

AUSTIN MONTEGO FRENTE A VW SANTANA

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

24 de agosto 1985 • Núm. 96 • 175 ptas.

EL KADETT SE ALARGA
NUEVO
OPEL
ESPAÑOL

FORD SE PREPARA
ORION Y ESCORT,
AL DIA



SIERRA XR 4x4
CUATRO RUEDAS
MOTRICES
A PRUEBA





SI TU DECISION ES
HONDA

ARRANCAS
CON LA PRIMERA

Te la llevas en 1 día y
tienes 3 años para pagar.

Información en Concesionarios HONDA

Credi-Honda de Finamersa

La primera en condiciones
financieras.

Prim,12-28004-Madrid-Tel. 2211058
Gran Vía de las Cortes Catalanas,645.
08010 BARCELONA. Telf. 3010910

No tan seguros

La trágica desaparición del querido piloto alemán Manfred Winkelhock ha vuelto a poner en tela de juicio la seguridad de las competiciones en circuito. Mosport, el trazado canadiense que ya en los años sesenta recibía a los Fórmula 1, está en la actualidad vetado a los monoplazas de la fórmula reina y, sin embargo, tiene el visto bueno de la Federación Internacional para celebrar pruebas del Campeonato del Mundo de Resistencia. La incoherencia es absoluta. Los grupo C son unos coches extremadamente rápidos y potentes, cuyas prestaciones se asemejan mucho a las de los Fórmula 1. En cualquier caso, son capaces de superar los 300 kilómetros por hora, velocidad que requiere unas normas de seguridad cuando menos similares a las exigidas para la Fórmula 1. La Federación debe valorar estos aspectos y no potenciar una segunda división en lo relativo a normas de seguridad, máxime cuando se trata de un campeonato de rango internacional de la propia F.I.A.

Sin embargo, el accidente de Winkelhock no debe hacer-

nos olvidar la actual situación en el mundo de los rallyes. Este año han fallecido en competición Attilio Bettega y el belga Jean Louis Dumont. Ari Vatanen ha pasado por momentos críticos tras su vuelco múltiple en el Rallye de Argentina y aunque ahora ha superado la extrema situación de peligro en la que se encontraba hace siete días, conviene reflexionar sobre esos otros Fórmula 1, los de la carretera, que se han convertido los actuales coches de rallye. Esos grupo B, que se acercan a los quinientos caballos de potencia, son lo menos parecido a los coches de serie y debería ser lo contrario. La filosofía de los rallyes ha sido siempre la de ver evolucionar en carreteras más o menos difíciles coches de producción, con mayores o menores niveles de preparación, pero siempre lo más próximos que sea posible a los modelos de gran serie. La Federación Internacional debe replantearse la situación y no temer las reacciones de los fabricantes ante unos cambios de reglamentación que limiten la potencia de estos coches, a todas luces excesiva.



Manfred Winkelhock

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	33 CUENTENOS SU CASO
6 LO ULTIMO Nuevo Opel español	35 AGENDA
8 Ford ya tiene respuesta	38 COMPRAR Y VENDER
10 Disfrute de un Cadillac de 16 millones	43 OCIO Acróbatas de peso
11 ACTUALIDAD Sobran coches y puestos de trabajo	45 IV Copa del Rey
13 A FONDO Ford Sierra XR 4x4	48 FUERA DE SERIE Maya, el sueño más real
27 MERCADO Ofertas de la semana	54 MOTOS Suzuki GSX-750 ES
28 Precios de coches nuevos	57 GENTE SOBRE RUEDAS Estanislao Reverter
30 Precios de coches usados	59 DEPORTE
31 Precios motos	66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Pág. 20

Prueba comparativa del Austin Montego Mayfair y el Volkswagen Santana LX, dos coches con carrocería de corte clásico con mecánicas reposadas y económicas.



Pág. 60

En el Gran Premio de Austria, el Mundial de Fórmula 1 se ha puesto al rojo vivo con la victoria de Alain Prost, que empata en el Campeonato con Michele Alboreto.



Madrid, punto negro

En las carreteras que cruzan la Comunidad Autónoma de Madrid se han detectado 295 puntos negros, de los que 197 se encuentran en vías pertenecientes al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y los 98 restantes al ente autonómico. De estas últimas destacan por su mayor índice de peligrosidad las de la zona sur, como la M-442, que une Leganés y Fuenlabrada, con un total de 13 puntos negros en tan sólo cinco kilómetros, y la MV-5114, de Villaviciosa de Odón a Pinto, con ocho puntos negros. Estos datos se recogen en un avance del Plan de Carreteras de la Comunidad, que prevé la eliminación de los puntos que registran una mayor siniestralidad.



MAS POTENTE PASSAT

LIDER del mercado europeo considerando el primer semestre del año en que sus ventas supusieron el 12,9 por 100 del total europeo, Volkswagen ha decidido hacer el máximo por considerar esta posición, dando nuevos atractivos a su gama de modelos.

Primero han sido los nuevos Golf con culata de cuatro válvulas por cilindro y 139 caballos, que completan la gama de este modelo, del que en veinticuatro meses se han construido un millón de unidades. Ahora le va a tocar al Passat, cuya versión más potente lleva hasta ahora el motor cinco cilindros y dos litros, con 115 caballos de potencia.

Esta versión se ve ahora desplazada por el motor 2,2 litros con inyec-

ción y 136 caballos, también de cinco cilindros, de los Audi 80, 90 y 100.

«GUERRA» DE REBAJAS EN U.S.A.

ESTA visto que en todas partes cuecen habas y que la pugna por el mercado del automóvil no tiene fronteras. Este es el caso de Estados Unidos, donde la firma General Motors, que intenta liquidar todos sus modelos de 1985 antes de la presentación oficial de los nuevos, ha bajado su tipo de interés para las ventas a plazos a un 7,7 por 100, en lugar del 8,8 ó 9,9 por 100 anterior, según sus modelos. Este tipo es el más bajo que nunca ha existido en Norteamérica y es mucho más atractivo que el 8,8 que ofrece actualmente Chrysler o el 8,5 por 100 de American Motors.

Más ingresos para ENAUSA

La Empresa Nacional de Autopistas (ENAUSA) obtuvo en el pasado año unos ingresos totales de 2.939 millones de pesetas, un 54 por 100 más que en el ejercicio precedente.

ENAUSA fue creada el 25 de enero de 1984 tras la adquisición por el Estado de Autopistas del Atlántico, Autopista Concesionaria Asturias-Leonesa y la mitad de las acciones de Autopistas de Navarra. En cuanto a los ingresos brutos por peaje, la recaudación de ENAUSA fue de 2.222 millones de pesetas, repartidos entre los 1.074 millones de la Autopista del Atlántico, los 731 millones de la Asturias-Leonesa y 417 millones de la de Navarra.



EUFORIA JAGUAR

EN Jaguar continúa la euforia consecutiva a la demanda que están teniendo sus modelos, sea en Estados Unidos, sea en Europa.

Después del excelente resultado de 1984 en que la producción fue de 33.437 unidades, los dirigentes de la marca habían decidido fijar para este año la cifra de 36.000 unidades. Sin embargo, sólo en los seis primeros meses del año han salido de la cadena 20.195 coches, por lo que se ha aumentado el objetivo de producción a las 38.000 unidades.

Estos esfuerzos están destinados a reducir el plazo de entrega en Estados Unidos particularmente, que absorbe casi la mitad de la producción y en donde las ventas han experimentado un aumento en los seis primeros meses del año de más de un 5 por 100.

El plazo de entrega que cada comprador ha tenido que soportar, ha sido entre diez y doce semanas para poder estrenar el coche pedido.

UGT quiere gestionar en Seat

La Unión General de Trabajadores exigirá la participación sindical en los órganos de gestión y dirección de la futura Seat, una vez que esta empresa haya pasado a la órbita de la multinacional Volkswagen. UGT, que siempre ha defendido la conclusión de un acuerdo entre ambas firmas, argumenta que esta solicitud no es sólo una ambición sindical, sino la expresión de una práctica habitual en la propia República Federal Alemana.

LO DIFÍCIL, MAS FACIL

PONER el coche en dos ruedas y circular de ese modo no presenta ninguna dificultad para los profesionales que se dedican a realizar acrobacias automovilísticas.

Ahora, este difícil ejercicio puede ser mucho más fácil de lograr gracias al invento de Alain Prieur, un célebre cascadeur francés que estrenó su invento ante la mirada atónita de los espectadores que contemplaban su actuación en el Campo de Marte, bajo la torre Eiffel.

El sistema hidráulico que ha ideado Prieur permite inclinar el coche desde el principio, sin necesidad de un trampolín desequilibrador. Una vez el vehículo está inclinado, el artilugio se recoge como si de un tren de aterrizaje se tratara.



Las carreteras, a las Cortes

El ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Javier Sáenz de Cosculluela, ha anunciado su intención de llevar al Parlamento el Plan Nacional de Carreteras. Cosculluela pretende que el refrendo parlamentario ajuste el plan para que no quepan «veleidades» electoralistas. Sin embargo, el problema inicial que se plantea es que se va a entrar en un periodo legislativo muy denso, a un año de las próximas elecciones generales, y donde es muy difícil introducir nuevos proyectos de ley y sacarlos rápidamente adelante. Habría que pedir a los «padres de la patria» que pisen el acelerador a fondo para no bloquear el plan.



CIENT OCTANOS

- Autoridades de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha inauguraron el pasado 14 de agosto la variante de Villarrobledo (Albacete), que unirá el tráfico de las nacionales de Andalucía y Albacete.
- Durante el pasado mes de julio el mercado automovilístico francés también experimentó un fuerte aumento tras el estancamiento en que se hallaba desde comienzos de año. Las 164.657 unidades vendidas en julio suponen una progresión del 14,8 por 100, debido, sobre todo, a la agresividad de las marcas extranjeras.
- El último cargamento de los célebres Escarabajos llegó la pasada semana a Europa desde la filial mexicana de Volkswagen, donde se fabrica este modelo desde hace años. La compañía ha decidido interrumpir su comercialización en Europa, aunque continuará produ-

- ciéndose en México, Brasil y Nigeria.
- American Motors ha anunciado que en 1984 ha perdido 12.000 millones de pesetas. La causa de este mal resultado se atribuye a la falta de un modelo alto de gama, falta que se soslayará con el lanzamiento el año que viene de la versión americana del R-25. Por el momento, Renault no ha pensado retirarse de American Motors.
- Las homologaciones siguen jugando malas pasadas a los importadores. BMW, por ejemplo, va a tener que atrasar la comercialización en España de sus nuevos Serie 3, puesto que la homologación no estará hasta el mes de octubre. El diesel se hará esperar hasta el mes de noviembre; el 325, hasta primeros del 86, y el 4x4 y el M, hasta dentro de casi un año. El cabriolet se presentará en primavera.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: César Pontyviante. Editor: Romualdo de Toledo. Director: Félix Lázaro.

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

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

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

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre 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



Lo último

EL KADETT SE ALARGA

NUEVO OPEL ESPAÑOL

Opel amplía todavía más la gama Kadett, lanzando una versión de tres volúmenes para contentar a todos los gustos. Esta versión, la más larga de esta familia, será fabricada en España, en Figueruelas.



UN año después de la presentación del nuevo Kadett, que posteriormente conseguiría el título de Coche del Año en Europa, Opel introduce en Europa la variante de tres volúmenes con cuatro puertas que, como MOTOR16 había anunciado hace algún tiempo, será fabricado en la planta que General Motors tiene en Figueruelas.

Básicamente, el coche mantiene todas las características de su hermano, modelo de dos volúmenes. Incluidas las aerodinámicas, si es que hacemos caso del fabricante, que asegura que tiene el mismo coeficiente aerodinámico de 0,32.



El nuevo Kadett tres volúmenes tendrá prácticamente la misma longitud total que la versión station-wagon, que no se vende en España salvo en la variante comercial. Gracias a este aumento del voladizo posterior se puede ofrecer un buen maletero y mucho espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero.

Ligeramente más largo —el voladizo posterior ha sido aumentado en unos veinte centímetros, aproximadamente—, conserva la misma habitabilidad en el interior, ofreciendo, sin embargo, un amplio maletero que según normas internacionales cubica 550 litros, es decir, lo mismo que los co-

**Conserva la posibilidad
de abatir totalmente
el asiento posterior**

**Se presenta en Francfort
y empezará a venderse en España
en marzo**





ches de muy superior tamaño. En el Kadett hay que resaltar que se conserva la posibilidad de abatir el asiento posterior, ofreciendo así, en

caso de necesidad, una gran plataforma de carga. Por cierto que los pestillos y bisagras del asiento posterior han sido objeto de un cuida-

doso diseño para evitar que, en caso de accidente —el peligro mayor existe en caso de choque frontal—, la carga invada el habitáculo. Las

pruebas han demostrado que los pestillos y bisagras de este coche son capaces de impedir el paso de bultos de hasta 25 kilos en casos de

choque frontal a 50 kilómetros por hora.

En lo que se refiere a la mecánica, también se mantiene la similitud con la ver-

El Kadett tres volúmenes conserva el mismo coeficiente aerodinámico que el de dos. La disponibilidad de motores será algo más reducida que en aquel



sión de dos cuerpos, aunque con algunas matizaciones.

La primera es que no todos los motores del Kadett actual serán acoplados bajo el capot de esta nueva versión. Sólo se ofrecerá con el motor 1,3 de gasolina (60 caballos), el 1,6 de gasolina (90 caballos) y el 1,6 diesel (55 caballos). En cambio se ofrecerá una nueva versión del motor 1,3 litros de gasolina, equipada con inyección

y catalizador, que dará también 60 caballos.

Por otra parte, el Kadett tres volúmenes llevará barras estabilizadoras tanto en el eje delantero como en el trasero, que mejoran el comportamiento y reducen el balanceo, y unos nuevos silent-blocks en el eje trasero que se supone mejoran el confort de marcha.

Por lo demás, estos nuevos Kadett son exactamente

igual a sus equivalentes en la gama de dos volúmenes.

Este nuevo modelo será presentado, con ocasión del próximo Salón de Frankfurt, dentro de tres semanas, iniciándose su comercialización antes de final de año. En el caso particular de España, el que se vaya a fabricar en Figueras impondrá un retraso adicional, estando prevista su comercialización el mes de marzo.

EN FEBRERO, NUEVOS ORION Y ESCORT FORD YA TIENE RESPUESTA

PESE a que las modificaciones están prácticamente definidas, no habrá nuevo Escort ni nuevo Orion en 1985. Después de

haber conseguido ser el coche más vendido en el mundo durante el último año, Ford ha decidido mantener la versión actual un año más

sin variarla, guardándose el nuevo para más adelante. Seguramente será la novedad de la marca en el Salón de Ginebra, a finales de fe-

brero del 86, y vendrá a coincidir con la comercialización en España del nuevo Kadett tres volúmenes.

De esta forma, Ford esca-

lona un poco los lanzamientos de sus modelos, de los que el año 1985 va bien servido, puesto que ha introducido el Scorpio, el RS 200 y las nuevas variantes del Sierra.

El nuevo Escort mantiene la línea general del actual, pero su aerodinámica ha sido revisada, obteniéndose

ahora unos mejores resultados. Además de los retoques estéticos y aerodinámicos, comunes para el Escort y el Orion y que afectan principalmente al morro y a los paragolpes, también han sido objeto de revisión otros aspectos. Las suspensiones, por ejemplo y en particular la trasera, que ha sido uno

de los aspectos más criticados del modelo. También hay novedades en el apartado de los motores, que ahora llegarán hasta la cilindrada de 1,8 litros en gasolina. Habrá una versión con catalizador para el mercado alemán, aunque Ford no crea demasiado en esta solución, y está trabajando a marchas

forzadas en un nuevo motor, que tendrá entre 1,8 y 2,0 litros de cubaje, con dos árboles de levas, alimentado por una mezcla pobre de combustible, que debería pasar todas las normas antipolución de la CEE sin necesidad de catalizadores. Este motor será presentado en 1987.



La principal diferencia estética de los nuevos Escort y Orion está en el morro. Entre ambos se mantiene la diferencia ya existente en las versiones actuales en el diseño de la parrilla





TODA la «jet-society» que en esta época del año se reúne en la Costa del Sol tiene un nuevo tema de conversación: el *Supercadillac* que Dina Cosson ha comprado por 16 millones de pesetas para uso y disfrute de los ocupantes de la suite más lujosa del mundo, que cuesta 500.000 pesetas al día y pertenece al hotel marbellí Dinamar, propiedad de la señora Cosson.

Al coche, un Cadillac carrozado por la firma californiana Armrbuster, espe-

cialista en la preparación de vehículos de lujo para magnates y artistas, no le falta ningún detalle para hacer con comodidad y lujo cualquier desplazamiento. Televisión, aire acondicionado, teléfono, mueble bar, radiocassette, un diván, dos cómodas butacas y una mesa completan los últimos detalles de este gran automóvil que mide ocho metros de largo y consume 20 litros cada 100 kilómetros.

Aunque este Cadillac está catalogado como el vehícu-

lo de cuatro ruedas más lujoso de Europa, su mecánica no difiere mucho del Cadillac Fleetwood de serie. Pero, eso sí, una vez en su interior, cualquier parecido con el modelo estándar es pura y simple coincidencia. El *Supercadillac* marbellí monta un motor V-8 de seis litros y pesa más de dos toneladas. Con inyección indirecta, el motor de 6.045 centímetros cúbicos que empuja este coche da 140 caballos de potencia y puede alcanzar una velocidad máxima

de 175 kilómetros por hora. Su suspensión neumática contribuye a mejorar el confort interior, para que sus ocho pasajeros, si es que se ocupan todas sus plazas, puedan viajar cómodamente sin echar de menos ningún lujo, a los que seguro están acostumbrados en su vida cotidiana.

Por otro lado, la firma americana piensa utilizar Marbella, la cuna de la «jet-society», para presentar sus proyectos, en los que incluye un modelo con piscina.

El coche más lujoso de Europa se encuentra en Marbella. Esta destinado a los usuarios de la suite más lujosa del hotel Dinamar



El Cadillac, valorado en 16 millones de pesetas, tiene de todo. Desde bar a televisor, pasando por un pequeño despacho con teléfono



ESPAÑA, TERCER PRODUCTOR EUROPEO

SOBRAN COCHES Y PUESTOS DE TRABAJO

Pese a que España se va a convertir este año en el tercer productor de coches de Europa, a corto plazo el sector va a asistir a un proceso de ajuste, doloroso en muchos casos, que va a dejar desde ya en el aire la supervivencia de casi veinte mil puestos de trabajo.

EL sector de automoción español está echando el resto en estos últimos meses de rodaje precomunitario. La proximidad de la CEE, con su libertad y competitividad, ha animado a los fabricantes a relanzar su actividad productiva para colocar en los mercados europeos el mayor número posible de vehículos. De momento, y según todos los indicios, la producción española de automóviles alcanzará este año 1.260.000 unidades, un 7 por 100 más que en 1984, lo que convertirá a España en el tercer productor europeo de turismos, al superar la producción británica e igualar la italiana. Sólo por delante quedarán las inaccesibles Alemania Federal y Francia.

Esta evolución no es ninguna sorpresa, dada la ultrasensibilidad del sector de automoción español ante distintos fenómenos. Concretamente, en Europa se está asistiendo a una notable reactivación del mercado, al tiempo que las marcas han reajustado a cifras realistas sus producciones, ante la fuerte competencia de terceros países (léase Japón y, por qué no, España). Así se está dando el caso de que el Reino Unido no llegará este año al millón de unidades, mientras que Italia quedará prácticamente estancada en el millón doscientos mil vehículos. Pese a estas reducciones, ambos países tienen prácticamente asegurada la colocación de sus productos.

Un caso a destacar es el de la República Federal Alemana, que este año va a superar el récord histórico de 3,93 millones de vehículos producidos en 1979. La razón, muy simple: junto a esa más activa demanda se encuentra una reducción de las formalidades administrativas y fiscales que pesan sobre el automóvil. La respuesta de los compradores no se ha hecho esperar.

Pese a esas millonarias cifras de producción, ¿cuál es la situación ahora mismo del sector en España? Lisa y llanamente, mala. Junto al aumento citado en la producción del 7 por 100, los más optimistas, entre ellos el Ministerio de Industria, apuntan un crecimiento de las ventas para este año del 0,2 por 100, hasta alcanzar unas matriculaciones de 523.000 unidades. Para el resto se confía como siempre en el oxígeno de las exportaciones.

Las ventas al exterior, como ya es sabido, superan ahora mismo el 60 por 100 de la producción, proporción que en pura teoría debería ser a la inversa. El problema, además, es que la exportación se concentra en un 90 por 100 en diez países y en un 80 por 100 en tan sólo cuatro países. Las barreras proteccionistas van a comenzar a aflorar a partir del próximo 1 de enero, cuando los «nuevos socios» planteen con toda su cru-

El sector de automoción español está echando el resto en estos últimos meses de rodaje precomunitario. La proximidad de la CEE, con su libertad y competitividad, ha animado a los fabricantes a relanzar su actividad productiva para colocar en los mercados europeos el mayor número posible de vehículos. De momento, y según todos los indicios, la producción española de automóviles alcanzará este año 1.260.000 unidades, un 7 por 100 más que en 1984, lo que convertirá a España en el tercer productor europeo de turismos, al superar la producción británica e igualar la italiana. Sólo por delante quedarán las inaccesibles Alemania Federal y Francia.





El excedente laboral de nuestra industria del automóvil se cifra en 20.000 personas. Se propone la creación de una comisión interministerial que realice un seguimiento de la marcha del sector.

deza la simplicidad de los números.

Pero el proteccionismo no lo es todo. También influyen las leyes del mercado. En el momento actual, la cuota de mercado interior en poder de los fabricantes nacionales es del 89,4 por 100. Pero en el futuro, y como ocurre en los países comunitarios, los coches extranjeros llegarán a morder una «tajada» de un 20 a un 25 por 100. Mientras, la demanda del mercado interior crecerá a un ritmo muy tímido, siempre según las previsiones adelantadas por el Ministerio de Industria (véase cuadro adjunto).

El resultado final es un sector abocado, al menos en los próximos diez años, a un proceso de redimensionamiento a la baja en la capacidad productiva y en el empleo del sector. Para ello, el primer obstáculo denunciado por los fabricantes agrupados en torno a ANFAC es precisamente el del empleo. Actualmente, el sector da trabajo a pie de fábrica a un total de 83.000 personas, cifra que consideran sobredimensionada, teniendo en cuenta las inversiones que se precisan en la mayoría de las plantas industriales existentes,

La demanda que se avecina

	1985	1986	1987	1988	1989	1995
TURISMOS (P y B)*	499.000	501.000	517.000	537.000	557.000	694.000
TOTAL TURISMOS ESPAÑA	523.000	525.000	543.000	563.000	584.000	725.000
IMPORTACIONES	58.000	65.000	76.000	87.000	100.000	145.000
% IMPORTACION TOTAL	11,1	12,4	14,0	15,5	17,1	20,0

* PENINSULA Y BALEARES • A estas cifras habría que añadir además de 50.000 a 60.000 unidades anuales de derivados de turismo.

sobre todo en materia de robotización y automatización. Los costes fijos del factor empleo se han disparado y la mano de obra ya no es tan barata como en sus inicios. Todas las empresas sin excepción han establecido sistemas de bajas incentivadas, pero las campañas no están obteniendo el resultado esperado. El caso es que así, a primera vista, el sector se enfrenta con un excedente laboral cercano a las veinte mil personas, en el que la Administración no quiere entrar a saco como lo hiciera con otros sectores industriales con la

EL sector está abocado, al menos en los próximos diez años, a un proceso de redimensionamiento a la baja en la capacidad productiva y en el nivel de empleo del sector

ley de Re-conversión y Reindustrialización en la mano.

En este escenario re-conversor, Industria propone una adaptación al entorno después de nuestro ingreso oficial

en la CEE, actuaciones dispersas de reindustrialización y la creación de una comisión interministerial que realice un seguimiento de la marcha del sector, al tiempo que se haga hincapié en la declaración de esta industria como «de interés preferente», ya que los actuales beneficios de la desgravación arancelaria para la importación de maquinaria no tienen razón de ser dentro de la Europa de los «doce».

Sin embargo, el nuevo equipo de Industria que encabeza Joan Majó puede encontrarse a la vuelta de las vacaciones veraniegas con un panorama sombrío si no se ofrece al sector una solución rápida, sobre todo en el tema de los excedentes de plantillas. No hay que olvidar que ya alguna multinacional aquí instalada ha llegado a plantearse la conveniencia o no de seguir en nuestro país.

Raúl R. Sáez

A FONDO

FORD SIERRA XR 4x4

TRACCION ES PODER



VIRTUDES DEFECTOS

Capacidad motriz

Mala ventilación

Comportamiento

Pedales demasiado juntos

Prestaciones

Recorridos largos de palanca de cambios

Coche divertido de conducir

Suspensión un poco dura

CON ocasión del pasado Salón de Ginebra, Ford presentó a la prensa especializada europea (véase MOTOR 16 núm. 73) el prototipo de una nueva variante del S, los prototipos de toda una serie de nuevas variantes del Sierra: el 2,0 Inyección, el RS y el XR4X4. El primero, junto con otras variantes del Sierra, el prototipo de la versión XR4x4, que, como su apellido indica, tiene tracción a las cuatro ruedas.

Este nuevo Sierra es mecánicamente equivalente al XR4i, que por el mo-

mento se mantiene en la gama, aunque lo cierto es que la diferencia de precio entre ambos es tan escasa —un poco más del 10 por 100— que nos imaginamos que la demanda se va a decantar rápidamente hacia el recién llegado, que ofrece todo lo que daba el XR4i y además es tracción a las cuatro ruedas.

De todas formas existe una diferencia entre ambos. Sea porque Ford ha querido mantener en el XR4i alguna exclusividad, sea por dar al XR4x4 los mismos argumentos que sus principales

competidores —los Audi—, este último se ofrece, al menos por el momento, en carrocería de cinco puertas únicamente, mientras que el XR4i es sólo tres puertas.

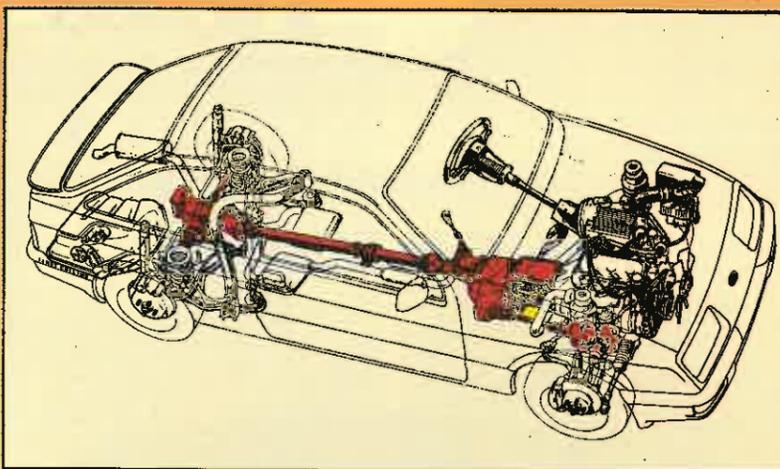
Para el futuro no tendría nada de particular que el XR4x4 tuviera una variante de tres puertas con el nuevo estilo de carrocería, con la ventanilla posterior corrida.

En principio, salvo en aquellas zonas de climas muy duros en invierno, la tracción a las cuatro ruedas es más un argumento comercial, porque está de moda

LA TRACCION TOTAL, SEGUN FORD

El sistema de cuatro ruedas motrices escogido por Ford es, como el de Audi, permanente. Es decir, las cuatro ruedas traccionan permanentemente, sin posibilidad de desconectar alguno de los ejes. Lleva tres diferenciales. Uno central, epicicloidial, con embrague o acoplamiento viscoso, que distribuye la potencia entre el eje delantero (34 por 100) y trasero (66 por 100). En el eje trasero hay otro diferencial autoblocante, también equipado de un acoplador viscoso. El diferencial delantero es normal.

Estos acopladores viscosos pueden compararse a un convertidor de par de un cambio automático. Funcionan haciendo circular una silicona entre las ranuras que se han efectuado en dos discos unidos cada uno a un eje (en el diferencial central al eje que transmite a la potencia hacia delante



y al que la transmite hacia atrás, y en el trasero a los dos palieres). Este sistema tiene la ventaja de su suavidad. Sus detractores aseguran que pierde eficacia al calentarse la silicona y perder viscosidad, pero en Ford respon-

den que esa pérdida de viscosidad se compensa con un aumento de la presión dentro del cárter de cada uno de estos acopladores viscosos. Durante la prueba no se acusó ninguna pérdida de eficacia.

a causa de los rallyes, que una necesidad en un coche actual. Por eso, pagar un 30 por 100 más por ella en España —porcentaje que en los coches a los que nos referimos equivale a un millón de pesetas más— nos ha parecido siempre, salvo en casos muy particulares, un capricho. Lo que pasa es que, como Ford ofrece esta tracción total por sólo un 10 por 100 más, el darse el capricho de tenerla resulta lógico pensando en la mayor seguridad que se tiene a su volante, aunque en el incremento de seguridad que representa en caso de lluvia o el día de la nevada anual típica, de la que muy pocas zonas se escapan. Sobre todo teniendo en cuenta que esta tracción total no supone concesiones en otros aspectos, puesto que los consumos y las prestaciones son prácticamente los mismos y, por tanto, muy buenos. Es el dulce que a nadie amarga y que, por tanto, no hay que despreciar sin pensarlo dos veces.

MECANICA



El motor es el V-6 de 2,8 litros con inyección no es superbrillante, pero que cumple honestamente con su papel lanzando al coche por encima de los 200

FICHA TECNICA



FORD SIERRA XR4 x 4

MOTOR Disposición: Delantero, longitudinal. Número de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.792 c. c. (93,02 x 68,50 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: Arbol de levas central, accionado por engranajes. Alimentación: Inyección mecánica K-Jetronic. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad del depósito: 60 litros. Potencia máxima: 130 CV a 5.700 rpm. Par máximo: 22 mkg. a 3.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm, en cada marcha: 1.ª, 8,9 km/h.; 2.ª, 16,5 km/h.; 3.ª, 23,7 km/h.; 4.ª, 29,9 km/h.; 5.ª, 36,2 km/h. Embrague: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS Sistema: Discos en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros.

SUSENSIONES Tipo: Independientes a las cuatro ruedas.

RUEDAS Liantas: De aleación, de 5 1/2 x 14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.270 kg.

kilómetros por hora —aunque le cuesta bastante subir los últimos 10 kilómetros por hora— y se recupera aceptablemente. Todo esto con unos consumos que, si bien no pueden ser considerados como bajos, están dentro de lo que resulta lógico y admisible.

Comparando las prestaciones con las del XR4i en piso seco, el XR4 x 4 acelera más rápidamente gracias a su mejor capacidad motriz, en cambio pierde algo en las recuperaciones. Esta pérdida es algo más acusada en los 400 metros que en los 1.000 metros y podría achacarse al arrastre de las dos diferenciales de más.

Lo que resulta sorprendente es la capacidad motriz en piso mojado. La sensación de que el coche «salta» hacia adelante cuando arranca que se tiene sobre pavimento seco se mantiene en mojado, en donde las pérdidas que se acusan son más de la resistencia del agua a la rodadura que de otra cosa.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.) 207,8

ACELERACION (seg.)
400 m. salida parada 17,5
1.000 m. salida parada 31,9
De 0 a 100 km/h. 9,8

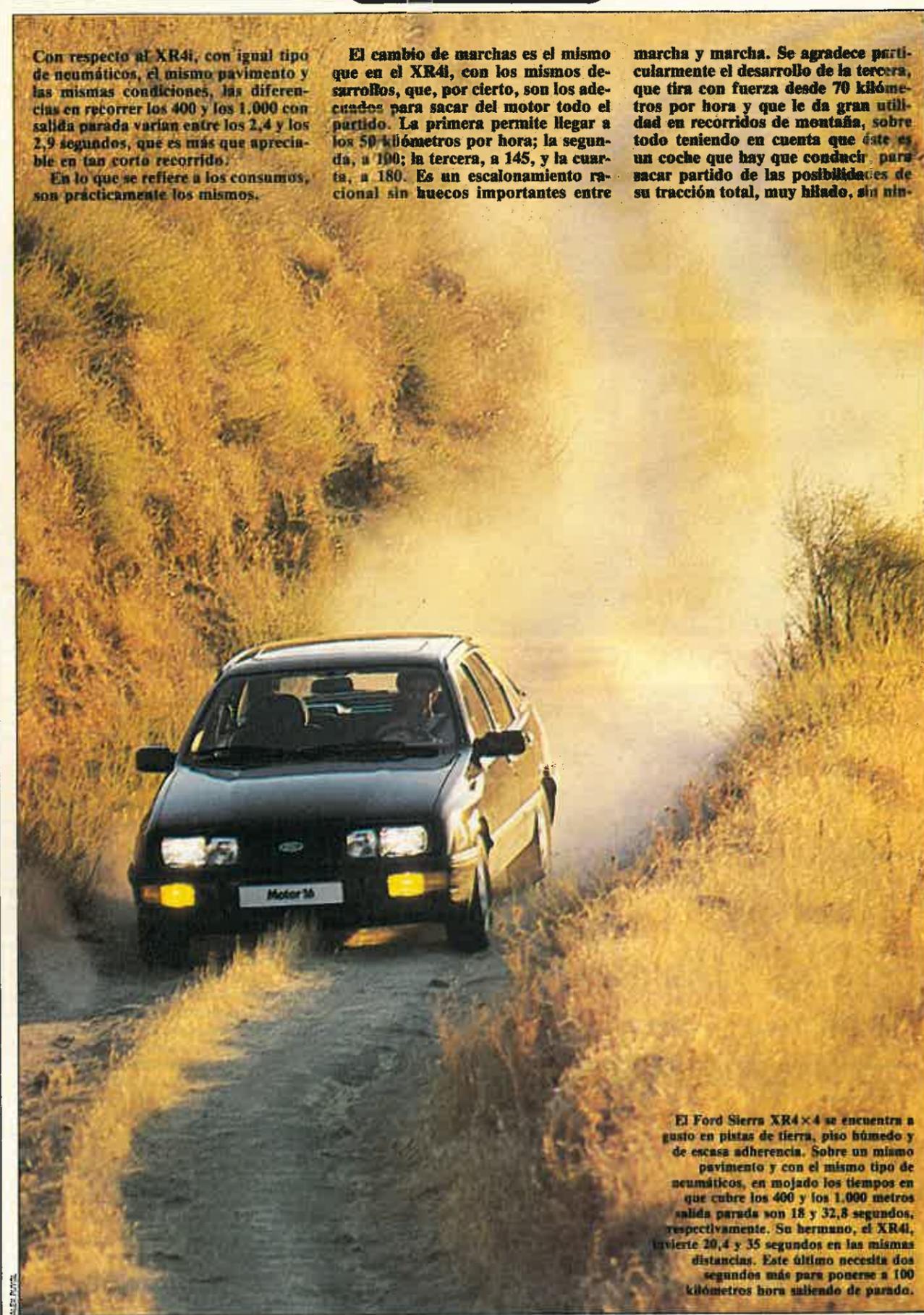
RECUPERACION (seg.)
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 18,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 20,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 33,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 36,5
De 80 a 120 km/h. en 4.ª 9,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª 12,9

Con respecto al XR4i, con igual tipo de neumáticos, el mismo pavimento y las mismas condiciones, las diferencias en recorrer los 400 y los 1.000 con salida parada varían entre los 2,4 y los 2,9 segundos, que es más que apreciable en tan corto recorrido.

En lo que se refiere a los consumos, son prácticamente los mismos.

El cambio de marchas es el mismo que en el XR4i, con los mismos desarrollos, que, por cierto, son los adecuados para sacar del motor todo el partido. La primera permite llegar a los 50 kilómetros por hora; la segunda, a 100; la tercera, a 145, y la cuarta, a 180. Es un escalonamiento racional sin huecos importantes entre

marcha y marcha. Se agradece particularmente el desarrollo de la tercera, que tira con fuerza desde 70 kilómetros por hora y que le da gran utilidad en recorridos de montaña, sobre todo teniendo en cuenta que éste es un coche que hay que conducir para sacar partido de las posibilidades de su tracción total, muy hilado, sin nin-



El Ford Sierra XR4 x 4 se encuentra a gusto en pistas de tierra, piso húmedo y de escasa adherencia. Sobre un mismo pavimento y con el mismo tipo de neumáticos, en mojado los tiempos en que cubre los 400 y los 1.000 metros salida parada son 18 y 32,8 segundos, respectivamente. Su hermano, el XR4i, invierte 20,4 y 35 segundos en las mismas distancias. Este último necesita dos segundos más para ponerse a 100 kilómetros hora saliendo de parada.

CONSUMO



CIUDAD	l/100 km.
A 28,8 de media	13,8
CARRETERA	
A 90 km/h. de crucero	7,8
En conducción rápida	15,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de crucero	10,4
A 140 km/h. de crucero	12,7
A 180 km/h. de crucero	16,8
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado ...	11,7
Recorrido (kilómetros)	460

El salpicadero tiene un buen diseño. El cuadro de instrumentos es lo suficientemente completo. En cuanto al volante, es el del XR4i.



Llantas tipo RS
De aluminio



Asiento trasero
Se puede abatir



Asientos delanteros
Irrefrochables

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES: Pintura metalizada, 27.300 ptas.; espejos retrovisores a control remoto, 18.700; cinturones traseros, 18.300; techo solar, 52.100; radiocassette, 88.500; antena eléctrica, 11.100.

SONORIDAD

Al ralentí	49,5
A 60 km/h.	63,5
A 90 km/h.	68,4
A 120 km/h.	70,8
A 140 km/h.	74,5
A tope	81,1

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

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	13,0
A 100 km/h.	38,4
A 120 km/h.	56,2

gún tipo de brusquedades al volante ni frenazo apurador al límite.

Al manejo del cambio la única crítica que hay que hacer es que los recorridos de una velocidad a otra son demasiado largos. O por lo menos más largos de lo que gusta cuando se rueda rápido en recorridos de muchas curvas.

COMPORTAMIENTO



El Sierra —y el XR4i no era excepción— ha sido siempre un coche reputado por su excelente comportamiento. Con la tracción a las cuatro ruedas mejora todavía más su adherencia. Y esto requiere un cierto hábito. Si en curvas de gran radio el coche se comporta de forma neutra, como si fuera sobre raíles, por muy rápido que vaya, en virajes más cerrados sorprende por su rápida inscripción en ellos. El eje delantero tira del resto del coche hacia adentro de la curva, con la consiguiente sorpresa por parte del conductor, acostumbra a llevar una tracción a dos ruedas y que deberá manejar en adelante el volante con mayor suavidad. Si además se va rápido, a la salida de la curva se nota un suave y ligero derrape del tren trasero, en lo absoluto molesto y que ayuda a terminar de negociar la curva. Este derrape es igualmente controlable sobre piso húmedo o



El Sierra de tracción total entra mejor en las curvas. Es necesario un cierto hábito para sacarle el máximo partido.

de escasa adherencia, pues el que, por un lado, el eje delantero absorba un tercio de la potencia disponible y que, por otro, tire del coche evita que aumente en amplitud. Es precisamente en esas condiciones —piso mojado o incluso nevado y caminos de tierra y barro— en que la tracción total adquiere toda su razón de ser, dando al coche un agarre y una capacidad motriz excepcional.

Para terminar con el capítulo del comportamiento queremos señalar que para sacar un buen partido a este coche en nuestras carreteras —asfaltadas mejor o peor, pero la mayor parte del año secas— conviene recordar que no interesa apurar frenadas; es preferible adelantarlas un poco para poder posteriormente negociar el viraje con el acelerador pisado, aprovechando así la adherencia y capacidad motriz del coche.

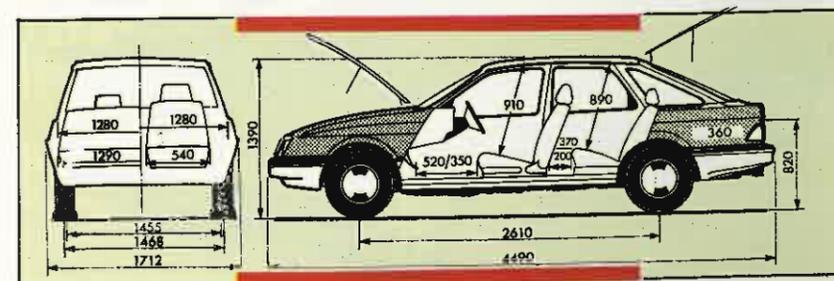
Hay que decir también que este comportamiento se ve mejorado también por algunos cambios con respecto al XR4i. Uno de ellos es que la suspensión es más dura, evitando la sensación de flotación y el balanceo que tiene aquél.

También se ha cambiado el sistema de frenado. Los tambores traseros del XR4i han sido reemplazados por discos, con lo que se mejora el frenado y la resistencia a la fatiga. Se puede descender cualquier puerto con la seguridad de que los frenos van a aguantar.



La presentación interior es idéntica a la del XR4i y el nivel de equipamiento similar. Las opciones no son muchas...

SIERRA XR4x4





A lo sumo se llega a notar un cierto endurecimiento del pedal, pero el coche acaba frenando. Esto sin contar con que la propia tracción a las cuatro ruedas supone ya una mejora en el frenado al retener las cuatro ruedas en lugar de dos, evitando bloqueos. De todas formas, Ford está poniendo a punto un sistema antibloqueo ABS que congenie bien con las cuatro ruedas motrices —lo que no ocurre en todas las ocasiones—, y que podría ser ofrecido en opción a partir del próximo invierno.

La dirección también ha cambiado. Sigue siendo de cremallera y asistida pero de dureza variable, con lo que el conductor gana tacto y puede ser más preciso mientras conduce.

Y también cuenta el que el coche lleve diferenciales autoblocantes, algo que quizá necesitaba el XR4i.

En lo que se refiere al confort de marcha, prácticamente se ve ligeramente mermado por el endurecimiento de suspensión, que hace que los pasajeros sean zarandeados más durante el viaje que en otras versiones; aunque probablemente haya menos casos de mareo. El nivel sonoro es relativamente bajo, aunque no se haya terminado de filtrar el bramido del motor, lo que gustará a muchos usuarios.

Además este bramido esconde un cierto rumor que tiene su origen en la transmisión. Hay que tener en cuenta que son tres los diferenciales que giran y que emiten ruido.

CARROCERÍA



La carrocería del Sierra es de sobra conocida y constituye un tanto importante que hay que apuntarle a Ford.

Como hemos dicho, por el momento el XR4x4 se ofrece sólo en versión de cinco puertas. Se distingue de versiones más bajas por las llantas tipo RS y la pequeña deriva trasera sobre el portón.

La accesibilidad es sin problemas y en el interior se acomodan confortablemente cuatro adultos. En el asiento trasero hay anchura para que fueran tres personas mayores, pero el túnel de transmisión hace incómodo el puesto del centro.

Los asientos son particularmente buenos por su confort y su forma. El apoyo lumbar puede ser regulado a gusto del ocupante. El salpicadero tiene un buen diseño, con forma redondeada la mitad frente al conductor para que todos los mandos estén a la misma distancia de su cuerpo. Frente al pasajero hay un hueco portaobjetos del que es difícil que se caigan las cosas y una guantera cerrada con llave.

La instrumentación es suficiente sin más. Quizá los más deportivos echarán en falta el manómetro de presión de aceite. En cuanto a la posición del conductor, es la correcta. Sólo hay que criticar el que los pedales están muy cerca los unos de los otros y esto puede lle-



El motor es el archiconocido V-6 de 2,8 litros, con 150 caballos de potencia. No es superbrillante, pero resulta suficiente para que el coche tenga unas excelentes prestaciones sin que el consumo sea exagerado.

gar a ser molesto. El maletero es amplio y tiene además la posibilidad de aumentar la capacidad abatiendo el asiento trasero, total o parcialmente. El acabado es irrepachable.

FRENTE A SUS RIVALES

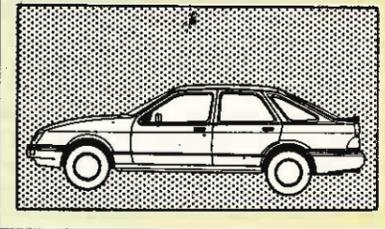
Tan sólo tiene un rival el Ford Sierra XR4x4: el Audi 80 Quattro, probado por MOTOR16 en el número 22. Ambos son berlinas con cuatro puertas, del tipo dos volúmenes el Ford y de tres volúmenes el Audi.

Con referencia a la tracción a las cuatro ruedas, la diferencia entre ambos coches reside en el funcionamiento de las mismas. Si en el Ford el funcionamiento es siempre el mismo, en el Audi el conductor puede bloquear el diferencial central, para evitar que, en caso de que algún eje perdiera adherencia, sus ruedas patinaran y, posteriormente, también el diferencial trasero. Ford, con sus diferenciales de acoplamiento viscoso, ha solucionado el problema de otra forma.

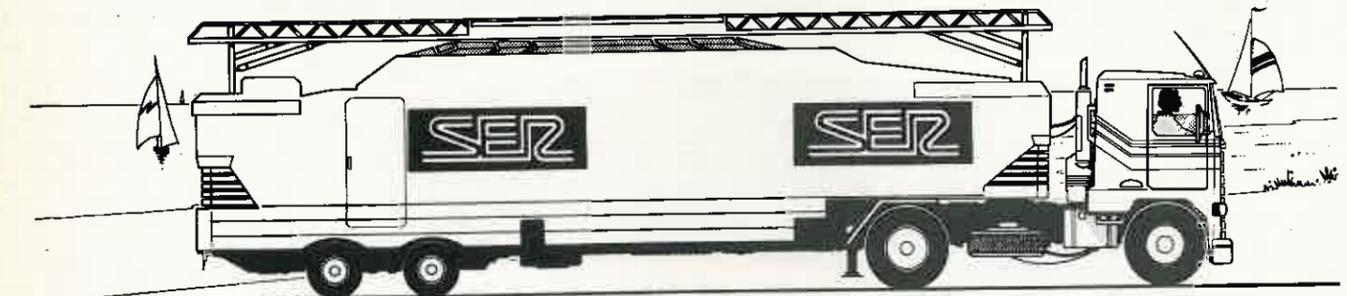
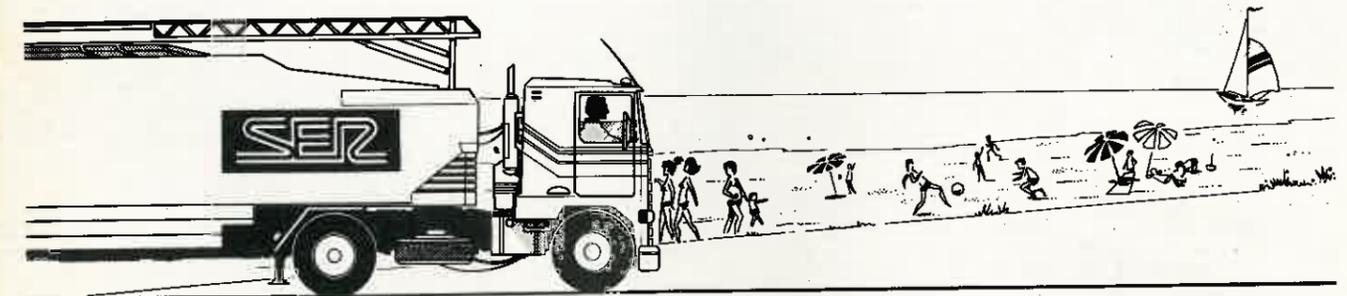
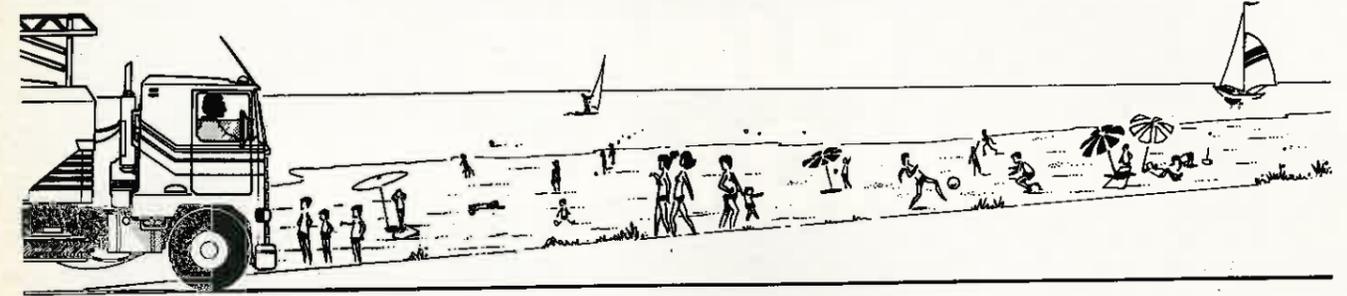
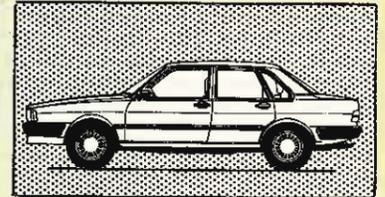
Su habitabilidad es semejante, pero el maletero es superior en el Sierra. Si además tenemos en cuenta que el Ford es más potente, anda más y cuesta un 20 por 100 menos, nos parece que la elección es clara, sin que ello suponga ningún demérito para el Audi, que puede jugar la carta de una silueta menos vista.

Sergio Piccione

FORD SIERRA XR4x4 3.021.568 pts.
Motor: V-6, delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.792 c.c. Potencia: 150 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.270 kg. Velocidad máxima: 207,8 km/h. Consumo medio ponderado: 11,7 l./100 km.



AUDI 80 QUATTRO 3.771.392 pts.
Motor: 5 cilindros, delantero, longitudinal. Tracción: a las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.144 c.c. Potencia: 136 CV a 5.900 rpm. Peso: 1.190 kg. Velocidad máxima: 191,8 km/h. Consumo medio ponderado: 12,2 l./100 km.



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.

FRENTE A FRENTE

AUSTIN MONTEGO MAYFAIR CONTRA VOLKSWAGEN SANTANA LX

SUAVES COMO LA SEDA



El Austin Montego Mayfair y el Volkswagen Santana LX son dos coches que cuestan alrededor de un millón setecientas mil pesetas, los dos tienen una carrocería de corte clásico y su vocación es familiar, los dos han aparecido también en el mercado español casi al mismo tiempo, entre mayo y junio del presente año. Sus mecánicas son de estilo reposado y buscan ante todo la economía, pero las similitudes se acaban en ese punto. Mientras que el Austin, un modelo importado, juega la baza del lujo, de la presentación interior muy llamativa, el Volkswagen, un coche montado en las factorías navarras de Seat, sólo se centra

en la economía de marcha y en la calidad de terminación, pero no se preocupa para nada de la espectacularidad de los detalles.

Los dos coches se han enfrentado entre sí a lo largo de más de mil quinientos kilómetros y los dos han sorprendido por su suavidad de marcha, una suavidad que invita a conducirlos en plan familiar; de esta forma se obtienen unos consumos casi de risa en ambos coches, unos consumos más previsibles en modelos de tipo utilitario que en vehículos de más de 4,40 metros de longitud.

El equilibrio entre el Montego y el Santana salta al primer plano en casi todos los aspectos de orden mecánico

y sólo se rompe en lo referente a comportamiento, manejabilidad de la dirección y aptitud para callejear. El Austin se comporta mejor que el Volkswagen cuando se conduce por carretera de montaña a ritmo rápido, tiene una dirección más suave que su rival y es más cómodo cuando callejea por ciudad a la busca de un hueco para aparcar.

El Montego Mayfair es la elección más lógica para el usuario que quiere un coche algo llamativo y con un nivel de equipamiento acorde con la cantidad de dinero desembolsada. Frente a estas consideraciones, el Santana opone su buena calidad de acabado y su economía de consumo,



El Austin Montego Mayfair es un familiar de carrocería clásica. El nivel de equipamiento, casi excepcional, es su mejor argumento de venta, en su interior se aprecian detalles propios de coche caro.

Austin Montego Mayfair
Precio en la calle:
1.745.522 ptas.

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

VIRTUDES

- Dirección suave.
- Comportamiento.
- Equipamiento.

DEFECTOS

- Calidad de acabado.
- Autonomía.
- Motor ruidoso.

INTERIORES: CALIDAD FRENTE A OSCURANTISMO

La mayor diferencia entre el interior del Austin Montego y el Volkswagen Santana es, sin duda alguna, la presentación; mientras que el Santana tiene un espacio habitable muy sobrio, decorado por completo en tonos oscuros, un espacio en el que no hay detalles de lujo, el Montego, por el contrario, muestra un interior de tonos alegres en el que se aprecian detalles propios de un coche caro, como los perfiles de madera que enmarcan las puertas, los elevadores eléctricos, el cierre centralizado o el apoyabrazos central del asiento posterior. El Volkswagen parece un utilitario modesto, mientras que el Austin da la impresión de ser un automóvil señorial. Este primer impacto visual no

FICHA TECNICA



	AUSTIN MONTEGO MAYFAIR	VOLKSWAGEN SANTANA LX
MOTOR		
Disposición	Del. transversal 4, en línea	Del. longitudinal 4, en línea
Número de cilindros	1.998 c.c.	1.781 c.c.
Cilindrada	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Cigüeñal	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza
Distribución	Carburador electrónico	Carburador
Alimentación	9,1 a 1	9 a 1
Compresión	Gasolina de 97 octanos	Gasolina de 97 octanos
Tipo de carburante	53 litros	60 litros
Capacidad del depósito	100 CV a 5.500 rpm.	90 CV a 5.200 rpm.
Potencia máxima	16,7 mkg. a 3.000 rpm.	14,8 mkg. a 3.300 rpm.
Par máximo		
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	8,7	7,6
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	16,1	13,6
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	24,5	20,5
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	32,6	29,0
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	43,1	36,2
DIRECCION		
Tipo	De cremallera, con servo	De cremallera
Vueltas de volante entre topes	2,9	4,2
Diámetro de giro	10,6 m.	10,7 m.
FRENOS		
Sistema	Disc. ventil. delante y tamb. detrás, con servo	Disc. delante y tamb. detrás, con servo
SUSPENSIONES		
Tipo	Ruedas indep. delante y semiind. detrás	Ruedas indep. delante y semiind. detrás
RUEDAS		
Llanta	De aleac., 120 x 365	Chapa, 5 x 13
Neumáticos	180/65 R 365	165 SR 13
PESO		
En orden de marcha	1.050 kg.	985 kg.



El Volkswagen Santana juega la carta de la economía de consumo. La terminación, cuidada, es uno de los distintivos de todos los Volkswagen. Por contra, su interior parece el de un utilitario modesto.

VW Santana LX
Precio en la calle:
1.708.972 ptas.

Fecha presentación: Junio de 1985.
 Fabricante: Seat.
 Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
 Número de talleres: 1.000.
 Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Manejabilidad del cambio.
- Consumo.
- Calidad de acabado.

DEFECTOS

- Diseño de asientos.
- Presentación pobre.
- Equipo mínimo.

SOMORIDAD



	Montego	Santana
Al ralenti (dB)	55,4	46,0
A 60 km/h. (dB)	65,5	65,2
A 90 km/h. (dB)	70,5	68,0
A 120 km/h. (dB)	74,5	71,5
A 140 km/h. (dB)	78,5	75,7
A tope (dB)	80,7	80,5

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

PRESTACIONES



	Montego	Santana
VELOC. MAXIMA (km/h.)	171,3	174,0
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,3	17,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	34,2	32,5
De 0 a 100 km/h.	10,5	11,2
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	21,1	20,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	24,4	23,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,4	36,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	43,6	43,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,1	12,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	18,6	15,1

tiene respaldo en cuanto se refiere a calidad de terminación. El Santana es mejor que el Montego en este aspecto. En el Volkswagen todo, va bien encajado por lo que no se oyen nunca ni ruidos extraños ni crujidos sea cual sea el estado del piso por el que se va circulando. En el Austin siempre se encuentran algunos detalles mal rematados en cuanto se vive cierto tiempo en el coche.

La accesibilidad ofrecida por las cuatro puertas de estos dos modelos familiares no admite el menor reproche; el Montego es, en última instancia, algo mejor que el Santana y la diferencia hay que buscarla en las plazas posteriores. En el Austin se entra y sale del asiento trasero sin la menor contorción, mientras que en el Santana el extremo delantero de ese mismo asiento exige doblar las piernas más de lo deseable, ya que se encuentra algo avanzado.

El Montego es algo más amplio que el Santana en todos los aspectos; la primera impresión en el ojo se refuerza al emplear la cinta métrica. En las plazas delanteras, la anchura libre al nivel de los hombros es casi la misma en los dos coches y más que suficiente para que dos adultos, incluso de talla muy fuerte, se acomoden sin problemas. En las plazas traseras, el Austin no sólo ofrece un poco más de anchura libre tanto a la altura de los hombros como de las caderas, sino que también ofrece más espacio despejado para las piernas de

los pasajeros. Las diferencias son mínimas en cualquier caso, pero quedan reforzadas por la diferencia de tonalidades de las tapicerías; mientras que las tapicerías claras del Austin dan sensación de amplitud, las tapicerías oscuras del Santana producen una sensación de estrechez.

Los cuadros de mandos de estos dos coches se leen sin problemas; en última instancia es algo mejor el cuadro del Santana, porque el velocímetro y el cuentarrevoluciones son más grandes que los utilizados en el Montego. A partir de ese punto, la ventaja es para el Montego, ya que tanto el termómetro de agua como el aforador de gasolina son más llamativos en el coche inglés y los avisadores ópticos tienen un tamaño mayor. Los pulsadores del Austin son de un diseño más moderno y están mejor situados que los del San-

FRENTE A FRENTE



La postura de conducción del Montego es estúpida y se adapta bien al usuario medio español. El cuadro de instrumentos se lee sin problemas. Los asientos delanteros deberían mejorar su respaldo.

tana, que parecen extraídos de un coche de hace veinte años.

Los asientos del Austin son más cómodos que los del Volkswagen. Las butacas delanteras del Montego son algo mejores que las del Santana, pero en ningún caso se puede hablar de obras maestras. Las butacas del coche inglés no recogen el cuerpo lateralmente y falta apoyo en la zona lumbar, por lo que la espalda se dobla mucho en los viajes largos con la consiguiente fatiga mus-

cular; las butacas del coche hecho en Pamplona recogen más el cuerpo, pero tienen demasiada curvatura en su respaldo, por lo que los hombros quedan muy al descubierto. En lo que se refiere al asiento trasero es mucho mejor el Austin que el Volkswagen; en el Montego los pasajeros van muy cómodos en las dos plazas laterales y algo menos en la plaza central, porque el respaldo es duro. En el Santana ocurre todo lo contrario y el único viajero que va cómodo es el que se sienta en el centro, ya que los que se colocan en los laterales notan que el respaldo va demasiado perpendicular a la base y que todo el conjunto tiene un mullido duro.

El Santana tiene un puesto de conducción muy sencillo, que además se adapta mejor a los usuarios más altos. El asiento trasero es bastante incómodo, tanto en la base como en el respaldo.

AL VOLANTE: ECONOMIA ANTE TODO

El Austin Montego y el Volkswagen Santana son dos coches de personalidad familiar que montan unas mecáni-

EQUIPAMIENTO

	Montego	Santana
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	SI	NO
Testigo reserva carburante	NO	NO
Testigo de freno de mano	SI	SI
Testigo desgaste pastillas	SI	NO
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI
Elevavinas eléctricos d/t	SI/NO	NO/NO
Cerraduras centralizadas	SI	NO
Luz lectura mapas	NO	NO
Tapón carburante con llave	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO
Preequipo de radio	SI	SI

Opciones: Austin Montego Mayfair: Pintura metalizada, 18.315 pesetas.
Volkswagen Santana LX: Pintura metalizada, 36.311 pesetas; aire acondicionado, 249.989 pesetas; techo practicable, 82.923 pesetas.

FRENTE A FRENTE

CONSUMO

	Litros/100 km.	
	Montego	Santana
CIUDAD		
A 26,6 km/h. de media	10,9	10,4
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,3	6,0
En conducción rápida ..	10,6	11,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	8,3	7,0
A fondo	12,4	10,6
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio pond.	9,3	8,7
Recorrido (kilómetros)	520	640

cas en las que se ha buscado ante todo la comodidad de conducción y la economía. El Montego y el Santana son dos coches muy fáciles de manejar por la enorme elasticidad de sus mecánicas; en circulación por ciudad, ambos modelos permiten ir casi al paso de una persona en quinta marcha sin tirones ni traqueteos, después cuando se quiere recuperar velocidad basta con pisar el acelerador para que salgan como impulsados por un resorte, un fenómeno que encantará a los usuarios más alérgicos a la utilización de la palanca de cambio.

En tales circunstancias, el Santana reacciona con un poco más de rapidez que el Montego, tanto si se va en cuarta como si se va en quinta, pero la sensación que da el coche inglés es mucho más agradable que la ofrecida por el modelo de origen alemán: al hundir el pie en el acelerador, el motor del Santana retiembla un poco y muestra síntomas de desaprobación, mientras que el motor del Montego no rechista nada, una virtud que debe apuntarse en el activo de un sistema electrónico especial montado en el cuatro cilindros de origen inglés, un sistema que impide, precisamente, la aparición de esos ruidos raros, bastante destructivos para las interioridades de la mecánica.

Las dos cajas de cambio de estos modelos han apostado por la economía y tienen un estilo demasiado ahorrativo,

El motor del Montego se caracteriza por su carburador, mandado electrónicamente.



un carácter bastante tacaño, que, si bien da resultados estupendos en el capítulo de consumo, resta, por el contrario, agilidad a las mecánicas; la quinta marcha es, en los dos casos, una marcha E, por inicial de Economía, que no tira con la fuerza necesaria en el momento de un adelantamiento algo apurado. Si en carretera el vehículo que va justo por delante rueda a una velocidad del orden de los 100 kilómetros por hora y se quiere adelantar, es necesario reducir a cuarta e, incluso, a tercera si la situación no es del todo clara. En los dos coches hay que alabar el excelente manejo de la palanca de cambio. El Santana es algo mejor en este capítulo, porque los recorridos entre las distintas posiciones son mucho más cortos que en su rival.

El comportamiento del Montego es muy noble en todas las circunstancias y hay que ir verdaderamente muy deprisa para notar algún movimiento extraño. En el Santana, los límites están situados en un escalón inferior y basta con entrar algo rápido en una curva para notar la tendencia del morro a seguir por derecho, tendencia que se corrige con sólo levantar el pie del acelerador y dar un poco más de giro al volante. En condiciones normales y siempre que se conduzca en plan familiar es impo-

sible decir cuál de los coches es mejor, pero, en cuanto se acelera, el ritmo de marcha salta al primer plano la superioridad del Montego; el coche inglés devora las curvas con mucha limpieza y hay que ir «a todo trapo» para notar una leve tendencia de la parte trasera a dar coletazos, ese coletazo sólo se produce al salir de las curvas más cerradas y para que el coche haga tal movimiento debe conducirse casi a ritmo de carreras. El Santana es más sensible en este aspecto, su morro muestra mucha pereza en todo tipo de curvas, un defecto que tiene fácil solución, pero que a veces es engorroso, sobre todo si la carretera es muy sinuosa.

La dirección del Montego es mucho mejor que la del Santana. En el Austin hay que dar menos de tres vueltas para llevar las ruedas de un extremo a otro, mientras que en el Santana hacen falta 4,2 vueltas. La dirección del Montego recibe, además, un mecanismo de servoasistencia, por lo que no es necesario hacer el menor esfuerzo físico ni con el coche en movimiento, ni en maniobras a coche parado. La dirección del Santana es bastante dura, sobre todo, a la hora de aparcar y, además, tiene tendencia a quedarse clavada en los extremos, por lo que si se gira el volante del todo para dar la vuelta en una esquina, las ruedas se quedan dobladas y no hay el menor indicio de retorno automático.

El motor del Santana, situado longitudinalmente, es un prodigio de economía.





El Montego tiene carrocería en la que hay elementos de estilo muy avanzado.

Los frenos del Austin y del Volkswagen son correctos y dan mucha seguridad al conductor. El pedal tiene buen tacto en ambos casos y se puede dosificar la frenada con toda exactitud, aunque los dos coches tienen el vicio bastante acusado de clavar el morro en caso de un pisotón violento. El sistema del Montego resiste bien en caso de una utilización intensiva y no hay problemas ni cuando se abusa de los frenos un poco al bajar un puerto; el Santana es algo menos eficaz en tal sentido.

CONCLUSION: LUJO INGLÉS O ECONOMÍA ALEMANA

El Montego Mayfair cuesta casi cuarenta mil pesetas más que el Santana LX, pero esa diferencia queda absorbida por los mejores resultados de conjunto del coche inglés. El Austin es más homogéneo que su rival y, aunque tiene algunos fallos en calidad de acabado, ofrece a su usuario mucho más que el Volkswagen, un coche anodino que tiene sus mejores armas en los bajos consumos obtenidos en todas las circunstancias y en la calidad de definición.

El Montego es un coche muy fácil de llevar, con un comportamiento excelente, incluso si se deja de viajar en plan tranquilo para ir ya en plan de carreteras. La mecánica, por su parte, empuja

BALANCE FINAL

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

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

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)		
	Montego	Santana
A 60 km/h.	12,5	12,5
A 100 km/h.	37,0	37,0
A 120 km/h.	51,0	55,5

ja siempre con suavidad y permite verdaderas barbaridades, como es el circular por ciudad muy despacio con toda tranquilidad, tanto si se lleva puesta la cuarta como si se lleva la quinta. El Austin es un coche que se maneja casi como un automático, sensación que se ve reforzada por la dulzura de todos sus mandos: el volante, los pedales, etcétera. La postura de conducción es buena y sólo podría pedirse un respaldito algo mejor. En el capítulo negro del Montego hay que colocar esa terminación final de los detalles; el modelo inglés cautiva nada más entrar en su in-



Los rasgos del Santana son mucho más clásicos que los de su rival inglés.

terior no sólo por el ambiente, sino también por los elementos de decoración, que permiten pensar en un coche de precio altísimo; después se enfrían los ánimos cuando se encuentran algunos elementos que hacen ruido o que no encajan a la perfección, pero los resultados son, en cualquier caso, de primera categoría.

El Santana tiene su peor enemigo en ese mismo capítulo de detalles; el coche está acabado a la perfección y todo tiene la rigurosidad germana a la hora de hacer una buena obra; tal tarea es, sin embargo, difícil de apreciar desde el interior, porque todo es oscuro y no hay nada que recuerde el precio del coche, un precio superior al millón seiscientos mil pesetas.

El consumo muy bajo y las prestaciones honorables son los argumentos más destacables del Volkswagen fabricado en Pamplona, un coche que no trata demasiado bien a sus pasajeros en lo que se refiere a asientos, ni a su conductor en lo que se refiere a posición frente al volante.

Ante la poca diferencia de precio, la elección lógica se orienta hacia el modelo de importación; el Austin Montego justifica mejor la cantidad de dinero que se ha pagado por su compra; queda, sin embargo, el punto débil de su fiabilidad mecánica y de acabado, dos problemas totalmente resueltos en el Santana.

Angel Marco

Mercado

OFERTAS DE LA SEMANA

BMW en buen estado

Garantizado con tres meses de mano de obra y piezas, el BMW 528 i, serie antigua, de 1980, que venden en Hiperauto (Ayala, 64, Madrid. Teléfono 431 32 63) tiene 52.856 kilómetros y cuesta 1.850.000 pesetas. Techo practicable, llantas de aleación opcionales, espejo retrovisor eléctrico y equipo de música son algunos de los extras que monta este modelo.



El viejo más nuevo



Cuando se está iniciando la comercialización en España del Renault 25 V-6 Inyección, este modelo ya se puede comprar de segunda mano. En Hiperauto, calle Ayala, número

64, de Madrid, tel. 431 32 63, disponen de una unidad de este nuevo vehículo que fue adquirido en Francia e importado por un particular. El coche, con 2.000 kilómetros y todos los extras imaginables, se vende por 3.500.000 pesetas.

Volver al 4/4



El simpático Renault 4/4, que tantos adeptos tuvo y continúa teniendo, es un modelo que casi ha desaparecido. Ahora los coleccionistas tienen la oportunidad de acceder a uno de estos coches, cuyo estado es muy bueno. Su propietario, el señor Llorck, lo ha

restaurado concienzudamente, buscando las piezas de origen hasta dejarlo totalmente equipado. Lo vende por 200.000 pesetas, y su teléfono de contacto es el 235 60 05, de Barcelona, pero hay que darse prisa, pues ya existen algunos posibles compradores.

La gozada del mar



El Aresa 12 H que venden en náutica Aza está listo para navegar. Con radar, piloto automático con mando a distancia, grupo generador Onan y dos motores Cummins de 240 caballos cada uno, cuesta 7.500.000 pesetas. Se trata de un buen crucero a motor, construido en contrachapado marino que resulta rápido y habitable. Náutica Aza está en la calle Dr. Villa Barberá, de Valencia, teléfono: 342 12 22.

Barata puesta a punto

En todos los centros de El Corte Inglés, excepto en el de Las Palmas, se puede realizar una completa puesta a punto del coche por tan sólo 6.190 pesetas. Para poder beneficiarse de esta oferta especial, válida hasta el 31 de agosto, los usuarios deben ponerse en contacto con el departamento de accesorios para automóvil del centro que más le convenga. En estos departamentos proporcionan información y dan hora a los clientes para que lleven sus vehículos al taller.



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

KTM

250 MT	250	48	—	492.850
250 CR	250	44	—	462.920
250 MC	250	48	—	495.300

LAMBRETTA

125	122	8	97	172.577
150	148	7,6	97	179.398
200	198	10,7	107	185.130

LAVERDA

MS-1000	981	88	215	1.185.000
---------	-----	----	-----	-----------

MONTESA

Cota 242	233,3	—	—	272.230
Cota 340 Trial	340,0	—	—	270.290
Cota 350	348,6	—	—	303.240
Enduro 250 H7	250,0	—	92	230.540
Enduro 250 H7	248,3	—	119	321.440
Enduro 250 H7	248,6	—	130	342.230

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

MORINI

Impala 125	120	10	100	208.780
Impala 175	174,2	13	100	220.050

MOTO GUZZI

250 Scandic	229,5	28,8	138	341.180
250 Turismo	341,1	39,8	180	464.000
300 Sport	478,6	43	170	501.000
300 Camel	478,6	—	—	508.000

MZ

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

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

OSSA

250 TE	244,2	—	100	271.990
250 Copa	242	180	160	343.380
303 Trial	302,7	—	—	332.130
350 Tv-Ya	250,0	—	—	297.860

PUCH

Cobra M 82-TT AD	73,3	17	96	322.300
Cobra M 82-Cross	73,3	14	70	198.300
Cobra M 82-TD	73,3	10	80	248.600

RIEJU

Sirada	74	8,5	—	180.000
Marathon MR-80	75	14	—	284.500
Marathon Enduro	80	20	—	351.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

SUZUKI

GSX 550 ES	577	85	195	791.294
GSX 750 ES	747	87	210	990.733

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

VESPA

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

YAMAHA

TS Junior	74,0	4,0	90	178.500
TS Elect.	75,0	4,4	80	196.965
125 Elect.	123,3	8,2	100	200.630
175 Elect.	123,3	8,2	100	212.240
125 NC	123,3	8,2	100	186.498
150 Vis	149,8	8,2	100	211.320
200 DN	198,0	10,2	110	228.681
200 Vis	198,0	10,2	110	254.860

YAMAHA

DT 80	—	—	—	217.550
SR 150	239	17,0	115	358.300
SR 150 Special	249	20,0	117	368.080
XZ 400	399	45,5	175	586.200
XJ 600	589	72,0	200	839.500
XJ 650	653	73,0	200	779.400
XJ 900	853	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

Cuéntenos su caso

LOS ANCIANITOS NUNCA MUEREN

Me dirijo a ustedes a propósito de un artículo que he leído en la revista. Se trata de «La corta vida de Authi», publicado en el número 90 (13-VII-85). Soy propietario de un coche MG 1300 S, que fabricó la empresa citada, y he quedado muy interesado por el contenido del artículo, pues —¡cada loco con su tema!— estoy muy encariñado con mi MG y quiero reunir toda la información que a Authi y MG concierne.

Creo que mantengo mi coche en un estado dignísimo, en proporción a los trece años que ha cumplido, y desearía continuar haciéndolo. Pero si le escribo, no es para hablarle de mis amores (disculpe usted la clave de humor de la carta), sino para pedirle si tiene más información sobre los MG 1300 S. Sé que MOTOR16 es muy joven, y así deben ser sus archivos documentales, pero tampoco sería extraño que dispusieran de información de pruebas o valoraciones del modelo que



conduzco si han podido componer un artículo tan bien informado como el que cito. Si es así, les ruego que se sirvan enviármela antes de que algún «genio» de la renovación del parque móvil envíe mi coche al limbo.

No sé si será posible que MOTOR16 atienda mi petición, pero sea cual fuere la respuesta, les agradezco la atención que me prestan.

A. Homs
Barcelona

Respuesta.—El MG 1300 apareció en el mercado na-

hasta los 12 litros. Su velocidad máxima oficial era de 155 kilómetros por hora, pero en las pruebas hechas por publicaciones especializadas sólo rozaron los 150.

En aquellas pruebas también se destacó la sensación de seguridad que daba el coche, gracias a la estabilidad conseguida por el sistema Hydrolastic.

UNA DUDA RAZONABLE

El próximo mes compraré un coche de segunda mano y, como es natural, no hago más que mirar revistas de automóviles y pasearme por las casas de compraventa. La verdad es que yo me había interesado por dos coches que ya no se fabrican: el Seat 124, en motores 1600 y 1800, y el Renault 5 TX. En cuanto al Seat, por más que busco por todas partes no encuentro las características de este coche (potencia, velocidad máxima en conducción normal y rápida, etcétera) y me gustaría conocerlas. En cuanto al Renault 5 TX quisiera saber cómo podría conseguir la potencia del modelo actual (R-5 GTS), puesto que los

NOTICIAS DE EMPRESA

EL MEJOR CONSERVADO

CANNON Rubber Limited, fabricantes de accesorios de automóviles de alta calidad, patrocinó el concurso para coches clásicos en el festival que se celebró en Brands Hatch (Inglaterra) el pasado 21 de julio. El ganador absoluto de este concurso fue Barry Unicambe con su Volvo B18 121 Nordic de 1964, que también se impuso en su clase. La viuda del fundador de Cannon Rubber Ltd., Mrs. K. Atkin, hizo entrega de los trofeos.

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

DOS MILLONES DE TRANSIT

El pasado mes de julio salió de la fábrica de Southampton (Inglaterra) la furgoneta Ford Transit número dos millones. Esta

unidad que va equipada con un motor 2.5 diesel de inyección directa y tiene 15 asientos ha sido entregada al profesor David Bellay, director de la Fundación para la Conservación de Londres y será usada por los estudiantes ingleses que participan en proyectos sobre medio ambiente y alrededores de la capital británica. Cuando están a punto de

cumplirse los veinte años de este modelo de Ford, que se lanzó en octubre en 1965, la Transit sigue siendo el vehículo industrial ligero más vendido en Europa, gracias a la diversidad de su gama, robustez y durabilidad.

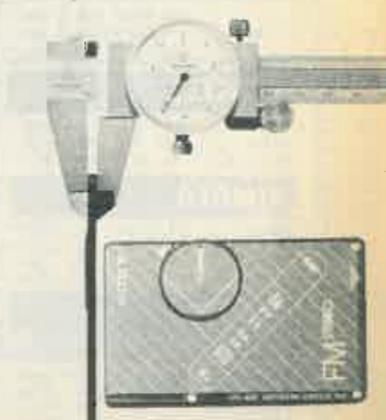
MAS PEQUEÑO TODAVIA

El SRF 201 de Sony es un mini-receptor de FM con el tamaño de una tarjeta de crédito y un espesor de 3 milímetros, que se escucha en alta fidelidad estéreo. Este pequeño audio portátil, que la marca japonesa ha lanzado recientemente al mercado, funciona con baterías recargables e incorpora auriculares superligeros de alta sensibilidad.

ALMACEN AUTOMATIZADO



GENERAL Motors España ha puesto en marcha en su planta de Figueruelas (Zaragoza) un nuevo almacén automático de piezas y accesorios que agiliza el proceso de preparación de pedidos, perfecciona el control de existencias y la clasificación de pedidos. Todas estas mejoras redundan en la mejora del servicio al cliente. El almacén cuenta con cuatro ordenadores que están en constante comunicación con el ordenador central de Alemania, que es el que procesa todos los pedidos de piezas y recambios, y que a su vez es el que transmite al almacén automático de Figueruelas los pedidos que se refieren a las piezas pequeñas.



A la busca del usado

DURANTE el mes de julio hemos sufrido el peregrinar de tantos y tantos españoles a través de las muchas casas de compra y venta de automóviles de Barcelona, Madrid, Valencia, Zaragoza, etcétera. En estos lugares encontramos características semejantes en estos establecimientos. Podemos definirlos como peculiaridades de un sector en crisis. Dos grupos aparecen claramente definidos, los concesionarios oficiales, centrales de compras de las marcas y los pequeños compraventa o revendedores. Los primeros, interesados fundamentalmente en la venta del coche nuevo, recogen a cambio el usado que entrega el cliente, y al no ser su especialidad la venta de este coche, prefieren venderlo por lotes (coches buenos y malos) a pequeñas empresas dedica-

das sólo a la venta de usados, con lo que agilizan el inmovilizado financiero que supone tener en exposición un gran número de coches.

Existen también las centrales de compra de las marcas, donde los coches son revisados y se venden con garantías que pueden llegar hasta un año en mano de obra y piezas.

En esta constante visita a todo tipo de establecimientos nos encontramos con vendedores que lo saben todo o que garantizan de palabra toda posible avería que le pueda surgir, y al reclamar al poco tiempo de la compra le contestan que un coche usado tiene sus problemas y que esa avería no entra en la garantía.

Por tanto, si usted compra un coche con garantía, que ésta se la den por escrito, y léala, no se fije sólo

en los tres o seis meses, que luego puede llevarse sorpresas.

Los coches que están acogidos a garantía suelen estar más altos de precio que los que no lo están, matice estas diferencias. La media de kilómetros/año es de 10.000, luego un coche con cuatro años estará entre 40 y 50.000 kilómetros.

Las casas de compraventa operan con financieras, elija la que a usted más le convenga. Existen sustanciales diferencias de intereses.

Si un compraventa le pide sus datos personales para buscarle un vehículo, déjeselos. Puede resultarle útil. A nosotros nos han ofrecido en Madrid el mismo coche tres compraventas diferentes y con tres precios distintos. Al mismo tiempo podrá tener más información.

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

PANEL LOCO
Betún. Parafina. Gasoil. Disolvente. Queroseno. Gasolina.

JEROGLIFICO

«Se baja en la primera ocasión.»

CRUCIGRAMA SILABICO

HORIZONTALES.—1: Se. Pa. Paso. Ca. 2: Maratoniano. Pedal. 3: Foso. Gálbico. So. 4: Ro. Sera. Ta. 5: Suman. Refutará. 6: Sabático. Meiga. 7: Seça. Perola. 8: Malo. Rasa.

VERTICALES.—1: Semáforo.

Sa. Ma. 2: Raso. Súbaselo. 3: Pato. Semántica. 4: Niágara. Co. Ra. 5: Panoli. Re. Pesa. 6: So. Botafumeiro. 7: Pe. Tagala. 8: Cadalso. Ra.

JUEGO DE LOS 10 ERRORES

1: Insignia capó. 2: Tornillo rueda delantera. 3: Boca conductor. 4: Manilla puerta. 5: Maleta. 6: Nube. 7: Aleta trasera. 8: Rueda de repuesto. 9: Parachoques trasero. 10: Sombra rueda trasera.

TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastín ofrece información a todos los interesados sobre las camadas disponibles, crianza de ca-

1 España necesita ideas

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.

Cuéntenos su



dos utilizan el mismo motor; también quisiera saber si este cambio afectaría demasiado al consumo.

Carlos Torreblanca
Zaragoza

Respuesta.—El Seat 124 se fabricó durante los últimos años de su vida comercial en dos versiones bastante rápidas, la 1600 y la 1800. El 124 D Especial 1.600 salió a la calle con un motor de 1.592 centímetros cúbicos, que daba 90 caballos de potencia al régimen de 5.800 revoluciones por minuto. La velocidad máxima era de 170 kilómetros por hora, y el coche cubría el kilómetro con

salida parada en treinta y cuatro segundos. La versión que salió al mercado preparada para consumir gasolina normal tenía un consumo medio del orden de los 10 litros a los 100 kilómetros. La versión 124 D 1800 tenía un motor muy similar, también equipado con doble árbol de levas y su cilindrada exacta era de 1.756 centímetros cúbicos. Este modelo daba 114 caballos de potencia a 6.000 revoluciones por minuto. La velocidad máxima superaba los 175 kilómetros por hora, cubría el kilómetro con salida parada en treinta y dos segundos, y consumía casi 11,5 litros a los 100 kilómetros.

Los Renault 5 TX y Super 5 GTS son muy similares en su motor, pero hay cambios en lo que se refiere a distribución y a salidas de escape, por lo que el modelo más moderno ha ganado sin problemas un buen número de caballos de potencia. Los cambios no afectan al consumo.

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

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEEN 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.

Agenda

Del 20 al 26 de agosto

Televisión

- El martes 20 de agosto, en el espacio «Verano 8,30 PM Magazine», se emitirá el reportaje «Consigue coches para las damas», en el que Anthony Hutchin, constructor de vehículos para las celebridades de Hollywood, muestra cómo realiza su trabajo.
- El domingo día 25 se celebra el Gran Premio de Holanda de Fórmula 1. Televisión Española ofrecerá en directo, por la Primera Cadena, la salida de este Gran Premio, dentro del espacio «Estudio estadio», que será a las 13,30 horas, y la llegada, a las 16,50 horas.

Automovilismo

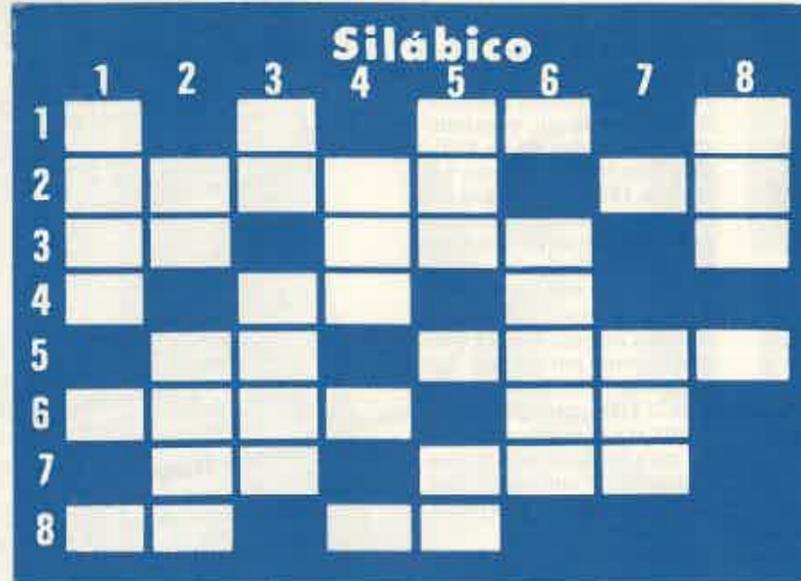
- El día 25 de agosto se celebra la Subida a la Ciudad Encantada, que comenzará a las 11 de la mañana. El tramo ya tradicional de la subida se inicia en las cercanías de Villalba de la Sierra, a 20 kilómetros de la capital conquense.

Motociclismo

- El domingo día 25 tendrán lugar las siguientes pruebas de motociclismo: V Enduro Memorial Mitu, en Tarragona, que organiza el Moto-Club Franco; II Trofeo Motocross Ayuntamiento de Navahermosa, que organiza el Moto-Club Talavera, de Toledo; II Trofeo de Velocidad Ciudad de Cerlet, en Valencia, que organiza el Moto-Club Cullera; IV Subida al Gurugú, en Madrid, organizada por el Moto-Club Alicia, y III Trofeo Velocidad Ciudad Zless, en Murcia, que organiza la Escudería Fuensanta.

Pasatiempos

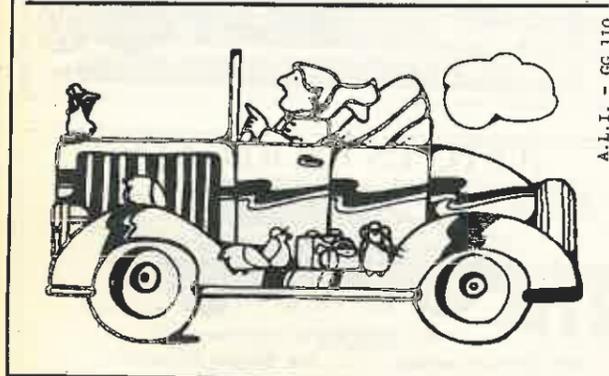
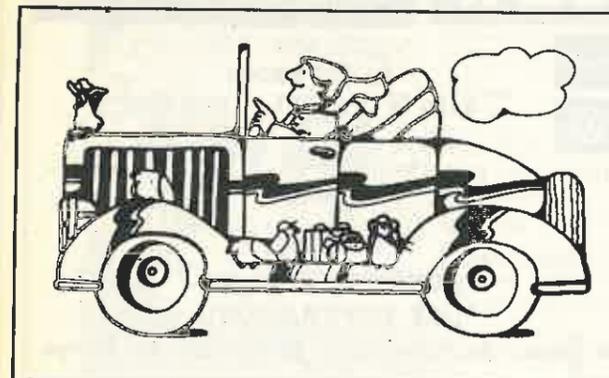
HORIZONTALS.—1: Matrícula sevillana de coche. Repetido, padre. Movimiento que se hace al andar, adelantando y asentando un pie antes de levantar el otro. Negación. **2:** Relativo a una famosa prueba atlética que tiene mucho que ver con una batalla de la antigüedad. El freno, el acelerador y el embrague lo son. **3:** Excavación profunda que circuye la fortaleza. Juego de luces, obligatorio en los camiones y vehículos pesados. Preposición. **4:** Repetido, niño pequeño. Espuerta grande. Interjección. **5:** Reúnen en una sola varias cantidades. Impugnaré con argumentos o razones lo que otros dicen. **6:** Perteneciente o relativo al sábado. Bruja gallega. **7:** Falto de agua (femenino). Cierta vasija metálica y semiesférica, algo más pequeña que el perol. **8:** Que se opone a la razón o a la



ley, ilícito. Nivel. **VERTICALS.—1:** Poste con una o varias luces intermitentes que sirven de señal para regular el tráfico urbano. Matrícula salmantina de coche. Matrícula malagueña de coche. **2:** Plano, liso, desembarazado. Pásele a un lugar superior, más elevado. **3:** Con este epíteto se le conocía al famoso Citroën 11 ligero de hace algunas décadas. Estudio de la significación de las palabras. **4:** Famosas cataratas norteamericanas. Matrícula cordobesa de coche. Dios egipcio. **5:** Fam., necio, tonto o demasiado cándido. Nota musical. Determina el peso de un cuerpo. **6:** Preposición. Incensario famoso de la catedral de Santiago. **7:** Consonante. Mujer de la isla filipina de Luzón. **8:** Tablado que se levanta para la ejecución de la pena de muerte. Dios egipcio.

ley, ilícito. Nivel. **VERTICALS.—1:** Poste con una o varias luces intermitentes que sirven de señal para regular el tráfico urbano. Matrícula salmantina de coche. Matrícula malagueña de coche. **2:** Plano, liso, desembarazado. Pásele a un lugar superior, más elevado. **3:** Con este epíteto se le conocía al famoso Citroën 11 ligero de hace algunas décadas. Estudio de la significación de las palabras. **4:** Famosas cataratas norteamericanas. Matrícula cordobesa de coche. Dios egipcio. **5:** Fam., necio, tonto o demasiado cándido. Nota musical. Determina el peso de un cuerpo. **6:** Preposición. Incensario famoso de la catedral de Santiago. **7:** Consonante. Mujer de la isla filipina de Luzón. **8:** Tablado que se levanta para la ejecución de la pena de muerte. Dios egipcio.

JUEGO DE LOS 10 ERRORES



(Soluciones en pág. 33)

Si pasas de 150, San Cristóbal...

Con las letras de las palabras que aparecen en la columna de la izquierda formar el nombre de seis conocidos derivados del petróleo. La letra central ayuda a completar cada definición.

JEROGLIFICO



PANEL LOCO

NUBE	T	
AFINARA	P	
LIGAS	O	
TELEVIDON	S	
EUROSENO	Q	
GAILONA	S	

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.

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

Ocio



ACROBATAS DE PESO

CUANDO los camioneros británicos hablan de sus colegas franceses, y se refieren a ellos como «esos locos conductores gaios...», por algo será. Una prueba de ello es el hecho de que Gilbert Bataille, «un loco galo», ha sido contratado por British Leyland Trucks para realizar exhibiciones de conducción acrobática sobre camiones en los circuitos donde se celebren carreras del primer Gran Premio Británico de camiones.

Bataille, que es un asiduo participante de las carreras de camiones más importantes de Europa, tiene un apretado programa de exhibiciones esta temporada, que tendrá que compaginar con las difíciles y competidas carreras del British Truck Grand Prix. Para este conductor, uno de los más expertos del mundo en el manejo acrobático de camiones, el «más difícil todavía» es un

juego, un suculento juego, gracias al generoso contrato que firmó con British Leyland Trucks. Gilbert, cuando termine sus exhibiciones con el vehículo que ahora pilota —un Leyland de 10

toneladas—, intentará emular y superar a Holer Togni, otro gran especialista italiano en acrobacia, que ahora está realizando sus exhibiciones con un trailer ¡de 25 toneladas!

Con un mínimo de retoques en la suspensión, generosas presiones de inflado en los neumáticos, una rampa de lanzamiento con el ángulo preciso y la velocidad adecuada, el francés Gilbert Bataille es capaz de hacer lo que muestran en las instantáneas, con toda la naturalidad del mundo.



NUESTRO ULTIMO "EXITO" DEL 84

DISCO 1 '84
Mejor Programa Audio Música Disco
RADIO MINUTO



RADIO MINUTO acaba
de ganar un «DISCO DE ORO».

Así. Como suena. Y nos lo ha concedido alguien que de esto
entiende mucho: la revista DISCO UNO.

Este "Disco de Oro" premia a "la mejor programación musical" de 1984 en Radio.
Nuestra fórmula sigue funcionando. ¡Y con mucha marcha!
Vente con nosotros a lo alto del «hit-parade».

**RADIO
MINUTO**
la radio al minuto.

BARCELONA - MADRID - SEVILLA - VALENCIA - GIJÓN - ZARAGOZA - LAS PALMAS DE G. CANARIA - SANTA CRUZ DE TENERIFE - ALICANTE

Ocio

IV COPA DEL REY RAPIDO BRIBON

MOTOR16 tuvo ocasión de probar el nuevo barco que, patroneado por Don Juan Carlos, ha ganado en la bahía de Palma la IV Copa del Rey. El «Bribón V» es una embarcación muy moderna, que ha causado la admiración de todos los participantes, y del Rey el primero.

LA cuarta Copa del Rey ha sido el escenario donde se ha presentado el nuevo y reluciente «Bribón V», yate de competición patroneado por el Rey Don Juan Carlos. La presentación, además, ha estado rodeada de la suerte, pues el «Bribón V» y su tripulación se han adjudicado la cuarta edición de este trofeo.

Los comienzos nunca fueron fáciles. Así en los primeros triángulos, el «Bribón V» aún manifestaba bastante falta de puesta a punto. El barco ha sido botado recientemente y sus tripulantes

aún no se han familiarizado del todo con la máquina y sus velas, pese a intensas sesiones de entrenamiento. Precisamente, en la última de ellas MOTOR16 pudo navegar con la tripulación del «Bribón V» a las órdenes de Don Juan Carlos. Se trataba de probar unas velas recién llegadas, afinar la puesta a punto del mástil, entrenar ma-





Arriba, Don Juan Carlos atento siempre a la navegación y las incidencias de la competición. A la derecha, el nuevo «Bribón V» navegando al largo con viento y espinaker, a más de 12 nudos de velocidad. En el centro, don Juan Carlos al timón, mientras la Infanta Cristina se ocupa de la escota de mayor. A la derecha, dos momentos de la regata a bordo de el «Bribón V».



Sobre estas líneas los clase primera y segunda en la salida del segundo triángulo que se disputó con viento duro, en la foto pequeña el «Golf de Sant Jordi» pasa por la popa del maxi alemán «Inspiration», el nuevo barco del armador catalán Antoni Quinteiro se proclamó vencedor de uno de los triángulos.

niobras y probar velocidad frente a otros barcos parecidos.

«Bribón V» es un barco absolutamente moderno, resultado de las experiencias con muchos barcos anteriores y diseñado por el arquitecto argentino Germán Frers. Ha sido construido en un tiempo récord de cuatro meses, por los astilleros Mefasa de Avilés, en aluminio, mediante las más modernas técnicas, que incluyen la utilización de máquinas dirigidas por ordenador para dar forma a las diferentes piezas de

la estructura. Mide 13,54 metros de eslora por 4,46 de manga, dispone de más de 120 metros cuadrados de vela en ceñida y los más modernos sistemas, tanto en la electrónica de las ayudas a la navegación como en lo referente a la maniobra, asistida por potentes winches y casi una docena de sistemas hidráulicos para controlar el aparejo. Es una embarcación que aún está en fase de puesta a punto y que dará mucho que hablar cuando alcance su máximo rendimiento.

En esta cuarta edición de la Copa del Rey han participado 36 yates de todas las clases crucero, desde los enormes maxis, como el brasileño «Cisne Branco», el inglés «Mephisto» o el alemán «Inspiration», hasta los pequeños clase VI, como el «Barracuda», ganador hace tres ediciones. En total siete países se encontraban representados en esta regata, que cada edición gana en calidad y número de participantes, y que este año, por primera vez, ha sido patrocinada por la marca Agua Brava.

El primer triángulo fue un poco sorpresa para todo el mundo. Comenzó con viento flojo y medio, pero al final hubo un remón y una rodada, que trastocó los puestos de cabeza, de tal manera que el «Bribón», entonces en primera posición, fue pasado por el «Guía», al tiempo que los barcos más pequeños se le echaban encima. De esta manera sólo pudo alcanzar el cuarto puesto en tiempo compensado.

A lo largo de los tres triángulos restantes, el «Bribón» fue progresando.

Hizo tercero, segundo y, por fin, primero con autoridad en la última de las pruebas, alzándose con el preciado trofeo. A lo largo de todas las pruebas el Rey patronó el barco en muchas ocasiones, turnándose con los otros dos cafías, Chano Guasac y Toño Gorostegui. Ya en el último triángulo, la Infanta Cristina también participó en la prueba. Esta ha sido su primera regata en crucero.

La lucha por los puestos de honor ha sido muy cerrada, de tal manera que

hasta el último día tres eran los posibles ganadores y, al final, dos barcos empataron en el segundo puesto. Fueron el «Sirius II» de la Armada, con el Príncipe Felipe a bordo, y el italiano «Guía», que se mantiene como barco puntero. El cuarto clasificado fue el «Islas Baleares». Entre los maxis la cosa se resolvió a favor del más pequeño, o menos grande, el alemán «Inspiration», que ganó el último día.

Texto y fotos:
José Luis de La Vía

Fuera de serie

MAYA, EL SUEÑO MAS REAL

El Maya, creado por Ital Design, puede ser el nuevo coupé deportivo de Ford. Los dirigentes de la marca americana quieren renovar el éxito de su modelo Mustang y para ello se han fijado en este prototipo que tiene un cierto parecido con el desaparecido De Lorean DMC 12.

El Maya es un coche de estilo europeo que puede competir de igual a igual con los Ferrari y con los Porsche; es un modelo de calle con alma de corredor, que ha recibido una silueta con el toque siempre mágico del maestro Giugiaro.

La primera impresión al conducir es-

te modelo por las calles de Turín es sencillamente fantástica, y ya desde el momento en que se empuña el volante se nota una tremenda sensación de comodidad. No hay nada que produzca la impresión de estar a los mandos de un monstruo difícil de controlar.

El volante de cuero, que todavía lle-

va en su parte central los mandos electrónicos del prototipo expuesto durante el Salón de Turín, cae perfectamente bien en las manos del conductor. La dirección no es dura y transmite una información muy completa sobre el estado de la carretera.

Las maniobras de aparcamiento con

Probar un prototipo que puede ser el próximo deportivo de Ford de mayor venta en USA es una experiencia apasionante. El Maya ha pasado directamente de los salones del automóvil a las calles de Turín y se mueve de maravilla.



El Maya se movió sin ningún problema por las calles de Turín. El prototipo creado por Giugiaro para Ford puede ser una realidad comercial a partir del próximo año. Por el momento va muy bien, pero el motor de 150 caballos de potencia es pequeño para las posibilidades del coche.

el Maya no son un gran problema si se tienen bien colocados los dos retrovisores externos, pero, en caso contrario, hay que adivinar los límites del coche.

Su parte mecánica es bastante clásica; el prototipo de Giugiaro lleva una caja de cambio ZF con cinco marchas, y el motor es un Ford de seis cilindros en V, con tres litros de cubicaje; un motor que sin ninguna preparación especial da algo menos de ciento cincuenta caballos de potencia, valor poco excitante para un deportivo de esta naturaleza. En Ford se han volcado ya sobre el tema y la solución parece fácil: adoptar una culata con cuatro válvulas por cilindro que podría llevar la potencia hasta los doscientos cincuenta caballos.

Con tal empuje, el Maya pasaría de los doscientos cincuenta kilómetros por hora en velocidad punta y aceleraría de cero a cien kilómetros por hora en menos de siete segundos y medio. La solución de las cuatro válvulas por cilindro la están poniendo a punto los técnicos de Ford en colaboración con los ingenieros japoneses de Yamaha, una unión que no es nada extraña por cuanto los técnicos nipones tienen ahora mucha experiencia en ese campo tras haber creado un motor de carreras de características similares para la Fórmula 2 japonesa, un motor con la curiosidad de sus cinco válvulas por cilindro.

El Maya es un deportivo con un centro de gravedad muy bajo y una distri-





bución de pesos entre ambos ejes casi perfecta; el emparejamiento de esas dos virtudes da lugar a una manejabilidad excelente en curvas. El coche se sujeta sin problemas incluso cuando se va muy rápido y en todo momento es muy fácil de conducir. Con el motor actual, bastante pobre de potencia para las posibilidades del prototipo, se siente un algo de pena al no llegar hasta los límites. Al unir un chasis diseñado para competir en circuitos con neumáticos de altas prestaciones y una suspensión de vanguardia, con cinco soportes por cada rueda en el eje trasero, se consigue un deportivo capaz de pegarse al suelo con una energía desconocida. Con estos componentes ya a punto, el Maya podría participar en las pistas americanas, un terreno en donde plantaría

cara a los otros coches rápidos de origen europeo. Desde que Ford dejó de apoyar la comercialización del De Tomaso Pantera

El motor Ford de seis cilindros en V y tres litros de cubaje de momento se queda corto para las futuras aspiraciones de este deportivo



no existía un modelo deportivo con motor auténticamente americano que pudiera competir de igual a igual con los supercoches italianos o alemanes; con el Maya se solucionaría este aspecto y aumentaría el prestigio del segundo constructor americano más importante.

Aunque la decisión final todavía se mantiene en el aire, el Maya tiene muchas probabilidades de ver la luz en series importantes. La parte más cara del proyecto, el motor, se rentabilizaría con rapidez por cuanto va a servir como elemento fundamental de una berlina estilo rápido que reforzará la línea de los Taunus/Sable, los coches USA basados en la gama Scorpio.

Los directivos de la marca americana ya tienen los datos



El interior del Maya, forrado en cuero, da una sensación de comodidad que no es frecuente en los coches de tipo deportivo. El volante cae perfectamente bajo las manos del conductor y todos los instrumentos se leen sin problemas. Fue una lástima que el velocímetro no estuviera conectado en el prototipo de prueba.

para tomar una decisión, y según el propio Giugiaro, todo parece positivo, con lo que es previsible que el resultado final sea un sí.

Por de pronto, General Motors y Chrysler están ya trabajando sobre

proyectos definitivos de descapotables espectaculares; General Motors tiene el Cadillac Allanté y Chrysler tiene su modelo Q, producido en colaboración con Maserati, dos coches de otra categoría quizá menos deportivos que el

Maya pero también portadores del sello italiano. Por de pronto, hay una buena señal a favor del Maya: su nombre empieza por M, igual que el Mustang, el mayor éxito de Ford.

Giancarlo Perini

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.)

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.



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 Villagutiérrez, **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. Schmidt, **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 Camelo 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.



NOBLEZA NIPONA

Una concepción mecánica de primera línea es la principal característica de la nueva Suzuki GSX-750-ES, que además tiene una línea estética moderna y original. Una moto de gran turismo muy acertada, con un equilibrio, nobleza y prestaciones sorprendentes para ser una tres cuartos de litro

CON el modelo 750-R sería mucho pedir a Suzuki que también la GSX-ES se hubiese modificado totalmente en la versión 85. La realidad es que para una moto de gran turismo, tan acertada como ésta, han sido suficientes algunos retoques en el sistema de suspensiones, el confort y en la respuesta del motor para mantenerla competitiva frente a las demás tres cuartos de litro.

Las razones para lo que Suzuki y otros fabricantes han potenciado el desarrollo de esta cilindrada son básicamente tres: al ser ésta la cilindrada admitida en las carreras de resistencia y superbikes, les proporciona un considerable gancho publicitario, junto con esto la posibilidad de ofrecer motos cuyo manejo está al alcance de todos, sin que por esto falten buenas prestaciones, con un consumo razonable como en el caso de la GSX-ES. Todo esto se ve adornado por una línea estética semi-deportiva muy acertada y con un nivel de acabado que termina por justificar el precio.

La GSX-ES está repaldada por una concepción mecánica de primera línea que se puede aprovechar al máximo gracias a la parte ciclística, que está a la misma altura.

MECANICA COMPORTAMIENTO



Desde siempre ha sido el motor la parte más cuidada por Suzuki, y en éste que equipa la GSX-ES no se han escatimado soluciones técnicas de vanguardia, desarrolladas hasta límites excesivos para una moto de turismo.

Cada cilindro está equipado con cuatro válvulas, ya en uso en el modelo E. Esta solución favorece la doble turbulencia en la cámara de explosión, mejorando sensiblemente el rendimiento del motor, y a la vez permite conseguir más elasticidad en los bajos regímenes y un paso rápido a las altas revoluciones, en las cuales el rendimiento es sorprendente.

Suzuki se ha preocupado también de

facilitar el reglaje para la puesta a punto de las dieciséis válvulas que equipan la culata, adaptando el tradicional sistema de reglaje por contratuerca, que reduce bastante las horas de taller, cuyo precio es muy elevado. Respecto al modelo anterior, los dos árboles de levas que equipan la culata tienen diferente diagrama de distribución, que junto a los nuevos carburadores Mikuni permiten un desarrollo más lineal de la potencia, ganando así mejor respuesta en todos los regímenes de marcha.

Al ser elevada la temperatura de funcionamiento en este propulsor, el fabricante ha prestado un especial interés a la lubricación. Cada uno de los cuatro pistones está sometido en la parte interior a un continuo chorro de aceite que sale de la bancada y mejora la lubricación, limitando a la vez su temperatura.

También dispone de un radiador para el aceite del motor, y un termómetro situado en el cuadro de mandos con el límite en los 160 grados centígrados.

El conjunto cambio-embrague no ha variado en su estructura original, sola-



La estabilidad en curva es una de las grandes virtudes de la GSX. Es una gran rutera. El motor es lo más cuidado de la Suzuki. La llanta de dieciséis pulgadas y el sistema antihundimiento colaboran en su equilibrio

mente los desarrollos de las cinco velocidades del cambio son de diferente medida, pero siguen ofreciendo una relación casi cerrada, muy precisa y suave al manejo.

La parte ciclística presenta la novedad del sistema antihundimiento más eficaz que el anterior, y regulable en cuatro posiciones, con una sensible diferencia de respuesta entre ellas. Esto

permite aprovechar en frenada las ventajas de la llanta de dieciséis pulgadas y variar mínimamente la geometría de la moto a la entrada en curvas. El chasis es una doble cuna hecha con tubos redondos de acero en la parte superior, mientras las dos cunas inferiores son de sección rectangular.

La horquilla es telescópica, con funcionamiento hidráulico, y se puede regular la presión de los muelles por medio de unas tuercas situadas en la parte superior de cada barra.

En la suspensión trasera se ha empleado el sistema Full-Floater, exclusivo de Suzuki, que se diferencia de todos los demás por tener el elemento elástico flotante. Este es fácilmente regulable en cuatro posiciones para la parte hidráulica, y en cinco (más medidas intermedias) la presión del muelle. Todo esto se puede practicar fácilmente actuando sobre dos mandos colocados en la parte posterior izquierda. El sistema se completa con el basculante de aluminio, que garantiza, por su gran sección rectangular, la rigidez necesaria para una buena estabilidad.

Sentarse en la GSX-ES es como hacerlo en un buen sillón, donde todo es comodidad y confort. Al contrario de otras motos, en ésta los reposapiés permiten mantener las rodillas en una postura relajada, el manillar está a la altura justa para rodar en plan turismo, y todos los mandos, además de suaves,

Precio en la calle:
1.050.875 ptas.

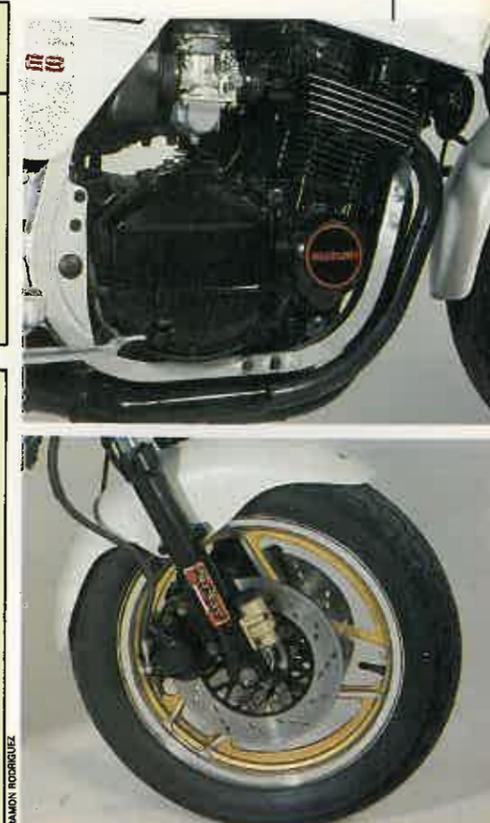
Importador: Abello Suzuki.
Avda. Moreda, s/n. Gijón.
Garantía: Un año.
Plazo de entrega: Inmediato.
Número de talleres oficiales: 35 en España.
Fecha de presentación: Abril 1985.

VIRTUDES

- Buena velocidad punta.
- Sistema antihundimiento eficaz.
- Estabilidad en curvas.
- Excelente postura del conductor.

DEFECTOS

- Semicarenado poco protector.
- Dirección pesada.
- Primera marcha muy corta.
- Vibraciones a medio régimen.



FICHA TECNICA



SUZUKI GSX-750-ES

MOTOR Cuatro cilindros en línea frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cada cilindro. Diámetro por carrera: 67 x 53 mm. Cilindrada total: 747 c.c. Relación de compresión: 9,6 a 1.

ALIMENTACION Cuatro carburadores Mikuni BS-32. Encendido electrónico.

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

BASTIDOR Doble cuna tubular con basculante en aluminio de sección rectangular. **Suspensión delantera:** Horquilla telescópica hidráulica con dispositivo antihundimiento. **Suspensión posterior:** Monoamortiguador con sistema full-floater regulable para sistema hidráulico y mecánico. **Frenos delanteros:** Dos discos de 260 mm. de diámetro. Posterior, un disco.

DIMENSIONES Longitud máxima: 2.165 mm. Distancia entre ejes: 1.505 mm. Altura máxima: 1.170 mm. Ancho máximo: 745 mm. Peso en seco: 224 kilos. Capacidad del depósito: 19 litros.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)

Con una persona 200

Con dos personas 197

ACELERACION (seg.)

De 0 a 400 metros 12,5

CONSUMO



CIUDAD

En primera, segunda, tercera y cuarta 7

CARRETERA

En conducción tranquila 5,6

En conducción rápida 7,2

AUTOPISTA

A 180-200 km/h. 10,5

l./100 km.



A doscientos por hora la aerodinámica es buena. Motor, estética y parte ciclística ofrecen un buen nivel de acabado, con muchos detalles

se encuentran situados perfectamente.

Con un ligero toque al botón de arranque la GSX-ES se pone en marcha con extrema facilidad, dejando paso al sonito del motor, que sorprende por lo silencioso que resulta. El acelerador, como la maneta del embrague, sólo necesita un mínimo de esfuerzo para ser accionado, y concretamente el embrague puede ser pisado infinidad de veces sin que la mano del conductor se resienta.

Nada más arrancar, se nota que la primera marcha es demasiado corta y, por tanto, muy brusca la respuesta en maniobras a poca velocidad. Sin embargo, todas las demás están bien escalonadas entre sí, y al tener la transmisión final algo corta, permite rodar con dos personas casi a la misma velocidad que con una, sin que por esto el motor altere su rendimiento. Al rodar en carreteras rápidas, la GSX-ES manifiesta rápidamente su carácter rutero, permitiendo viajar por encima de los 170 kilómetros por hora.

Cuando se rondan los doscientos kilómetros por hora en línea recta, la aerodinámica es buena, sin embargo aparece un ligero ondear general del vehículo. Esto no desaparece, a pesar de agacharse al máximo, y por tanto, sería acertado que el carenado fuese algo más protector.

En las subidas y bajadas de puertos, con curvas enlazadas de diferente ángulo, se puede mantener un buen ritmo de marcha con el continuo uso del cambio, que es maravilloso por su precisión. También en estas circunstancias la erogación de los 87 caballos de potencia que desarrolla el motor es progresiva y se recupera con bastante alegría a la salida de las curvas.

Llegado el momento de frenar, con la Suzuki GSX-ES se puede tener la seguridad de poder parar cuando y como se quiera. A gran velocidad, los frenos son progresivos, fiables y potentes. Nunca acusan fatiga, y su respuesta es buena incluso con agua.

Sin duda, la llanta de 16 pulgadas y

el dispositivo de antihundimiento permiten llegar a las curvas con la seguridad de poder frenar fuerte y meterse en el viraje sin alteración en la trayectoria, ni tampoco culebros causados por la variación en la geometría de la moto. Es también importante poder regular la suspensión trasera en marcha y adaptarla según se presente la carretera a recorrer.

En el apartado del consumo, esta moto es también competitiva: en la ciudad, donde permite callejear con agilidad, no supera los siete litros de combustible, y en carretera, con dos personas, a la velocidad media de 140 kilómetros por hora, el consumo no supera los seis litros y medio por cada 100 kilómetros.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



En compensación a su precio, la GSX-ES ofrece un buen nivel de acabado en los tres apartados: motor, estética y parte ciclística. Esta última está llena de pequeños detalles, así como los medio-manillares, los intermitentes flotantes, las tapas de protección en la parte de los tensores del basculante, y el acabado del chasis. Protegido por el semicarenado se encuentra el panel de mandos, sobrio como precisa una moto de turismo y completo con todo tipo de indicadores: nivel de la gasolina, temperatura del lubricante, selector de marchas, velocímetro, cuentarevoluciones y los habituales testigos luminosos.

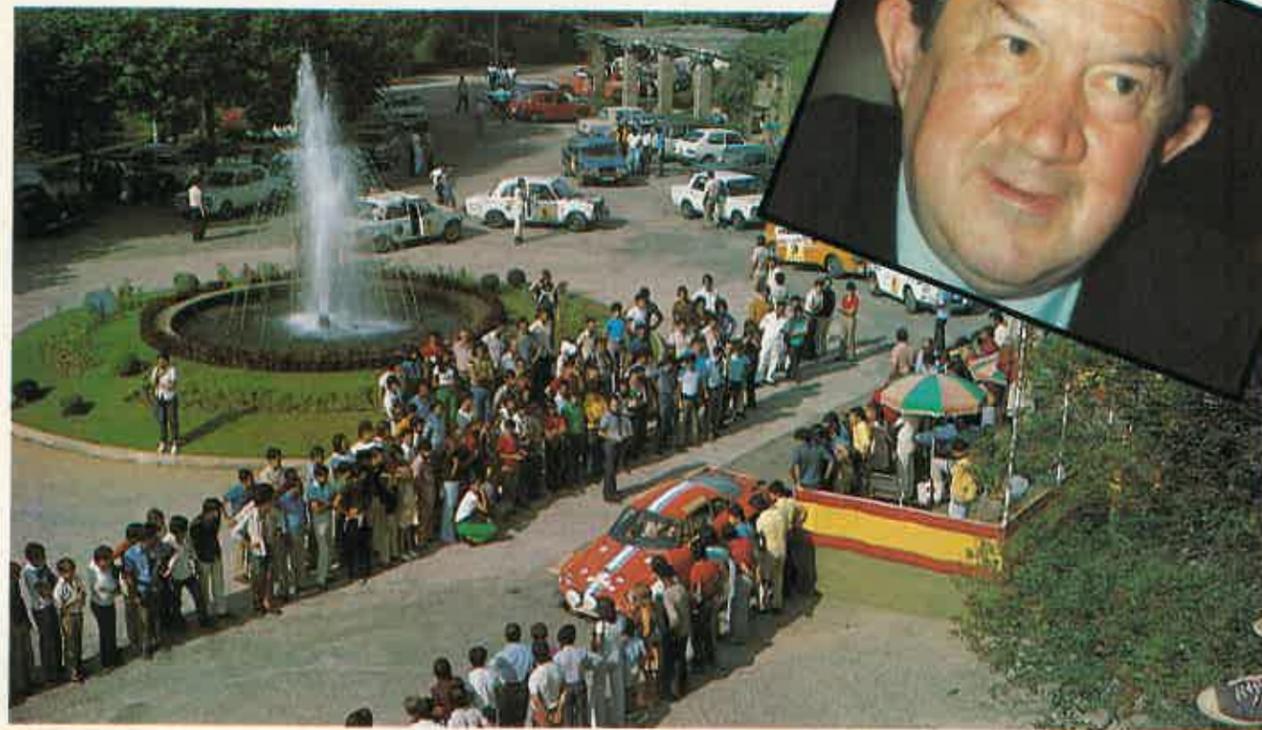
Al tratarse de una gran turismo, se echa en falta un cajetín para guardar pequeños objetos (en el que tiene sólo cabe la documentación) o la posibilidad de llevar equipaje.

VALOR-PRECIO



No hay duda que la Suzuki GSX-750-ES justifica con calidad y prestaciones su precio, que en España es de 1.050.875 pesetas, con todos los impuestos pagados pero a falta del seguro. La comodidad, la fiabilidad mecánica y el comportamiento se completan en la línea estética, que es moderna y original. El único inconveniente de esta gran turismo estriba en la dificultad de poder viajar con equipaje, a no ser que se le adapten unas carteras laterales. Su comportamiento es de lo más noble, y solamente peca por la dirección algo pesada. Por lo demás, tanto el consumo como la manutención no gravan económicamente el uso de esta pluricilíndrica, que sin duda es una de las motos más equilibradas del mercado.

Gigi Corbetta



Estanislao Reverter ha sido el hombre más relevante del deporte del automóvil en Galicia. En la foto, en la salida del Rallye Rías Bajas de 1973 en el Alpinche, un Alpine con motor Porsche obra suya, con el que ganó el rallye

ESTANISLAO REVERTER
«EL GALLEGO»

DESPIDE el aroma de su tierra por todos los poros; de su Galicia, de su Orense, que son parte incuestionable de su ser. Su voz de timbre penetrante y fuerte, siempre aderezada con un variado cargamento de acento, expresión, pasión y... explosión, fue oída, apreciada y temida en todo el mundillo de las carreras.

Lalao, El Gallego, El Doctor, El Orejas, etcétera, fueron apodos con que le definieron más de tres generaciones con las que ha convivido en las competiciones. Estanislao Reverter, sin duda el mejor hombre que ha dado el automovilismo gallego, sufre ahora en la soledad y en la incomprensión de quienes le conocen.

Totalmente desvinculado del deporte en lo organizativo, y por su edad en lo deportivo, sigue siendo el idealista de antaño. Todavía podemos hacer que brillen sus ojos; sólo hace falta mencionar que aún podría participar en esa o aquella otra carrera: «Si me prestasen un coche...», decía como un niño ilusionado.

No fue difícil hacer fluir la conversación. Estábamos empezando a hablar

de un TAP, en el que rodaba delante de De Adamich, y seguimos con una anécdota de cuando Lalao había ido con Jaime Juncosa padre a buscar un Abarth 1000 Biálbero: «Nos quedamos sin gasolina y tuve que ir andando de noche a buscar un poco en una garrafa. Al final la robé en un garaje y cuando regresaba no encontraba ni el coche ni a Juncosa, que se quedó dentro...»

—¿Qué corristeis con aquel coche?

—Bueno, pues cuando llegamos a Andorra hice la subida al col de La Masana y gané. Después también volví a ganarla con el Cortina Lotus. Con el 1000 Biálbero hice una temporada. Corrí un Camelias, gané un RACE y también corrí las Tres Horas de Monza. Iba con Jaime Juncosa hijo y estuvimos primeros hasta que faltando veinte minutos tuvimos que retirarnos.

—Realmente, ¿con qué coche te iniciaste?

—Fue con un 4-4, y después con un Fiat 1400. Con el 1400 fui subcampeón de España porque me ganó Milans del Bosch. Sí, el del 23-F, que en aquella época era capitán. ¡Jaimito era amigo mío! ¡Claro que hoy pensamos tan distinto...!

—¿Y qué tal corría Milans? ¿Era bueno?

—Pues corría bien. Y quedó campeón porque en el último rallye yo tenía que clasificarme entre los siete primeros y al final quedé decimocuarto. Fue por culpa de un controlador que me penalizó por «aminorar ostensiblemente la marcha en las proximidades de un control» —dice con ironía—. ¡Qué carallo! ¡Si yo no aminoré la marcha! Pero, bueno, me penalizaron y perdí.

—¿Qué coche tenía Milans? ¿Era bueno?

—Un Alfa Romeo Veloce. —Una de tus mejores épocas fue la del Lotus Cortina, ¿no?

—Sí, con el Lotus hicimos muchas cosas. Recuerdo una anécdota cuando lo estrenamos en un Rallye Dos Catañufas. Resulta que el coche traía unas pastillas muy duras y en Barcelona me prestaron otras, pero eran muy blandas y se gastaban rápidamente. A mitad de rallye ya estaba sin pastillas. Llego a una asistencia y digo: «¿No tendréis unas pastillas por ahí?» Y llega un tío y me trae dos aspirinas. ¡Verdico!

Después, dando un salto atrás, Reverter nos refiere sus correrías con O Miudinho, un Gogomóbil con el que se había ido a correr en Portugal.

«Y doblaba coches en los tramos. Recuerdo que después fui a un rallye que pasaba por Santander. Estaba también Tramont y le saqué al siguiente más de un minuto en un slalom que se hizo allí. Sin embargo, uno de los me-



José María Casanovas

El tiovivo

Las vacaciones están a punto de terminarse y algunos automovilistas han sacado crudas y claras conclusiones. Que su coche en carretera gasta más de lo que le habían prometido, que una avería en época estival te puede salir por un ojo de la cara y que el aire acondicionado pronto debe dejar de ser un lujo para convertirse en una necesidad. Todo esto sin querer hacer sangre con el aumento de los peajes en las autopistas y en la facilidad con que te abren el coche en cualquier playa de moda o discoteca de ligue. Pero, así y todo, el automóvil es de las pocas cosas que el español se muestra reacio a prescindir en sus vacaciones, aunque Solchaga se niegue a bajar la gasolina por mucho que baje el dólar.

Con mejor color, más ilusión y el coraje de siempre, Catalina Express



vuelve a su cita con MOTOR16. Y en este tiempo de descanso, donde la meditación y el análisis le ganan la partida al reloj y a las horas, uno ha mirado con lupa esta revista. Sin duda es la más variada y amena de las publicaciones del motor. Ha roto el cerrado círculo de los especialistas, para ser tema de lectura en aeropuertos y terrazas. No sólo interesa a los amantes de la competición, sino que son muchos los padres de familia que la leen después de haberla comprado el hijo. Esta es la mejor señal de que hay un futuro en este camino.

Y aunque algunos pueden pensar que está mal destacarlo, que no decirlo, mi pública admiración y reconocimiento a Gigi Corbetta, un profesional al que no tengo el gusto de conocer, pero que demuestra que, además de ser un maestro con la Leica, es un amante de todo aquello que huele a velocidad. Sus fotos de Fórmula 1 son un deleite, parece que hablen. Las de motos, un espectáculo.

Sentadas las bases de esta meditación trascendental en tiempo de ocio, echamos una ojeada al panorama catalán, en el que unos suben y otros bajan, como si de un tiovivo se tratara. Valga el símil para el tándem Serviá-Zanini. El piloto de Pals vive un momento dulcísimo. A sus años está a

punto de cantar su primer título nacional de rallyes. Encima gana en Madeira, se sitúa segundo del europeo y, por si fuera poco, el año próximo hará cinco pruebas del mundial. Está como chico con zapatos nuevos. El Lancia le funciona, la Jolly le quiere y el RACC paga. Más no se puede pedir.

Zanini es otro cantar. Descabalgado del Peugeot 205 —cuánta razón tenía cuando decía que era un aparato peligroso, y si no que se lo pregunten a Vatanen—, no ha conseguido revivir pasados éxitos con el Ferrari de Micheloto y encima comienza a recibir críticas de aquellos que antes le situaban en un altar. Algo así como puñaladas traperas, que duelen más cuando son de baja estofa. Antonio no pierde la moral ni la confianza, pero evidentemente sabe que está en una encrucijada. La palabra retirada le

viene a la mente con demasiada facilidad, y según marchen las pruebas con el Ford 200 RS, su metamorfosis como manager podría ser una realidad muy pronto.

Rápida ojeada al Mundial de Motociclismo, donde con el verano nada ha cambiado a mejor para nuestros representantes. Nieto rompió con Garelli y cada día parece más seguro que colgará el casco en Derby

la próxima temporada. Carlos Cardús sigue cayéndose con una facilidad alarmante, demostrando que el hombre es capaz de tropezar diez veces en una misma curva. Sito Pons se tiene que conformar con el papel de comparsa por culpa de unas Suzuki que están ya para el retiro. Garriga y Reyes aprenden, pero dudamos que puedan subirse pronto al «cajón». Aspar se tiene que conformar con el segundo puesto. Nieto creó escuela y afición. Está visto y demostrado. Otra cosa es que alguien sea capaz de tomar el relevo como Campeón del Mundo. Cada día es más difícil, cada Gran Premio las motos corren más, cada temporada las marcas reducen sus escuderías y llegar a la cima es una cota para contados privilegiados. Nos llegamos a aburrir con las victorias casi repetidas de Angel Nieto, y ahora las añoramos. ¡Angel, que injustos fuimos...!

jores coches que tuve fue el BMW 700. Era una maravilla.»

Con increíble velocidad damos vueltas al caleidoscopio de la vida deportiva de Estanislao Reverter. Sale a colación un Rallye Camino de Santiago que hizo con un Mini.

«Ibamos peleándonos con Juncadella y, para tomarle el pelo, compramos una tortuga y le pusimos de nombre "Juncadella".» Le suben los colores a la cara y se ríe al acordarse de Juncadella.

Reverter se metió a constructor de coches casi al final de su vida deportiva. El Alpinche, que todos habrán conocido —híbrido de Alpine con motor Porsche—, le dio la satisfacción de construirlo y ganar dos veces el Rallye Rías Bajas, en 1972 y 1973.

Desde siempre intentó ayudar a otros pilotos más jóvenes. Empezó con Pepe Pavón y siguió una larga lista en la que hemos estado casi todos los cercanos a él, hasta llegar a Beni, el más querido de todos y al que más apoyó.

Con el 1400 fui subcampeón de España porque me ganó Milans del Bosch. Sí, el del 23-F, que en aquella época era capitán. ¡Jaimito era amigo mío! ¡Claro que hoy pensamos tan distinto...!

«Pudimos haber tenido ayuda oficial de Ford. Estuvimos en conversaciones con los de Ford Europa, pero al final nada, y yo ya no podía continuar porque los negocios me habían empezado a marchar mal. Hicimos un gran esfuerzo el último año, ¿recuerdas? Pero resultó inútil.»

La voz de Estanislao se hace más triste recordando cómo se desmembró poco a poco su imperio. El habría seguido apoyando a otros pilotos; la idea del circuito de Orense también salió mal. «Si me hubiese apoyado el Consejo Superior de Deportes lo habríamos conseguido, pero...» Hace un mohín y se encoge de hombros.

—¿Y ahora, qué, Lalao? ¿Qué haces ahora?

—Pues nada, con la planta de hormigón seguimos y vamos tirando.

Estanislao Reverter sigue en su Orense natal, donde sin duda estará hasta el fin de sus días. Sigue soñando, sigue haciendo irrealizables proyectos, sigue siendo... Estanislao Reverter, El Gallego.

Rafael Cid Navarro



Manfred Winkelhock ha sido víctima de un circuito que no se consideró válido para los Fórmula 1 y si para los coches del Mundial de Resistencia, prácticamente igual de rápidos que los monoplazas de la máxima especialidad.



ACCIDENTE EN LOS 1.000 KMS. DE MOSPORT

ADIOS MANFRED

DURANTE la celebración de los 1.000 Kilómetros de Mosport, la sexta prueba del Campeonato del Mundo de Resistencia, que se disputaba en el circuito de Mosport, tuvo lugar un grave accidente. Su protagonista fue el alemán Manfred Winkelhock, que compartía con el suizo Marc Surer el Porsche 962 del equipo de Erwin Kremer, con el cual habían conseguido batir a los Porsche y Lancia oficiales en los últimos 1.000 Kilómetros de Monza.

Considerado no apto para admitir a los Fórmula 1, que no han vuelto a correr en él desde 1977, el circuito de

Mosport carece de los dispositivos de seguridad suficientes para detener sin daños importantes a un monoplaza moderno. Sin embargo, las autoridades deportivas consideraron que los coches sport del grupo C, pese a que son casi tan rápidos y tan potentes como los Fórmula 1, podían correr en él. Desafortunadamente, Winkelhock

les ha demostrado que se equivocaban. Su coche se estrelló contra un muro de hormigón perpendicularmente. El infortunado piloto alemán quedó aprisionado en su interior, siendo necesarios veinticinco minutos antes de que lo pudieran extraer. Conducido al hospital Sunnybrook, en Toronto, falleció al día siguiente a causa de las lesiones sufridas. La causa del accidente puede haber sido el reventón de un neumático. Pero se habla también de que Manfred se encontraba mal aquel día.



Winkelhock seguía este año el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 con los RAM. La foto corresponde al Gran Premio de Brasil.

Nacido el 6 de octubre de 1952, había debutado en la competición en 1976. Consiguió su primer título al ganar la Copa Volkswagen con un Scirocco. Posteriormente corrió en Fórmula 2 y con los Ford Capri grupo 5. En 1982 debutó en Fórmula 1 con ATS, consiguiendo el quinto puesto en el Gran Premio de Brasil, que sería su mejor resultado en esta disciplina. Corrió con ATS hasta finales del año pasado, en que se peleó con el patrón de este equipo. En el Gran Premio de Portugal, última carrera del año, participó al volante de un Brabham. A continuación firmó con el equipo RAM.

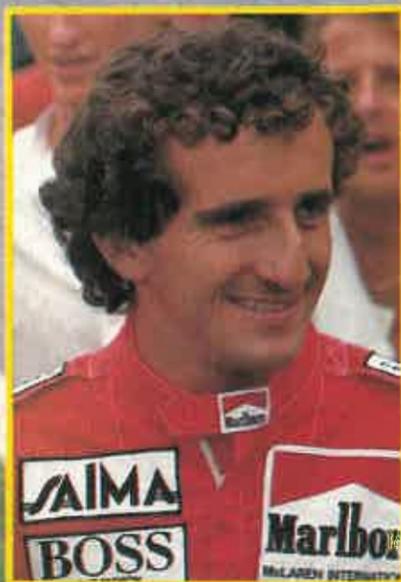
En Resistencia, últimamente corría con Kremer, pero anteriormente lo había hecho también con el equipo Ford.

Manne, como le conocían sus amigos, estaba casado y tenía dos hijos. Habrá sido enterrado el martes día 20 de agosto en el cementerio de su ciudad, en Alemania. Había pedido que a su muerte nadie se gastara dinero en flores sino que lo donara a una cierta organización de protección de niños, de la que era socio.

GRAN PREMIO DE AUSTRIA

ALAIN PROST EL CANDIDATO

Su victoria en Austria le ha dado a Alain Prost el liderazgo del Campeonato, aunque compartido con Michele Alboreto, al que ha alcanzado en la tabla clasificatoria. Las próximas carreras pueden ser favorables a la fiabilidad del McLaren, lo que sería definitivo de cara al título.



ESTE campeonato para dos se ha convertido ahora en más para dos que nunca. Después del Gran Premio de Austria, disputado en el rápido circuito de Zeltweg, Alain Prost y Michele Alboreto están empatados a puntos. De todas formas, hay todavía mucha tela que cortar en esta edición del certamen, particularmente desplazada hacia el invierno. No hay que olvidar que a estas alturas todavía quedan por disputar seis pruebas en las que puede pasar de todo.

Se puede decir que la diosa Fortuna ha querido ser imparcial en esta ocasión y ha favorecido a ambos pilotos. Porque los dos han tenido suerte. Prost

porque tenía la carrera perdida ante su compañero Lauda en el momento en que paró a cambiar neumáticos. Y Alboreto, porque después de un aciago fin de semana, con tres roturas de motores en entrenamientos —tuvo que apelar a su compañero Johansson para poder hacer un tiempo— y el accidente de la primera salida, el hacer tercero es casi como un regalo.

Lo que ha quedado claro es que pese a lo que digan algunos proyectistas, no sólo son los motores lo que cuentan. McLaren tiene un excelente chasis y eso se ha notado y le ha dado la victoria en un circuito en el que los largos tiempos de respuesta del motor Porsche a los requerimientos del acelerador cuentan

poco. De sus rivales, los pilotos de Lotus se vieron afectados por motores que no rendían lo suficiente o tenían problemas; los Ferrari, rebotaban de mala forma sobre las ondulaciones de la pista; sólo los Williams, gracias a su prodigioso motor, lograban compensar la diferencia que hay entre su chasis y el de los McLaren.

Lo que pasa es que una vez en carrera, no pudieron dar demasiado juego. Rosberg se vio apeado en las primeras vueltas por un problema de motor y Mansell se salió de la pista a la mitad sin haber hecho otra cosa que arrancar mal las dos veces.

Porque hubo dos arrancadas. En la primera, Mansell, poniéndose en mar-

cha muy lentamente, creó a sus espaldas un cierto embotellamiento del que muchos pilotos trataron de salirse zigzagueando, como Teo Fabi, que se encontró con que Alboreto, que había arrancado muy bien, ocupaba ya el sitio por el que él quería pasar. También resultó afectado Berger, que perdió una de sus ruedas. Tres coches quedaron fuera de combate nada más darse el banderazo, el Ferrari de Alboreto, el Toleman de Fabi y el Arrows de Berger. Si los dos primeros fueron rápidamente apartados a un lado por sus pilotos, el de Berger quedó en medio, siendo imposible de ser retirado por el Mercedes G de la organización. En vista de que los coches se acercaban a pun-

to de concluir la primera vuelta, el director de carrera ordenó sacar la bandera roja y volver a ordenar la parrilla de salida para un nuevo banderazo. Tras tres cuartos de hora de espera, con todos los pilotos en pista, se volvió a dar la salida, esta vez sin problemas, pese a que Mansell volvió a reaccionar con lentitud. Pero esta vez dejó hueco de forma que Rosberg y quienes le seguían pudieron pasarle por uno de los lados.

Prost tomó el mando seguido de Rosberg y Lauda, mientras que a sus espaldas se formaba un pelotón encabezado por Piquet y Mansell, en el que también se incluían De Angelis, Tambay, Fabi, Alboreto, Warwick, Johans-



La victoria de Prost, que puede ser vital para el Campeonato, se debió en parte a la mala suerte de Lauda. Por su parte, Ayrton Senna logró puntuar, con un brillante segundo puesto, lo que no se veía desde su victoria en Portugal.



Entre Alboreto y Johansson rompieron cinco motores en los entrenamientos. En carrera acabaron, respectivamente, tercero y cuarto, con lo que Michele Alboreto arañó cuatro puntos vitales para el Mundial

son y Senna cerrando el pelotón. Como ya hemos dicho, Rosberg desapareció pronto, con el motor roto, dejando a los dos McLaren solos en cabeza, con una ventaja que crecía de forma impresionante vuelta a vuelta. Detrás, Senna remontaba posiciones y pasaba a los dos Ferraris.

Fabi y Warwick abandonarían pronto, Mansell se salió, Piquet rompió el motor y De Angelis paró a cambiar neumáticos. Casi al mismo tiempo, Prost, que precedía a Lauda por un segundo, paró también a cambiar neumáticos, perdiendo veinte segundos en la operación. Lauda parecía lanzado ha-

cia una nueva victoria ante su público cuando una avería le obligó a entrar en boxes dejando de nuevo el primer puesto a su compañero de equipo.

La última mitad de la carrera fue un paseo para Prost, que fue dejando aproximarse a Senna, que se había encontrado con el segundo puesto. Este,



Lauda hizo una extraordinaria carrera, tras anunciar oficialmente su retirada, pero le traccionó la suerte y la mecánica de su McLaren. Bajo estas líneas, De Angelis, que hizo quinto, y el Brabham BMW de Piquet. Su compañero Surer hizo sexto.



ZELTWEG EN BREVE

● El actual campeón del mundo, Niki Lauda, ha mantenido una rueda de Prensa en el circuito, donde ha hecho pública su retirada de la Fórmula 1.



Según ha manifestado, éste no es un abandono definitivo, cabe la posibilidad de un regreso al circo de la Fórmula 1 dentro de dos años. Su actividad se centrará en la gestión de la compañía aérea que lleva su apellido, que en la actualidad se encuentra en fase de desarrollo y se compone de cinco aviones y dos helicópteros. Lauda ha dicho también que en este momento pilotar un Fórmula 1 no le motiva en absoluto. Al margen de que este año haya sido especialmente desafortunado para él, considera su actuación en los circuitos correcta.

● Ron Dennis ha comentado la posibilidad para el año que viene que Keke Rosberg entre a formar parte del equipo McLaren junto con Alain Prost.

● Por decisión de la FISA se ha obligado al equipo Brabham a quitar de sus coches los pequeños alerones posteriores situados en cada lado, cuyo mando era regulable y se accionaba

desde el habitáculo. Al no ser aceptada por el actual reglamento esta solución técnica, el sistema ha sido anulado.

● El sábado día 17 Nelson Piquet ha cumplido treinta y tres años. Al finalizar los entrenamientos cronometrados del sábado, BMW, fabricante de los propulsores que equipan su coche, le ha obsequiado 121 pares de calzoncillos con el emblema de la marca. Esta cantidad coincide con los puntos conseguidos por el piloto brasileño con motores de la casa bávara.

● Ayrton Senna es un convencido creyente católico, hasta tal extremo que una vez sentado en su Lotus se santigua antes de arrancar, y lleva en el bolsillo del monó la cruz cristiana que habitualmente lleva colgada.

● Después de la ruptura con la escudería Osella, Pier Carlo Ghinzani ha entrado a formar parte de Toleman. Después de los primeros entrenamientos ha dicho: «El Toleman es un co-

che equilibrado, preciso en su trayectoria, y haber registrado el decimo-cuarto tiempo en los primeros entrenamientos me hace sentir satisfecho.»

● Ferrari, que en lo que va de temporada ha demostrado tener los motores más potentes y fiables, ha sorprendido en Zeltweg al romper tres motores en el coche de Michele Alboreto y dos en el de Johansson. Según dice Marco Piccinini, manager del equipo, es un problema de fácil solución y nada preocupante para el futuro. Al margen de estos problemas, Michele Alboreto ha marcado la máxima velocidad al final de la recta durante los entrenamientos del viernes, registrando la velocidad de 305,434 kilómetros por hora.

● Nuevo chasis para el Williams de Keke Rosberg. Los resultados han sido positivos desde el primer momento. Frank Williams nos ha explicado que las modificaciones aportadas a este chasis permiten mejorar la aere-

dinámica en general, pero sobre todo mejorar la adherencia al suelo en los circuitos de curvas rápidas y enlazadas. También el peso se ha reducido en doce kilos.

● El próximo día 21 de agosto, en el Circuito de Brands-Hatch, será presentado el nuevo coche de Fórmula 1 Beatrice-Lola. Está prevista su participación en el Gran Premio de Italia.

● A causa de los problemas raciales que últimamente afectan a Sudáfrica, se ha suspendido el Gran Premio de Kyalami. En sustitución se piensa organizar otro Gran Premio en Imola o en Estoril. Las probabilidades son mayores para el primero, debido a la mayor afluencia de público.

● Los granjeros cercanos al circuito de Zeltweg también este año han presentado una queja a la Alcaldía del pueblo de Spielberg por los trastornos nerviosos que produce el ruido de los Fórmula 1 al ganado bovino. Las

consecuencias suelen repercutir seriamente sobre la producción de la leche, y como solución se ha decidido trasladar el ganado a un lugar lejano del circuito durante los días del Gran Premio.





Los Williams, fueron los más rápidos en entrenos junto con los McLaren. En carrera no consiguieron puntuar, pero anduvieron en el grupo de cabeza

a su vez, trataba de paliar la recuperación de los dos Ferrari sin perder de vista el visor del consumo de combustible. Al final conservaría el segundo puesto, pero con el Ferrari de Alboreto bien visible en su retrovisor.

Elio de Angelis, pese a su parada en boxes, lograría salvar el quinto puesto, mientras que Surer salvaba el honor del equipo Brabham con el sexto puesto.

La próxima cita, la semana que viene, es el Gran Premio de Holanda, un



LA FORMULA 3000 SE HACE MUNDIAL

El italiano Ivan Capelli con un March ha sido el vencedor de la que, en teoría, debe ser la penúltima prueba del primer Campeonato de Fórmula 3.000, cuya final tendrá lugar en Donington Park. El certamen ha pasado sin mucho relieve, pese a lo cual el año que viene será mundial, con pruebas en Estados Unidos y Asia.

Volviendo a la carrera de Zeltweg, el francés Streiff mandó dos tercios de la carrera hasta que tuvo que parar en boxes al perder parte de la carrocería, dejando el triunfo a Cape-

lli. Segundo fue Nielssen y tercero Leoni. Uno de los aspirantes al título, Pirro, fue cuarto. De los otros dos, Thackwell tuvo que parar en boxes perdiendo una vuelta y clasificándose noveno. En cuanto a Danner sólo pudo dar dos vueltas.

Tackwell sigue líder del certamen con dos puntos sobre Pirro.

La clasificación fue: 1.º Capelli (March), a 204,9 km/h.; 2.º Nielssen (Ralt), a 5/10 de segundo. 3.º Leoni (March), a 16,1; 4.º Pirro (March), a 23,6; 5.º Streiff (AGS), a 26,3; 6.º Tassin (March), a 29,3, etcétera.

PARRILLA DE SALIDA

2 Alain Prost McLaren-TAG 1-25-490	5 Nigel Mansell Williams-Honda 1-26-032
1 Niki Lauda McLaren-TAG 1-26-250	6 Keke Rosberg Williams-Honda 1-26-333
7 Nelson Piquet Brabham-BMW 1-26-404	19 Teo Fabi Toleman-Hart 1-26-664
11 Elio de Angelis Lotus-Renault 1-26-799	15 Patrick Tambay Renault 1-27-302
27 Michele Alboreto Ferrari 1-27-516	22 Riccardo Patrese Alfa Romeo 1-27-851
8 Marc Surer Brabham-BMW 1-27-954	28 Stefan Johansson Ferrari 1-27-961
16 Derek Warwick Renault 1-28-006	12 Ayrton Senna Lotus-Renault 1-28-123
26 Jacques Laffite Ligier-Renault 1-28-249	18 Thierry Boutsen Arrows-BMW 1-28-262
17 Gerard Berger Arrows-BMW 1-28-566	25 Andrea de Cesaris Ligier-Renault 1-28-666
20 Piercarlo Ghinzani Toleman-Hart 1-28-894	23 Eddie Cheever Alfa Romeo 1-29-031
9 Philippe Alliot Ram-Hart 1-29-827	4 Stefan Bellof Tyrrel-Renault 1-30-514
10 Ken Achanson Ram-Hart 1-35-072	24 Huub Rothengatter Osella-A. Romeo 1-35-329
30 Jonathan Palmer Zakspeed 1-35-787	29 Pierluigi Martini Minardi-MM 1-36-765

No clasificado, Martin Brundle (Tyrrel-Ford).

CLASIFICACION FINAL

1, Alain Prost (McLaren-TAG), 1-20-12-583; 2, Ayrton Senna (Lotus-Renault), a 30-002; 3, Michele Alboreto (Ferrari), a 34-356; 4, Stefan Johansson (Ferrari), a 39-073; 5, Elio de Angelis (Lotus-Renault), a 1-22-092; 6, Marc Surer (Brabham-BMW), a una vuelta; 7, Stefan Bellof (Tyrrel-Renault), a tres vueltas; 8, Thierry Boutsen (Arrows-BMW), a tres vueltas; 9, Huub Rothengatter (Osella-Alfa Romeo), a cuatro vueltas; 10, Patrick Tambay (Renault), a seis vueltas. Vuelta rápida: Alain Prost (McLaren-TAG), 1-29-241, a 238,67 km/h. de media.

ASI VA EL MUNDIAL

Puntos

1, Alain Prost y Michele Alboreto, 50 puntos; 3, Elio de Angelis, 28; 4, Stefan Johansson, 19; 5, Keke Rosberg, 18; 6, Ayrton Senna, 15; 7, Nelson Piquet, 13; 8, Patrick Tambay, 11; 9, Jacques Laffite y Thierry Boutsen, 10.

Marcas

1, Ferrari, 72 puntos; 2, McLaren-TAG, 55; 3, Lotus-Renault, 43; 4, Williams-Honda, 24; 5, Renault y Brabham-BMW, 15; 7, Ligier-Renault, 13; 8, Arrows-BMW, 9; 9, Tyrrel-Ford, 6.

circuito en el que los McLaren van bien, pero que tampoco va mal a los Ferrari. De todas formas, si hemos de fiarnos de los tiempos conseguidos en entrenamientos privados podría ocurrir que Piquet volviera a hacer de las suyas, como en Francia. Por lo menos hace un par de semanas fue imbatible en ese trazado.

En Holanda todos los coches inscritos llevarán ya motores turbo, puesto que Tyrrell podrá ya contar con motores para dos coches. En Austria, Martin Brundle fue incapaz de clasificar el de motor atmosférico Ford Cosworth.

Texto y fotos: Gigi Corbetta.

A TODO GAS

● No todo van a ser fiestas de la «jet-set» en Marbella. También va a haber un lugar para el deporte del automóvil, en un circuito urbano que se prepararía en la localidad. Los organizadores aseguran que pisan con los pies en el suelo y no aspiran a más de carreras de Producción, Copas Renault, etcétera.

● Este circuito marbellí podría tomar las carreras que en principio se habían previsto en el de Jerez, en donde el asfaltado de la pista ha sufrido algún retraso. En principio se había previsto poder terminar esta fase de las obras el día 24 de agosto para que pudiera ser inspeccionada por la Federación Internacional.

● Los pilotos de Fórmula 1 Niki Lauda y René Arnoux fueron batidos por un aficionado en el curso de un «slalom» que tuvo lugar en el circuito de Misano. Todos los participantes emplearon Fiat Uno Turbo.

● El Peugeot 205 Turbo 16 de Zanini podrá ser alquilado en esta segunda mitad de la temporada en vista de que Automóviles Talbot de España puso punto final a su programa. Los interesados pueden ponerse en contacto con los hermanos Almeras, cuyas tarifas oscilan entre los tres y los diez millones de pesetas, según la importancia de la prueba.

● No parece posible que vayan a debutar en este año ni el Ford RS 200 ni el Lancia Delta S.4. Al coche italiano le ha retrasado la homologación la quiebra de la empresa que iba a fabricar las carrocerías. Ambos deberían aparecer en el Rallye de Montecarlo.

● Presentación del Citroën BX 4x4 para rallyes. Su debut está previsto para el Rallye de Montecarlo después de haber descartado una participación anterior del Rallye del RAC, por las especiales características del mismo. El coche dispondrá de 400 caballos y mantendrá la suspensión oleoneumática, que podrá ser adaptada al terreno —asfalto o tierra— en dos minutos. Como piloto se ha fichado ya a Philippe Wambergue, y Guy Verrier está en negociaciones con un segundo piloto. Será vendido a otros equipos a un precio que oscilará entre los cuatro millones y medio y los cinco.

● Todo está preparado para el debut del MG Metro R.4 de cuatro ruedas motrices en el Rallye del RAC. Tony Pond y el belga Marc Duez serán sus pilotos.

FORMULA 3 EN BELGICA

ADRIAN CAMPOS, SEGUNDO



Segundo en Zolder y en la clasificación del Campeonato Alemán de F-3

EN el circuito belga de Zolder ha tenido lugar la undécima carrera del Campeonato Open Alemán de Fórmula 3. Adrián Campos ha terminado segundo, tras el ya inalcanzable Volker Weidler, que volvió a ganar. El piloto español había realizado el tercer mejor tiempo en los entrenamientos, detrás del futuro vencedor y su compañero de equipo Chris Nissen, que se retiró con un problema en el cambio.

Adrián Campos recupera el segundo puesto de la clasificación del certamen.

Weidler totaliza en estos momentos 145 puntos; Campos, 98; Manuel Reuter, 85, y Chris Nissen, 82.

En esta prueba participaba también Alfonso García Vinuesa, con el segundo coche del equipo de Weidler. Mejor tiempo en los entrenamientos libres, fue decimotercero en los oficiales por problemas técnicos y la lluvia. En carrera se había recuperado a la novena posición cuando al ir a adelantar a un rezagado se enganchó con éste, saliendo de la pista.



BENI FERNANDEZ, A GRECIA

EL equipo de rallyes de General Motors en España participará en el Rallye Hakidiki, en Grecia, la semana que viene, tal como tenían programado desde principio de año, aprovechando el paréntesis del verano en el Campeonato de España.

Con un recorrido que en su mayoría es sobre caminos de tierra, el Opel Manta 400 tiene buenas posibilidades de imponerse, aunque la competencia va a ser dura, dada la presencia de los dos equipos Lancia, el Jolly Club,

con Biasion y Cerrato, y el Tre Gazzelle, con Zanussi y Pregliasco; del equipo Renault, con Ragnotti; del Audi, con Demuth, y del Nissan, con Kaby y Moschous. Esta será la segunda salida al extranjero del equipo Opel. La primera fue el Rallye Arenas de Oro, en Bulgaria, en donde Beni era segundo cuando tuvo que abandonar por avería.

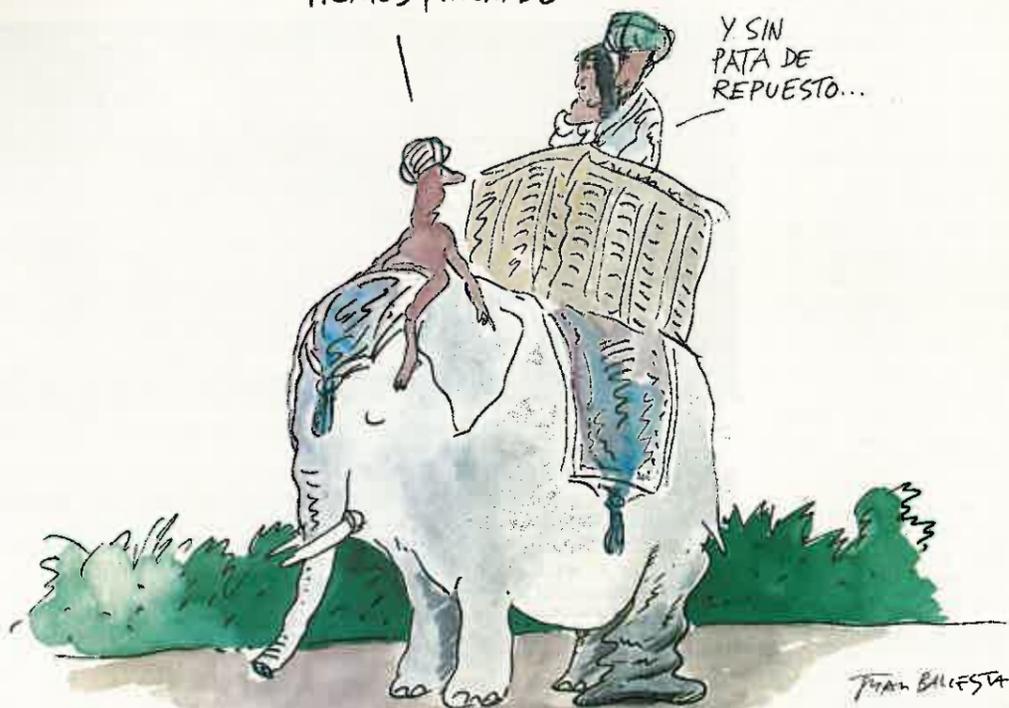
El Rallye Hakidiki cuenta con una victoria española en su historial, Antonio Zanini, lo ganó en 1980.



BALLESTA

CREO QUE
HEMOS PINCHADO

Y SIN
PATA DE
REPUESTO...



Fran BALLESTA

Tarjetas Postales



Xavier Domingo

CAMINO de Taxco, en México, al borde de la carretera, grupos de indias rodeadas de criaturas ofrecen a la vista del viajero iguanas colgando del cuello por una cuerda. Los pobres lagartos agitan lentamente sus patas y rabo, y la dentada boca se abre en busca de una bocanada de aire. Las iguanas están en venta. Se compran, se matan, se despellejan, limpian y trocean y se comen.

Taxco está en lo alto de una colina y rodean la ciudad montañas oscuras y altas. La Sierra Madre, en donde buscaba oro Humphrey Boggart en una magnífica película de ambición, avaricia y muerte, con moraleja parecida a la del cuento de la lechera.

En la carretera que bordea la colina y ya extramuros hay un par de cantinas muy populares y un tanto repelentes de moscas y suciedad. A ellas nunca van los turistas, que prefieren los restaurantes típicos, con jardines de plantas exóticas y meseros de ringorango.

Pero, justamente, en estas cantinas malditas se cocina iguana. Las tres o cuatro veces que he ido a Taxco he ido a comer prehistoria a estos lugares. La ponen al ajillo o con una salsa de chiles tan verdes como diabólicos.

Tiene el antiguo reptil la carne muy blanca, como la de la rana, y de consistencia parecida a la del conejo. Su sabor es bastante neutro y un punto vegetal. La iguana se guisa o se asa, y de esta última manera la con-

Comer prehistoria

sumieron probablemente los primeros seres humanos que decidieron catarla. No es, realmente, una carne antológica, pero se deja comer, y encuentro muy exagerados a los europeos que le hacen ascos porque proviene de un lagarto. También he comido huevos frescos de iguana, y me habría sabido muy mal ir a México y no adentrarme en esta cocina que es la de lujo para los más pobres del país.

Las cantineras de Taxco que me prepararon iguana al ajillo la última vez que estuve por allí, hace ya tres años, eran mujeres gorduezas, bien alimentadas, relucientes incluso, y simpáticas. Me dejaron ver todo el proceso, desde el sacrificio del animal hasta

que llega a la mesa. Todo me recordó escenas infantiles. Mi abuela no hacía otros gestos ni actuaba con más precisión cuando mataba un conejo para la cena. Esa especie de majestad de las campesinas en sus labores domésticas, esos gestos lentos, bien aprendidos, eficaces, y al mismo tiempo una especie de dulzura o de piedad que anula todo lo cruel que pueda tener la escena. Hice fotos y las cocineras reían y hasta coqueteaban. Despellejada, la iguana tenía un aspecto catastrófico. Transparencias gelatinosas, veteadas de venas de un color berenjena. Se adivinaban los huesos. El animal tiene escasisima sangre, de un rojo claro. Una vez cocinada y en el plato, a ningún amante de las ancas de rana le puede desagradar.

A los extremeños de la conquista no les debió dar asco la iguana. Habían nacido en campos en donde, en primavera, se come lagarto en salsa verde. También lo he probado. Prefiero la iguana. En medio de la singular matanza, entre el baño de sangre y la orgía de muerte, Cortés podía departir con sus aliados, y también con sus enemigos, de las respectivas recetas y maneras de preparar el lagarto en Extremadura y la iguana en México. Ni en la inocencia ni en la crueldad se diferenciaban mucho conquistadores y conquistados.

Y había otra cosa que unos y otros conocían bien: el hambre. Sin la cual, probablemente, no hubieran comido jamás ni lagartos, ni iguanas.

Guía 16

Ciencia

Deportes

Hogar 16

Culturas

Toros 16

Economía

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

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



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

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

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

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

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

Su consumo, inferior a lo que

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

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

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

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

Contemple de nuevo el coche de la foto.

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

Con un motor de 5 cilindros de inyección.

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

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



Por delante del tiempo



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

AUSTIN MONTEGO FRENTE A VW SANTANA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

24 de agosto 1985 • Núm. 96 • 175 ptas.

EL KADETT SE ALARGA
**NUEVO
OPEL
ESPAÑOL**



**FORD SE PREPARA
ORION Y ESCORT,
AL DIA**



**SIERRA XR 4x4
CUATRO RUEDAS
MOTRICES
A PRUEBA**

