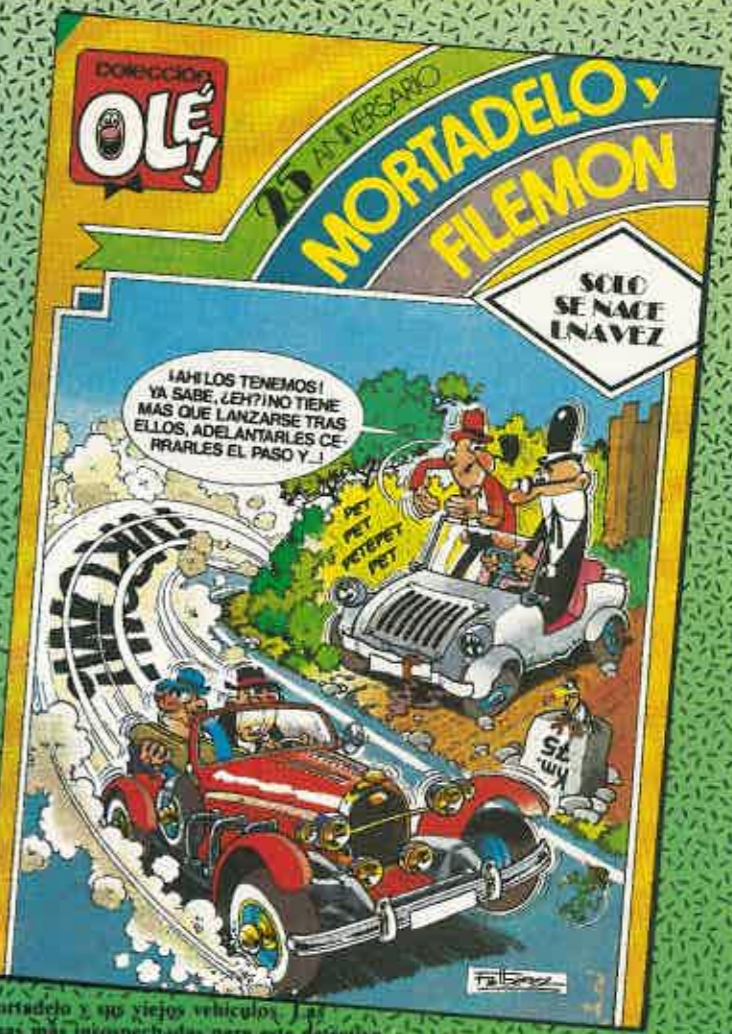
De carreras tras los delincuentes. Alcazar y Pedrin saben hacer de todo.



Cualquier artilugio vale para moverse. Makoki, un extraño invento.



Los problemas, una constante en la familia. Todos a una para salvar el auto.



Mortadelo y su viejo vehículo. Las cosas más insospechadas para este detective.



El jeep también está presente. Los vehículos militares para las historias de guerra.

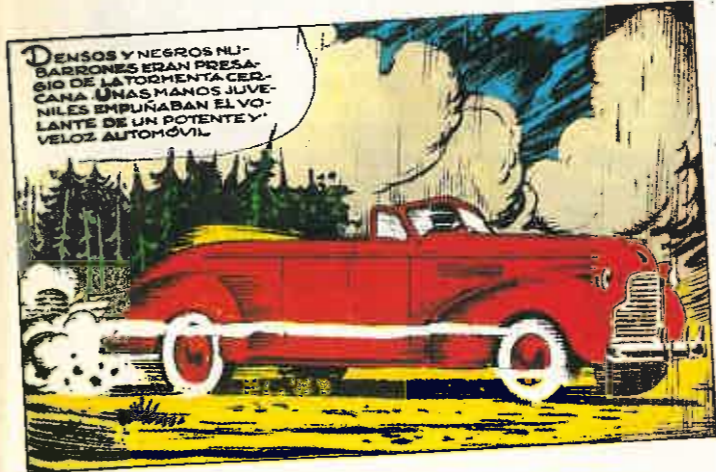


El viejo «patio». Protagonista de actualidad.

LOS AUTOS DEL TEBEO

Centenares de personajes de los tebeos han pasado una buena parte de su vida subidos a un coche al que han hecho tan popular como ellos mismos. Ahí están Mickey Mouse y su «topolino»; Los Picapiedra, en su flamante «troncomóvil»; Batman y Robin, embalados en su «batmóvil» a la caza del pillo de turno; o Mafalda, burlándose del «dos caballos» paterno.

CUALQUIER modelo de auto —real o imaginado por el pincel o la plumilla del dibujante— ha quedado fijado en viñetas para la posteridad. Dejando a un lado la historieta extranjera y repasando únicamente algunos de los tebeos españoles de la posguerra hasta hoy, se topa uno con un mozalbete pecoso y rubio, creación de Jesús Blasco, que responde al nombre de Cuto y que era una de las estrellas del semanario «Chicos», en los años 40. El chaval, una mezcla de reportero y detective, se pirriá por los autos y en cada aventura prueba un modelo distinto y exótico



En los tebeos todo es posible y aparecen los más extraños aparatos. También cualquiera puede conducirlos como el pequeño Cuto, un personaje despatillado de los años cuarenta.

para las carreteras españolas. Se acercaban más a la realidad los autos que pilotaban el intrépido detective español Roberto Alcázar y su compañero Pedrin, cuyas peripecias transcurrían fuera de nuestras fronteras. Lo mismo que sus colegas, los agentes del FBI —Jack, Sam y Bill— en los Estados Unidos, que mostraron a los españolitos de los años 50 los ya veteranos Chevrolet, Sedan, Buick y Cadillac, que se conocían aquí por el cine.

Algo semejante ocurría con el todo terreno norteamericano que la guerra mundial y luego la de Corea impusieron como vehículo de las tropas alia-

das: el jeep. Todos los tebeos de guerra lo utilizaron y se hizo popular, entre otras armas, como el bazoka, el lanzallamas o los helicópteros con sello US Army. La colección Hazafías Bélicas, dibujada por Boixcar, llegó a tanto que hasta lo convirtió en personaje protagonista en uno de sus cuadernillos.

Los autos de humor

Las páginas de los tebeos de humor, principalmente *Pulgarcito*, *Jaimito* y *TBO*, aparecían sembradas de multitud de automóviles, cuyo parecido con la realidad de los modelos de entonces —década de los cincuenta— podría calificarse de pura coincidencia.

El delirio imaginativo de los dibujantes rastreaba las líneas maestras de los autos de la época, desde el nacional Hispano Suiza al lujoso Bugatti, pasando por los Alfa Romeo, Peugeot o Maserati, y las distintas variantes del Ford T, made in USA.

Así no era extraño toparse con el *Reportero Tribulete* a bordo de un *Buick*, a *Doña Urraca* en un descapotable de caerse de espaldas o a *Don Berrinche* a lomos de un *Pegaso* de pruebas. Asimismo, las *Hermanas Gilda* pilotaron un *Gordini*, *Doña Benita* y *Don Pío* fueron asiduos del *1.500* y *Carpanta* tuvo la fortuna de subir al *600* de su amigo *Protasio* camino de un *restaurant* en el que, por enésima vez, se quedaría sin comer.

Entre la numerosa galería de dibujantes que han utilizado el auto como protagonista de sus historietas no se puede olvidar al genial *José Coll*, en cuyas viñetas aparecen autos de «verdad», que son manejados, plegados, cambiados de lugar y transformados en otros modelos con increíble facilidad por sus propietarios. *Haigas* y *Biscuter* han sido preferidos por *Coll* a la hora de dibujar, pero sin atenerse demasiado al diseño, que modificaba a conveniencia. El mismo *Biscuter* lo aprovecharía años más tarde el habilidoso *Francisco Ibáñez*, rizando el rizo del anacronismo, para encajar allí, cual lata, a los superpopulares *Mortadelo* y *Filemón*.

La numerosa *Familia Ulises*, creada por *Benejam* en las páginas del *TBO*, sueñan con un auto, y cuando lo logran pasan del lujoso y enorme descapotable, casi movido a gasógeno, a un flamante *124* de la *Seat*, en el que monta hasta el perro «*Treski*», junto a la abuela. Aunque la estrella de esta misma publicación catalana era la página dedicada a *Los inventos del TBO*, en la que el automóvil y sus accesorios eran tema cíclico del delirante ingenio del *Profesor Franz de Copenhague*.

Entre los últimos años de la década de los sesenta y primeros de los setenta se inicia la recuperación de la historieta española, y los temas juveniles van dejando paso a otros más adultos, mu-



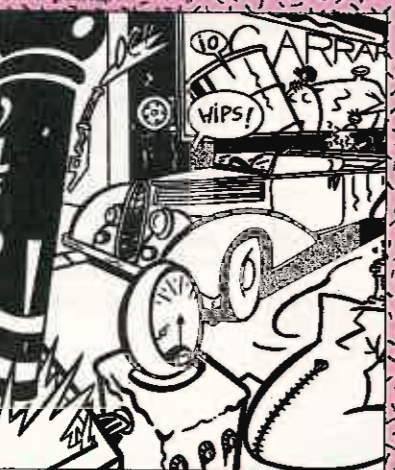
Las carreras, un tema atractivo. Protagonistas, los pilotos.



Descapotable en el TBO. Los coches protagonistas.



Las mujeres al volante. La sátira siempre está a punto.



Todo vale en los cómics. Cuatro trazos forman un flamante vehículo.

chos de los cuales se desarrollan sobre ruedas. Así, la acción constante de *Delta 99* y *Dani Futuro*, creaciones de *Carlos Giménez* y *Victor Mora*; se desarrolla en autos futuristas, casi bólidos de carreras. Algo semejante hace el mismo *Mora* con el dibujante *Luis García* en *Love strip*, una peripecia sociopolítica, parte de la cual se desarrolla sobre un *850 Coupé*. El cosmopolita autor *Enric Sió*, sitúa a sus personajes de *Aghardi* en unas playas sobre cuyas arenas se deslizan las enormes ruedas de un mítico y anhelado *Bugui*.

La aventura automovilística por excelencia de estos años 70 fue la competición del *Rallye de los 5 Continentes*, del consagrado *Bielsa*.

En esta época ya era común ver a las mujeres al volante. Si la relamida *Florita* soñaba con cazar un novio y montar un auto, la moderna *Esther* consigue ambas cosas sin esfuerzo, como el que lava. Y no digamos nada de las liberadas y supereróticas *Lola* y *Tequila Bang*, entre otras muchas, que cambian de vehículo casi tanto como de compañero de aventuras.

Viajes posmodernos

Los contemporáneos utilizan muchas veces el cuatro ruedas como argumento central de sus historias, por las que entran y salen personajes sin nombre. Los autos se pueden tomar a coña, como hacen en sus historias locas y surrealistas *Ventura & Nieto*, o el mismo *Tha*, quien, sin embargo, documenta minuciosamente sus dibujos. Pero, para rigor documentalista, los dibujos del veterano *Hernández Palacios*, quien, a la hora de enseñarnos un viejo modelo de la guerra civil en su obra *Eloy*, ha tenido que recurrir, junto a su prodigiosa memoria, a los testimonios fotográficos de la época.

Makoki, la basca moderna y los posmodernos se lo «montan» en coche —«of course»—, y bien montado: desde el alucinante «*solomotor*» del *Makoki* y sus colegas hasta el kilométrico prototipo de *Micharmut*, sin dejar de lado a los de *Nacho Balaguer*, *Daniel Torres* o la *madrizleña Ana Juan*.

En este somero recorrido por los tebeos y los personajes motorizados hemos comprobado que los creadores españoles derrochan a la vez gasolina e imaginación, ya que, salvo muy honrosas excepciones, la mayoría de los modelos automovilísticos se los inventan. ¡Son uno más de los *inventos del TBO*!

Jorge Rioboo/Luis Conde



YAMAHA XT-600

LA "TRAIL" TIRA AL MONTE

A gusto en los caminos de herradura, no le hacen ascos a la autopista. Rutas infatigables, también «callejean» con soltura. No son especialistas en nada, pero lo aceptan todo sin rechistar. ¿Qué más se puede pedir?

NO es ninguna originalidad descubrir a estas alturas el fenómeno de las motos Trail. En Europa el «boom» empezó hace varios años como han atestiguado los numerosos turistas motorizados que nos han visitado montados en ellas. Un importante porcentaje de las «super-bikes» con las que otrora nos hacían palidecer de envidia los «motards» foráneos se han trocado ahora en motos Trail. Y ello con la salvedad de que ahora son motos a nuestro alcance pues tenemos una oferta «casi» europea y «pronto» gozaremos de precios europeos.

En nuestro mercado, tres de los cuatro grandes fabricantes del País del Sol Naciente comercializan sus motos

Trail. En esta ocasión, en compañía de un verdadero especialista en la conducción «fuera-de-carretera» como es Carlos Mas, probamos la Yamaha XT-600 que ya está disponible en todos los concesionarios de la marca. Se da la circunstancia de que es ésta la moto que tras las pertinentes modificaciones han escogido la mayor parte de pilotos privados que toman parte en pruebas como el París-Dakar u otros rallyes africanos. Frente a las Honda y Kawasaki, a la venta en España, la Yamaha es la más económica, pero sus dos rivales gozan de un «útil accesorio»: el motor de arranque.





Velocímetro y cuentarrevoluciones son pequeños, pero bien protegidos. El portaequipajes es muy útil. La caja de herramientas incorporada está muy a la vista

MECANICA-COMPORTAMIENTO



Mecánicamente la XT-600, como el resto de las Trail japonesas, ha vuelto a traer al primer plano de actualidad los viejos monocilíndricos de cuatro tiempos, esos enormes «pucheros» que proporcionan un tremendo par a bajo régimen. Naturalmente, son monocilíndricos cuatro tiempos, versión década de los ochenta, con lo que también ofrecen una buena potencia en las zonas media y alta de la curva, y las vibraciones son más contenidas. En el caso que nos ocupa, este monocilíndrico de 595 centímetros cúbicos tiene cuatro válvulas mandadas por un árbol de levas en cabeza. Las dos de escape desembocan en dos conductos separados que se unen en el silenciador, y las dos de admisión están servidas por los dos cuerpos del carburador. El primero trabaja mandado directamente por el acelerador, mientras que el segundo actúa en función de la depresión en el motor, a partir de un régimen de 4.000 revoluciones. La potencia es de 44 caballos a un régimen de 6.500 vueltas, aunque es mucho más importante el par de cinco kilogrametros que se obtiene a un régimen de 1.000 revoluciones menos. El aceite del motor va alojado en un depósito bajo el asiento con lo que nos

encontramos frente a un motor de cárter seco. Cinco velocidades, encendido electrónico, arranque por pedal con descompresor automático son otras características de este propulsor.

El bastidor es un pseudo-simplecuna ya que se interrumpe bajo el motor, pues éste trabaja como chasis protegido por un envoltorio cubrecárter. La suspensión delantera es oleoneumática de 255 milímetros de recorrido, veinte más que la trasera que es del sistema «monocross» con un único amortiguador regulable y un bonito basculante de aluminio. Los frenos son de disco de-

lante y tambor atrás, mientras que las llantas son de aluminio y con radios, calzando de serie neumáticos japoneses Bridgestone.

Carlos Mas se sienta a los mandos de la Yamaha XT-600 y nos comenta sus primeras impresiones: «La posición de conducción es muy correcta, bien el manillar, el asiento también está bien, y todos los mandos los encuentras en su sitio. Lo que a mí no me gusta para conducción en la montaña son los retrovisores, incluso los encuentro peligrosos y yo lo primero que haría sería desmontarlos.»

El arranque se hace con pedal. «En una moto de este tipo encuentro que podría haber un motor de arranque, y por el precio que tiene...», afirma Carlos Más con nuestro asentimiento.

Carlos se lanza «al monte» y le vemos evolucionar con envidia, tal es su dominio... «El chasis es muy manejable porque el motor es muy ligero y el depósito pequeño va muy bien, no molesta como los grandes, que aunque los llevas vacíos te imponen tan sólo por su volumen», afirma. «En conducción sobre asfalto, especialmente en carretera virada, la moto es muy manejable y se puede ir realmente muy rápido con ella.» «Sí, con este motor tan elástico puedes ir con marchas largas y siempre empuja —nos dice— y en tierra es muy cómodo.» Este motor con bajos tan ex-

FICHA TECNICA



YAMAHA XT-600

MOTOR: Monocilíndrico. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. 4 válvulas mandadas por un árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera: 95 x 84. Cilindrada total: 595 c.c. Relación de compresión: 8,5:1. Potencia máxima: 44 CV a 6.500 rpm. Par máximo: 5,05 kg. a 5.500 rpm. Cárter seco.

ENCENDIDO: Electrónico CDI.

ALIMENTACION: Carburador doble Teikel Y27PV de 27 mm.

TRANSMISION: Por cadena. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Cambio: 5 velocidades.

BASTIDOR: Simple cuna interrumpida con motor autoportante. Suspensión delantera: Horquilla oleoneumática. Suspensión trasera: Monoamortiguador sistema Monocross, regulable. Freno delantero: Disco de 226 mm. Trasero: Tambor de 150 mm.

DIMENSIONES: Longitud máxima: 2.190 mm. Distancia entre ejes: 1.435 mm. Anchura máxima: 845 mm. Altura del asiento: 860 mm. Peso en seco: 137 kilos. Capacidad del depósito: 11 litros. Neumáticos: Delantero, 3,00S-21-4PR; trasero, 4,60S-19-4PR.

VIRTUDES

- Versatilidad.
- Comportamiento eficaz, tanto en carretera como en campo.
- Motor infatigable.

DEFECTOS

- Depósito escaso.
- Ausencia de motor de arranque.
- Neumáticos mejorables.

cepcionales sube también sin pereza y a partir de 6.000 revoluciones todavía da un estirón muy respetable. Ello en conducción por carretera hace que los promedios puedan ser elevados, mientras que en autopista los 130 de promedio son cosa normal. Apurando el acelerador en esas condiciones se pueden sobrepasar los 150 kilómetros/hora. A esa agilidad de conducción contribuye el cambio, que según Mas es «rápido y corto y las marchas están todas muy bien escalonadas». Mas nos enjuicia ahora los frenos: «Bien el de delante, sobre todo en montaña, porque en asfalto puede quedar algo corto. El de atrás tiene muy buen tacto y cumple correctamente.»

Queda comentar el apartado de los neumáticos, que tanto a Carlos como a nosotros no nos convencieron: «En tierra hay que tener mucho cuidado al acelerar porque en seguida pierdes la adherencia —sentencia— y yo creo que irían mejor unos como los que montamos nosotros ahora en enduro, unos ecológicos que sacrificando muy poco en asfalto son muy superiores en tierra.»

EQUIPAMIENTO-ACABADO



Pese a ser una moto casi de campo el acabado es bueno. Los mandos son correctos, aunque no tienen la calidad de los modelos de carretera de la marca. Pintura y plásticos son de calidad y el efecto estético de la moto está bien conseguido. Un portaequipajes trasero permite cargar bultos, aunque debajo de él y sin posibilidad de cierre se encuentra la caja de herramientas. ¡Demasiada tentación para los amigos de lo ajeno! Asimismo no hubiera estado



El motor de la Yamaha XT 600 tiene unos bajos excepcionales. Buen acabado, prestaciones y versatilidad son las bazas de esta Trail

de más una llave en el tapón de gasolina, que por cierto ofrece excelente estanqueidad. Coincidimos con Carlos Mas a quien le gustan los relojes, el cuentavueltas, el cuentakilómetros con contador parcial, y los testigos de largas, punto muerto e intermitentes. Parecen un poco de juguete, pero al ser de recogido tamaño que quedan bien escondidos tras la placa portanúmeros.

VALOR-PRECIO



Sin ser económica nos encontramos ante una moto con un precio aceptable

en el contexto en el que nos movemos en nuestro país, aunque la diferencia de precio frente a sus rivales no justifica en demasía la falta de un motor de arranque, algo actualmente casi imprescindible, con perdón de los puristas, a quienes quisiéramos ver en algún comprometido sendero de montaña con la moto calada...

Buen acabado, prestaciones y, sobre todo, versatilidad son las bazas de esta Yamaha que, a poco que uno tenga espíritu aventurero, es capaz de llevarle al fin del mundo...

Texto y fotos: J. L. Aznar

Precio en la calle:
631.000 ptas.

Importador: Samsa-Yamaha. Rambla de la Marina, 472. Hospitalet de Llobregat (Barcelona).

Plazo de entrega: Inmediato.

Garantía: Un año.

Agencias oficiales: 54.

Concesionarios oficiales: 61.

Presentación en España: Mayo de 1985.

PRESTACIONES



VELOCIDAD PUNTA (km/h.)	149,0
ACELERACION (seg.) De 0 a 400 m.	14,5

CONSUMO



	l/100 km.
Conducción deportiva	7-8
Conducción normal	5-6

CARLOS MAS, LA EXPERIENCIA DE AFRICA

Carlos Mas ha sido seis veces campeón de España de Enduro. Sin embargo, el haber terminado en decimotercer lugar en el último París-Dakar, casi sin ayuda y a lomos de su KTM le ha supuesto mayor fama que esos seis títulos nacionales. Este es su balance final sobre la Yamaha XT que probó para MOTOR 16: «Es una moto que te lleva a cualquier parte y por cualquier sitio. La puedes cargar de equipaje, llevarte a tu novia detrás, y dar la vuelta al mundo ¡Es muy buena ruetera y tiene un comportamiento muy ágil en montaña. Pese a ser alta se toca bien con los pies al suelo, aunque entonces el calor que sube del escape es bastante importante! El motor con ese excelen-



te par que tiene es muy agradable de conducir y permite ir siempre con marchas largas porque siempre empuja. Es muy distinto a las motos de competición que empleo normalmente, pero en el París-Dakar aprecié este tipo de respuesta del motor. Y ya que yo soy piloto profesional no puedo dejar de pensar que esta moto se puede convertir en una excelente moto para un privado que quiera correr pruebas africanas. Tan sólo hay que retocar un poco la amortiguación para darle más recorrido, endurecer muelles, cambiar árbol de levas, el escape y el depósito. En Francia por esta preparación te piden doscientas mil pesetas. Sólo hay que animarse».

24 HORAS DE SPA

SONO EL HIMNO ESPAÑOL

Por primera vez en una prueba de veinticuatro horas de la categoría de la de Spa, el himno español sonó en honor del equipo de Paco Romero y Jordi Ripollés, que tras una excelente carrera se hicieron con la victoria en la División I.

Conduciendo el pequeño Golf GTI, Paco Romero y Jordi Ripollés se adjudicaron su categoría en las 24 Horas de Spa, puntuable para el Europeo de Turismos.

Los BMW 635 CSI dominaron la prueba de cabo a cabo, adjudicándose la victoria el conducido por Surer, Berger y Ravaglia.



DE todas las pruebas que configuran el calendario del Campeonato de Europa de Turismos, sin duda las 24 Horas de Spa, en el circuito belga del mismo nombre, es la prueba de más prestigio. Los equipos oficiales de BMW, Rover y Volvo intentaban lograr aquí un triunfo, más resonante que en cualquier otro lugar.

Los Volvo dominaron los entrenamientos y, por medio de su equipo Lindstrom-Bracatelli-Muller, la primera hora de carrera, por delante del BMW-Schnitzer, conducido nada menos que por dos pilotos de Fórmula 1: Marc Surer y Gerard Berger, al que se sumaba el especialista en turismos, el italiano

Ravaglia. Tras ellos, los tres Rover oficiales, que llevaban a cabo una carrera a la espera.

Tras el primer repostaje y conducido por Surer, el BMW 635 se puso en cabeza, posición que ya no abandonaría en la veintidós horas restantes. Los Rover fueron abandonando uno tras otro sin llegar a completar las dieciséis horas; por problemas de motor y caja de cambios, mientras que el segundo BMW se hacía finalmente con la segunda plaza al filo de la madrugada, tras un apasionante duelo con el segundo de los Volvo.

Peró para los españoles, lo más destacable de esta edición de las 24 Horas de Spa ha sido la magnífica carrera del equipo de Paco Romero y Jordi Ripol-

lles, al que se unía el piloto local Rutter. A bordo del Volkswagen Golf GTI-RAS (el coche de Ripollés), de la División I (hasta 1.600 centímetros cúbicos), se alzó en la cabeza de su categoría, tras una cerrada lucha contra Dominique Holvoette. Pero, a las tres horas de carrera, uno de los BMW 635 oficiales le dio un golpe en un adelantamiento y tuvo que entrar Romero en boxes durante tres vueltas. Cuando pudo reintegrarse a la carrera había descendido hasta la posición octava. Con el transcurrir de las horas fue superando a sus rivales hasta volver a situarse en cabeza a media hora del final, ganando brillantemente su división y haciendo la decimotercera posición absoluta.

Clasificación

1.º, Ravaglia-Berger-Surer (BMW 635 CSI), 500 vueltas. 2.º, Quester-Cecoto-Oestreich (BMW 635 CSI), 496 v. 3.º, Lindstrom-Bracatelli-Muller (Volvo 240 Turbo), 491 v. 4.º, Diudonne-Rossi-Theys (Volvo 240 Turbo), 489 v. 5.º, Fel-der-Hamelmann-Walterscheid (BMW 635 CSI), 485 v. 9.º, Francia-Kremer-Pirene (Alfa Romeo GTV 2,5), 1.º división, 2.º, 470 v. 13, Romero-Ripollés-Rutte (Volkswagen Golf GTI), 1.º división, 1.º, 440 v.

Sólo las primeras horas, los Rover Vitesse fueron los únicos que pudieron aguantar el ritmo de los BMW.



En la segunda división, la victoria fue para el Alfa Romeo GTV de Francia y Kremer, que apenas tuvieron rivales.



1

ESPAÑOLES EN EUROPA

TRES pilotos españoles están participando de forma asidua en campeonatos nacionales de Fórmula 3. Otro se ha incorporado ahora. Si algún día, que esperamos no sea demasiado lejano, ven ustedes una banderita española en los costados de un Fórmula 1, al lado figurará uno de esos nombres: Luis Pérez Sala, Adrián Campos, Alfonso García de Vinuesa o tal vez el de Luis Villamil. Son quienes más probabilidades tienen de conseguirlo, junto con Antonio Albacete, que está en Fórmula Ford 2000, o Carlos Abella, al que la falta de patrocinador ha dejado en dique seco y por ende sumido en el olvido. Hoy por hoy la Fórmula 3 es «El Camino», no el del Opus, sino el más seguro para llegar a la cima. Triunfar en ella es imprescindible para conseguir un volante de la máxima categoría, o al menos de la Fórmula 3.000, que a pesar de que este año tiene un eco bastante mitigado, puede que el año que viene al estrenar carácter mundialista con carreras en Europa y América alcance mayor predicamento.

Nuestros pilotos en las «Tres» corren en campeonatos nacionales a causa de que la FISA borró de un plumazo a finales de año el europeo, su meta para esta temporada. Así, Adrián Campos se ha dedicado al alemán ya que al ser ya el pasado año oficial Volkswagen, tenía ventajosas condiciones para repetir con la marca y correr el campeonato del país en que ésta tiene su base partiendo por ello como favorito. A este mismo campeonato se ha integrado a última hora Alfonso García de Vinuesa, procedente de la Fórmula Ford y con una experiencia en esta disciplina



Luis Pérez Sala, el mejor español en el italiano de Fórmula 3



Adrián Campos se defiende muy bien en el alemán de la Fórmula 3



Durante la temporada 85, una docena de pilotos españoles han decidido hacer sus maletas y salir al extranjero a medirse con otros pilotos, conscientes de que el panorama nacional, en lo que a velocidad se refiere, es limitadísimo. Algunos, como Albacete, Campos, Sala o Villamil, movidos por su deseo de llegar a figurar algún día en las parrillas de campeonatos internacionales, preferiblemente de la Fórmula 1; otros, simplemente por figurar o por afán de lograr un palmarés internacional, como Zapico, Pareja, Villota, Romero o Ripollés. Esta semana ofrecemos un resumen de los hombres de los monoplazas, Fórmula 3 y Fórmula Ford, para la semana próxima dedicarnos a los que prefieren las carrocerías cerradas: Turismos y Copa Alpine.



Luis Villamil no está obteniendo los resultados que se esperaban

en la carrera que clausuraba el europeo del pasado precisamente en el Jarama. Los «Luises», apodo con el que se conoce a Luis Pérez Sala y Luis Villamil, han preferido el italiano por cuanto por sus anteriores experiencias deportivas estaban más introducidos en los medios deportivos del país transalpino.

A estas alturas y aun con la salvedad de lo que nos deparan las carreras que restan por disputar, creemos que es válido hacer un balance general

que abarque a todos nuestros representantes, con la excepción tal vez de Villamil. Todos han demostrado sus cualidades, pero pecan de querer ganar desde la primera vuelta o casi y de este modo han malogrado en más de una ocasión posibles buenos resultados. Naturalmente, las carreras llevan implícitos esos riesgos y bueno es que nuestros pilotos arriesguen para triunfar, pero no han de olvidar que para ganar antes hay que terminar.

La fogosidad se paga

Pensamos que a poco que se seren los resultados, ya de por sí brillantes mejorarán. De ellos Pérez-Sala ha ganado ya en una ocasión y realizó una meritoria carrera en Monte-Carlo, pero junto a éstos y otros buenos resultados tiene cinco abandonos consecutivos. Adrián Campos, por su parte, con un segundo lugar como mejor resultado y varios pódiums más, también ha pecado de la misma. En demasiadas ocasiones sus mejores actuaciones han sido memorables remontadas para enmendar un error en las primeras vueltas. Cuando esos errores iniciales no se produzcan, los pódiums y las primeras plazas serán más abundantes. Por su parte, Alfonso García de Vinuesa sólo ha realizado una carrera en la que no pasó de la primera vuelta. La culpa no fue suya, pues le

Alfonso García de Vinuesa también se ha trasladado a Alemania





Antonio Albacete ha probado satisfactoriamente el Saab de Fórmula 3

echaron de la pista, pero tal vez con un tanto más de serenidad y no querer solucionar la carrera en la primera oportunidad no le hubiesen echado y hubiese terminado, cuando menos en segundo lugar, cuando no en el primero.

Excluíamos antes a Villamil, y es que el asturiano, pese a sus buenas maneras, no llega a los resultados de sus compañeros y todavía no ha logrado un punto. Pese a sus esfuerzos, su mejor clasificación es un séptimo puesto, y ello no sirve para impresionar a nadie cuando se está en una categoría en la que se va con el cuchillo entre dientes, y sólo los primeros pueden aspirar a saltar a metas superiores.

Albacete, sin dinero

Como ven, pilotos hay. Valor y talento lo tienen. De ayudas no andan sobrados, pero salen adelante. Démosles un voto de confianza porque luchan casi solos y en el exilio para ser las figuras del mañana. Decíamos que son los que más probabilidades tienen de montarse en un Fórmula 1. Si por cualquier cosa no lo logran, seguro que su experiencia habrá sido provechosa y le será útil al muchachito ese, desconocido, que con dieciséis años está corriendo en karts soñando ser Ayrton Senna...

Antonio Albacete es uno de los pilo-

tos más jóvenes de nuestro panorama. En la actualidad se encuentra cumpliendo con el servicio militar y sólo la intervención directa de Sáenz de Tejada le ha permitido disponer de los permisos necesarios para sus desplazamientos europeos.

Tras una brillante temporada 84 en la Fórmula Ford 1.600, este año ha dado el paso y, sin ningún patrocinador importante, liarse la manta a la cabeza y disputar la Fórmula Ford 2.000, en sus vertientes británica y europea.

Hasta la fecha ha disputado diez carreras, con tres segundos puestos, un tercero, un cuarto, un séptimo, un octavo y dos abandonos por problemas mecánicos. La progresión de este piloto ha sido excelente y es sin duda una de nuestras grandes promesas.

Cuenta con un monoplaza Reynard de la temporada 84, que se ha mostrado como el más competitivo de los actuales coches de la Fórmula 2.000. Lamentablemente, inició su andadura cuando ya se habían celebrado cinco pruebas del británico y cuatro del europeo; pese a ello, marcha en séptima y sexta posición, respectivamente.

Pero, si nadie lo remedia en las próximas horas, Antonio no va a poder seguir con su programa. Ya las dos últimas carreras tuvo que correrlas con el dinero procedente de los premios de

las anteriores, porque su presupuesto se ha agotado. La Federación Española no le ha subvencionado más que en 400.000 pesetas (frente a 1.200.000 pesetas del pasado año), no encuentra patrocinador ni los respaldos deportivos, económicos o morales que le corresponden por su innegable valía.

El nuevo equipo de la Federación Española ha olvidado por completo a este joven piloto, que ha tenido ofertas por parte de equipos británicos, pero que ha tenido que descartar por sus compromisos militares.

El salto a la Fórmula 3

Por si fuera poco, en los últimos días ha efectuado una prueba con el equipo oficial Saab de Fórmula 3, en el circuito de Silverstone, equipo en el que milita Sandro Sala y que, al margen del motor Saab, aún poco competitivo, cuenta con un excelente monocasco Reinard de fibra de carbono, para cuya puesta a punto se han tenido muy presentes las recomendaciones del joven piloto español. En la última sesión de entrenos, Antonio giró en 1.31.7, cuando el mejor tiempo de Sandro Sala fue dos décimas más lento. Toda una ilusión que también puede irse al garete si nuestros dirigentes deportivos no ayudan a buscar soluciones.

A TODO GAS

● Salvador Serviá ha sido llamado por la escudería Jolly Club para correr el Rallye de Madeira junto a Dario Cerrato con los Lancia 037 de esta escudería. Este es un reconocimiento a los méritos del piloto de Pals, que de este modo se convierte en el primer español que figura en un equipo semioficial como es la Jolly. Con esta participación Serviá intentará sumar puntos de cara al Campeonato Nacional y para el Europeo en el que este rallye figura con máximo coeficiente. Su coche llevará los colores de Top-Tip, el patrocinador de la escudería italiana, estando completamente integrado en el seno del equipo para esta prueba.

● Luis Pérez Sala se ha clasificado 5.º en la carrera celebrada en Mugello, puntuable para el Campeonato Italiano de Fórmula 3. Pérez Sala fue 4.º en su manga y a punto estuvo de entrar tercero en la final, pero fue finalmente superado por Bertagaglia y Tedeschi. Por su parte, Villamil no pudo entrar entre los seis primeros que cogen puntos, alcanzando finalmente la séptima posición. Pérez Sala es 4.º en el campeonato, que domina Franco Forini.

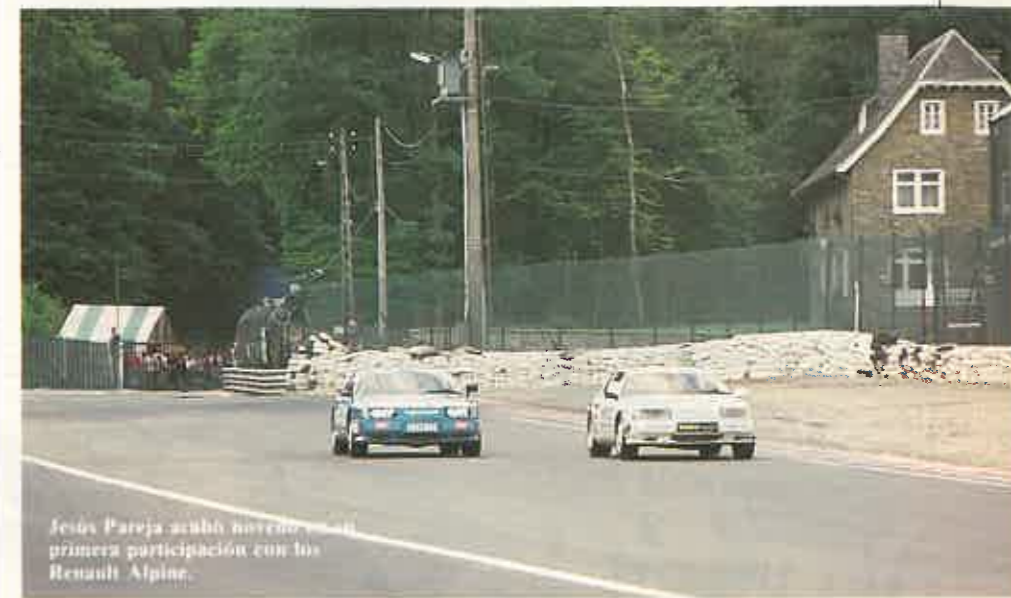
CLASICOS EN EL PIRINEO

ORGANIZADO por el Antic Car Club de Cataluña se celebró el Rallye Vall de Ribes para clásicos deportivos. Paradojas de la vida, pero los vencedores fueron la pareja Ribes-Ribes, pilotando un Porsche 911, a los que seguían De Caralt-Ribes, con un MG-B. Este rallye fue la culminación de la I Semana del Automóvil, que ha tenido lugar en Ribes



de Freser (Gerona), en la que ha habido exposiciones de automóviles de época y de miniaturas, conferencias, concursos, carreras de coches radiocontrolados, etcétera.

Copa de Europa Alpine Renault DEBUT DE PAREJA



Jesús Pareja acabó novena en su primera participación con los Renault Alpine.

JESUS Pareja va a llevar a cabo un amplio y ambicioso programa en la Copa de Europa Alpine Renault, compatibilizándolo con sus participaciones en el Mundial de Resistencia. Su primera cita con el nuevo coche y el nuevo campeonato ha tenido lugar este fin de semana en Spa, en la sexta prueba puntuable, celebrada como telonera a las veinticuatro horas del Europeo de Turismos.

Sin poder participar en la primera sesión de entrenamientos oficiales porque el coche aún no estaba terminado, Jesús se encontró con problemas en los frenos traseros, que se bloqueaban, y como consecuencia del incidente efectuó un trompo en la sexta vuelta, por lo que

apenas tuvo ocasión de conducir su flamante Alpine ni de marcar un tiempo competitivo. Tras una noche de trabajo, los mecánicos de Patrick Legeay pusieron todo en orden para la carrera.

Tras una buena salida, desde el puesto decimosexto en entrenos, se situó en la octava, pero un trompo por repetirse los mismos problemas de frenos, trocedió hasta el puesto 12. En las vueltas que quedaban, Pareja adelantó a varios rivales para entrar finalmente en novena posición, lo que no está nada mal si tenemos en cuenta los problemas mecánicos y de adaptación a su nueva montura. Este próximo fin de semana, Jesús Pareja participa en la carrera de Hockenheim.



Con el patrocinio de Ducados y 'HOLA', Pareja seguirá lo que queda de campeonato.

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

¡¡TE ESPERAMOS!! EN:

L B O M

La Boutique de la Moto

¡¡ATENCIÓN A LA VENTA!!

LAS LAVERDAS 125

¡RECUERDA!

YAMAHA



MOTO GUZZI MONTESA

Benelli

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



BALLESTA

YA SE ADONDE VAS
TAN CORRIENDO, AL
GARAJE, ¿VERDAD?



Caprichos

Las bicicletas son para el verano, para el buen tiempo, y las que aquí presentamos están pensadas para todo tipo de aficionados. La de paseo (2) cuesta 20.900 pesetas y la de carreras (1) 180.000. Y para soportar el ardiente sol, nada mejor que estas biseras, a 150 pesetas. Las zapatillas (4) cuestan 2.000 pesetas y los juegos de guantes, 650 pesetas. Los calzones, 2.500 pesetas; calcetines, 150 pesetas, y maillots (3), 2.500 pesetas, completan el conjunto que se puede encontrar en Otero, calle Segovia, 18 y 20, Madrid.



Guía 16

Ciencia

Deportes

Hogar 16

Culturas

Toros 16

Economía

Diario 16

Diario 16

Diario 16

Diario 16

Diario 16

Independientemente de que tengamos 7 suplementos a la semana, 1 edición en Madrid, 1 edición en Andalucía y un Dominical que interesa coleccionar, somos un Diario.

Diario 16

Volkswagen Passat. El Diesel.

Cuando Volkswagen decide aplicar toda su tecnología y experiencia al desarrollo de un diesel, sólo se puede obtener un resultado como el que usted está admirando: el Passat Diesel.

Un modelo con el más bajo consumo imaginable. No sólo por ser diesel, sino por ser un Volkswagen.

Porque ahora, a la fiabilidad, confort y se-

guridad de todo buen Volkswagen, se le une una excepcional economía de consumo: nada más que 4,5 l. a los 100 Kms.

Acérquese hasta su concesionario Seat y contemple de cerca todo un Volkswagen.

Volkswagen Passat Diesel. Mucho más que un diesel. **Passat Diesel**



1 año de garantía total. 6 años de garantía anticorrosión. Más de 1.000 puntos de asistencia técnica. SEAT Audi VW

SEMANAL Motor 16 GRUPO

3 de agosto 1985

Núm. 93 • 175 ptas.

PRUEBA
A FONDO

VOLKSWAGEN SANTANA TD



LOS 15.000
KILOMETROS DEL
AUSTIN METRO



FERRARI MONDIAL
CON MAS POTENCIA

NUEVO

MASERATI BITURBO ESTRENA MOTOR