

COMO VAN LOS BMW 324 DIESEL Y 325i

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

31 de agosto 1985

Núm. 97 • 175 ptas.

LOS NUEVOS DEPORTIVOS



Porsche 911



Rover MG



Seat Ibiza Cabrio



Ferrari 328 GTS

PRUEBA

**15.000 KILOMETROS
CON EL SEAT
MALAGA DIESEL**



**FORD SCORPIO 2.0i
FRENTA A R-25 GTX**

Lo que cuesta morir

TODOS los medios de comunicación, sin excepción y sin límite de espacio, tratan estos días de desentrañar el cúmulo de circunstancias que están convirtiendo el actual mes de agosto en el más sangriento para la aviación civil. Se dan mil versiones, se apuntan centenares de conclusiones. Y en un rincón de esa prensa, un experto, hablando de la seguridad de los aviones, se atreve a apuntar que «más muertos por accidentes de circulación hubo en España en el pasado "puente" de la Virgen de agosto que en el último accidente del Boeing 737 de Manchester».

Así de sencillo... y así de triste. Nos quedamos enganchedos ante las dantescas imágenes que ofrece la televisión y pasamos olímpicamente por encima de algo cotidiano, la muerte en la carretera, sin parar a pensar el costo de esta espeluznante sangría.

En más de una ocasión, esta revista ha pedido que de una vez por todas se haga un cálculo serio y fiable del costo social de los accidentes de circulación. Porque con ese coste delante de los ojos ya no se podrá esconder la cabeza bajo el ala para no ver el problema.

En Francia, sin ir más lejos, son conscientes de ello y así lo demuestran sus últimos datos: los doscientos mil accidentes de carretera que se registraron el año pasado costaron, además de 11.685 muertos y 274.000 heridos, la friolera de 1,52 billones (con b) de pesetas, cifra que

viene a ser como lo que se recauda por el Impuesto de Sociedades... o lo que los franceses dejan de pagar al Fisco.

Este coste de los accidentes, que a la larga lo paga la colectividad, representa un gasto de 28,5 millones de pesetas por cada persona muerta y de 2,47 millones por cada herido. En esas cifras totales se incluyen desde los desembolsos de las compañías de seguros, pasando por la Seguridad Social, hasta el monto por daños, estragos y estropicios.

Con esas cifras en la mano, los galos hacen uso de la imaginación para atajar la sangría. La última campaña, denominada «Reaccionar», que busca que el número de muertos descienda a 8.000 en 1988, establece una serie de primas que el Estado concede a aquellos municipios que por diferentes mejoras consigan reducir cada año en un 10 por 100 los accidentes en sus vías. Con iniciativas como ésta, Francia ha conseguido que la curva de accidentes vaya cayendo año tras año desde 1972.

En España, mientras, seguimos en mantillas, indiferentes al goteo de cada puente o fin de semana. Sin duda, habría que preguntarse otra vez más por qué en nuestro país la competencia sobre el tráfico depende de un organismo de orden público, como es el de Interior, en lugar de uno técnico, como es el de Transportes. Ya que tanto copiamos de los vecinos, hagamos lo mismo en este caso.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	33 CUENTENOS SU CASO
6 LO ULTIMO BMW a por todas	39 COMPRAR Y VENDER
10 Los nuevos deportivos.	43 VIAJES Combarro, los hórreos marineros
15 ACTUALIDAD RFA: Los camiones «limpios».	46 FRENTE A FRENTE Ford Scorpio 2.0i/R-25 GTX
16 BAJO LA LUPA Seat Málaga Diesel a los 15.000 km.	53 MOTOS Yamaha RD-350-LC
22 FUERA DE SERIE Mercedes Alpha Real	56 OCIO Fuego bajo los pies
27 MERCADO Ofertas de la semana	61 CATALUÑA EXPRES El sueño de la F-1
28 Precios de coches nuevos	62 DEPORTE Raliye de los Mil Lagos
30 Precios de coches usados	64 GALICIA NEWS «Cosas de mujeres»
31 Precios motos	66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Pág. 24

El Coche Fantástico, un Pontiac Firebird Trans-Am, que parece sacado de un libro de ciencia-ficción, es un espectacular producto televisivo que gusta a mayores y pequeños.



Pág. 57

En el Gran Premio de Holanda de Fórmula 1, Niki Lauda ha demostrado su madera de campeón ganando con autoridad, justo por delante de su compañero Alain Prost.



Los cortes que nos daba Franco.

Cambio 16 destapa, esta semana, todo lo que tapaba la censura Franquista. Destapa las causas de los cortes en las proyecciones de cine.

Analiza los criterios que seguían los censores para cortar una obra de teatro, un libro o una película.

Un equipo de periodistas de Cambio 16 ha trabajado durante meses para ponerle al tanto de lo que nunca vio, ni leyó, ni supo. Ya que por primera vez los archivos de la censura Franquista han sido abiertos para Cambio 16.

Esta semana y durante ocho en total, encontrará en Cambio 16 varios artículos coleccionables sobre la censura Franquista.

Sobre los cortes que nos daba Franco.

Adquiera sus tapas rellenando este cupón y adjuntando talón bancario por importe de 150 Pts. para España o 350 Pts. para el extranjero, enviándolo a Información y Revistas, S. A. Dpto. de Suscripciones. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

NOMBRE

APELLIDOS

DIRECCION

LOCALIDAD CP.



cambio 16

Un regalo de verdad

Toyota acaba de regalar un millón de dólares, más de ciento sesenta millones de pesetas según la cotización actual, al Art Center College of Design. El regalo de Toyota es uno de los más importantes a lo largo de los cincuenta y cinco años de existencia del Art Center, el colegio situado en Pasadena, California, un centro por el que han pasado diseñadores automovilísticos de talla mundial. La relación de Toyota con la escuela californiana comenzó en 1958 cuando la firma japonesa patrocinó los estudios de varios alumnos, muchos de los diseñadores principales de Toyota han pasado por el Art Center, y el presidente de Toyota Motor Corporation, doctor Schoichiro Toyoda (en la foto), es doctor honorario en Ciencias por esta escuela desde el pasado año de 1984.

MMRUEDAS, NO

SE ha levantado una gran polémica en Inglaterra ante el informe realizado por la Automobile Association (AA) sobre las ruedas de repuesto especiales que llevan algunos coches.

Las críticas de la AA se centran en que, cuando se pone esta rueda de repuesto, la velocidad máxima debe reducirse a 80 kilómetros por hora, que cambia la estabilidad, que tienen una duración limitada a unos ciento cincuenta kilómetros, que impiden un mejor aprovechamiento de los cuatro neumáticos, que la capacidad de frenado disminuye, que son sensibles al reventón bajo efecto de un fuerte frenado y que sus flancos son poco resistentes. Además, como el espacio en que van instaladas en el coche es reducido, crean al conductor un problema de almacenaje de la rueda pinchada, que no cabe en el hueco de la de repuesto.

Frente a esto, VAG sólo ha recordado que estas ruedas son de emergencia, para poder llegar al más próximo taller, en donde puedan reparar el pinchazo y volver a instalar



la rueda que llevábamos. De todas formas, los fabricantes afectados van a tener que buscar soluciones, pues la prohibición de estas ruedas de repuesto compactas podría llegar a través de una ley que se votará próximamente en el Parlamento.



AUDI SPORT, VENTA IMPOSIBLE

AUDI se las ve y se las desea para vender las doscientas unidades de su modelo más exclusivo, el Quattro Sport, un coche creado exclusivamente como base para desarrollar la *bestia mecánica* que compite en el Campeonato Mundial de Rallyes. En los almacenes de la marcha hay encerradas, ahora mismo, más de ciento treinta unidades que buscan dueño, unos dueños rumbosos y adinerados, pues estas máquinas de competición vestidas de calle cuestan casi veinte millones de pesetas.

Se ha intentado promocionar un poco el coche con una campaña en la Prensa de algunos países de Europa, sin que se hayan notado resultados positivos.

Mercancías peligrosas

Cerca de tres millones de toneladas de



mercancías peligrosas atraviesan Madrid cada año, según un estudio del Instituto

de Estudios del Transporte. Estas mercancías se mueven en especial por las nacionales II (Madrid-Barcelona) y IV (Madrid-Andalucía). En esta última, así como en la famosa M-30, se registra al día el paso de 914 vehículos cargados con este tipo de mercancías. La Comunidad Autónoma de Madrid está preparando un proyecto para desviar este tráfico por itinerarios diferentes de los radiales.



VW-AUDI: FRENOS DEFECTUOSOS

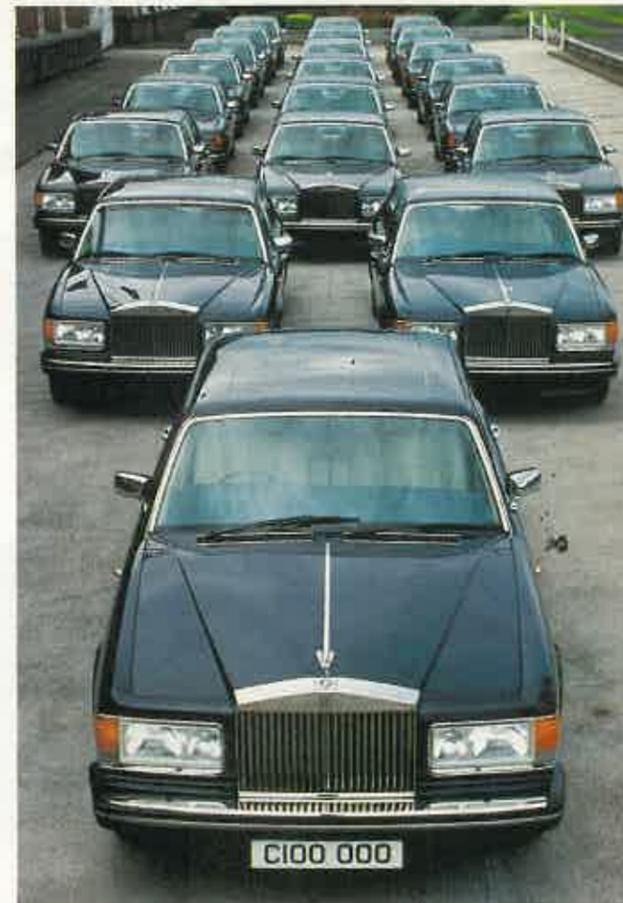
LAS empresas germanas Volkswagen y Audi han comunicado a sus concesionarios que deben revisar un millón de automóviles de las dos marcas vendidos en todo el mundo, en los que se ha detectado fisuras del tamaño de un cabello en un conducto del líquido de frenos. Ese tubo, según un portavoz de VAG, podría romperse en dos o tres años. La mitad de los automóviles vendidos con ese defecto se encuentran en la República Federal Alemana y el resto en varios países que se desconocen hasta el momento. Se trata de los modelos Golf, Jetta y Scirocco, de VW, y los modelos Audi 80 y 100 fabricados entre marzo de 1983 y mayo de 1984. En Seat se está a la espera de la comunicación oficial de la marca para saber si alguno de los modelos distribuidos en España presenta esa anomalía.

Al fútbol, con Opel

General Motors Francia acaba de firmar un contrato de colaboración por tres años con el equipo de fútbol de la Primera División francesa de los Girondins de Burdeos. Sus jugadores lucen ya en sus camisetas el nombre de la marca, y a partir de ahora sus desplazamientos los harán en Opel Kadett GSi. Opel confirma así su política de apoyo al deporte, pues ya patrocina a la Fiorentina de Italia, al Standard de Lieja de Bélgica y al Feyenoord de Holanda. Algunos ya han especulado con un posible acercamiento al Real Madrid después de los rumores surgidos sobre la posibilidad de que Fiat o Suzuki-Santana apoyaran al club madridista.

ROLLS, SALUD DE HIERRO

LA vitalidad de Rolls Royce es extraordinaria. Recientemente se ha fabricado el Rolls número 100.000 y con este motivo se ha lanzado una serie especial de 25 Silver Spur Centenary, denominación que rinde homenaje a los festejos celebrados este año en Gran Bretaña con motivo del centenario del automóvil. Según las últimas noticias, el número de pedidos de esta serie exclusiva supera con mucho a los 25. Todos ellos están pintados



en color azul real, y ya se consideran como piezas de colección. Se calcula que actualmente ruedan por el mundo 65.000 de los 100.000 coches contruidos por Rolls y Bentley.

Polémica autovía de Levante

La polémica ha llegado a Levante. Las fuerzas vivas de Valencia y Alicante se han enzarzado en una agria discusión por el trazado de la autovía que unirá Madrid con esa región. Mientras los alicantinos quieren que la nueva vía parta de la nacional 301 (Madrid-Albacete) a la altura de Almansa, con un ramal para Valencia y otro hacia ellos (tal y como está previsto en los planes del MOPU), los valencianos quieren que se convierta en autovía el actual trazado de la N-III.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Director: Félix Lázaro.

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Juho Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jurgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. 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 Vifa (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 Calaña. Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Anuncios por palabras: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41.

Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e.

Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserin. Teléfono: 268 04 02-03.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A.

Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuyes: 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.



CON LOS NUEVOS SERIE 3 BMW A POR TODAS

La oleada BMW de cara a 1986, el póquer de novedades que viene a completar la serie 3, ya es una realidad y tan sólo falta el superdeportivo M-3 para dar el último toque a una gama que

ocupa ahora mismo en Alemania el tercer lugar de producción, por detrás de los Volkswagen Golf y los Opel Kadett. Dentro de ese grupo de novedades para la serie 3 están los modelos 325i, con

carrocería de dos y cuatro puertas; el 325i Cabriolet y el 324 Diesel, con carrocería de cuatro puertas.

El nuevo 325i es la estrella de este lanzamiento. Es un modelo inédito en la se-

rie 3, que se distingue a simple vista por el pequeño deflector situado en la arista del maletero. Sustituye al 323i y su lanzamiento en nuestro país está previsto para los primeros días del próximo mes de enero. El precio del 325i será superior en un 4 ó 5 por 100 al del modelo 323i, lo que dejará la nota entre los 3.400.000 pesetas y los 3.600.000 pesetas, según carrocería.

El 325i es un coche rápido y bastante ágil, que tiene todo su encanto en el motor, ese seis cilindros de nuevo diseño que da 171 caballos de potencia; el 325i hace gala de una fuerza enorme en las tres primeras velocidades y es muy rápido, ya que supera los 215 kilómetros por hora, pero su caja de cambio, de tipo económico, res-



El 324 Diesel representa el concepto utilitario de la serie 3. La potencia es buena, pero el carácter tranquilo de la transmisión rebaja las prestaciones

ta algo de carácter a las reacciones no sólo en cuarta, sino también la quinta velocidad. En el capítulo de opciones no se incluye, por el momento, la caja de cambio de tipo *sport*, que hasta ahora habían ofrecido los 323i, pero sí se incluyen el sistema de frenos con dispositivo antibloqueo ABS y la colchoneta neumática, adosada al volante para amortiguación de golpes.

Al manejar el 325i, las

primeras sensaciones son las propias de un coche nervioso que se mueve como pez en el agua por carreteras rectilíneas y autopistas; es un coche que adelanta con facilidad por el buen empuje de su motor, pero que exige cambiar a tercera si se quieren disminuir los tiempos y las distancias a los valores exigibles en un modelo de tal categoría. El comportamiento del 325i es el clásico de los BMW de la serie

más pequeña: tiende a derrapar de atrás con más o menos violencia en cuanto se pasa por una curva con cierta rapidez.

El 325i en versión cuatro ruedas motrices es uno de los modelos más futuristas dentro de la categoría de los coches con tracción total. El 325i de tracción total se comercializará en nuestro país durante la primavera del 86 y su precio se situará por encima de los cuatro millones

de pesetas. El avance técnico del coche se traduce en un costo muy superior al de sus rivales, Audi 90 Quattro y Ford Sierra XR4x4.

BMW ha recurrido a Porsche para la puesta a punto de su mecanismo de tracción a las cuatro ruedas que permite emplear el sistema antibloqueo de frenos ABS; gracias a esta combinación, el coche se mueve con una seguridad impresionante incluso sobre un piso con tan poca adherencia como el hielo de un glaciar. En tales circunstancias, el 325i arranca sin problemas incluso con neumáticos de altas prestaciones, mantiene su trayectoria sin desvíos y frena con toda energía.

El sistema de tracción total del 325i actúa permanentemente sobre las cuatro

El capricho de la serie 3, un coche que reconcilia a sus usuarios con el aire libre y el sol. El BMW 325i Cabrio se caracteriza por sus cuatro plazas verdaderas y la ausencia de arco de seguridad.

El BMW 325i Cabrio se venderá en nuestro país durante la próxima primavera. Su capota se monta o desmonta en menos de treinta segundos y los cristales laterales descienden eléctricamente.



El BMW 325i ofrece ese toque deportivo que siempre se busca en un coche de la marca alemana.

ruedas, y gracias al reparto de potencia asimétrico entre ambos ejes —el 37 por 100 del empuje del motor va al eje delantero y el 63 por 100 al trasero— se consigue lo que parece imposible: agarre excepcional incluso en los casos más desfavorables.

El 325i de tracción total no ha perdido nada del nervio

que distingue a su hermano casi gemelo, el 325i normal, y tanto las prestaciones como los consumos se mantienen a un nivel muy similar. El 325i de cuatro ruedas motrices alcanza los 212 kilómetros por hora de velocidad máxima, pasa de 0 a 100 kilómetros por hora en nueve segundos y sus consumos oficiales son:

7,1 litros a los 100 kilómetros a velocidad constante de 90, 8,7 litros a 120 y 12,4 litros en ciudad, por 100 más que en el 325i normal.

El 325i Cabrio, que no llegará a nuestro país hasta la primavera del 86, es el capricho de la serie 3. Dentro de ese capítulo especial de los descapotables el BMW es

una curiosidad porque ofrece cuatro plazas verdaderas y una rigidez casi a prueba de bombas pese a que le falta el techo, la mitad de su columna vertebral, según comentan sus creadores.

BMW ha presentado, por último, el 324d. Frente al lirismo del 325i Cabrio aparece la funcionalidad, el estilo



El BMW 325i de tracción total es uno de los modelos más vanguardistas de su categoría. Es un coche que se maneja con una facilidad pasmosa.

utilitario de un coche diesel. Este modelo es, sin duda alguna, el menos excitante del póquer de ases BMW no porque sus prestaciones sean malas, ya que el coche superó, según nuestra prueba, los 160 kilómetros por hora de velocidad punta, sino por su parsimonia al reaccionar. El motor, con seis cilindros y

2,4 litros de cubitaje, da 86 caballos de potencia, un valor muy interesante que queda sacrificado por una caja de cambio de personalidad demasiado ahorrativa. El 324d no tiene genio y su aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora en 16,4 segundos es más lenta que las ofrecidas por los Citroën Visa D

o los Peugeot 205 D. El BMW 324d consume muy poco: 5,4 litros a 90 por hora, 7,2 litros a 120 y 8 litros en ciudad, pero no es energético. La solución turbodiesel, ya experimentada en el 524 TD, llegará al 324d en un espacio de tiempo corto. El modelo actual saldrá al mercado español en noviembre y

su precio rondará los 2.800.000 pesetas. Tanto el 325i como el 324d podrán equipar en opción una nueva caja de cambio automática de cuatro marchas con tres programas diferentes: económico, deportivo y normal, que debe ofrecer resultados similares a los de una caja manual.

Las cuatro garras de BMW

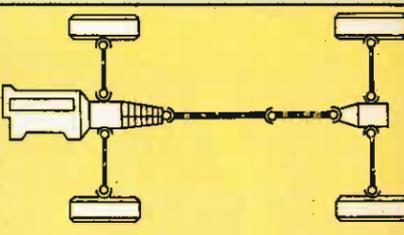
El sistema de tracción total que BMW emplea en su 325i reparte la fuerza del motor entre los dos ejes de forma asimétrica, acorde con el reparto de pesos del coche, el 37 por 100 del empuje va hacia el tren delantero y el 63 por 100 va al tren posterior. Gracias a los dispositivos de viscobloqueo es imposible que una rueda gire nunca en vacío, lo que da al coche una capacidad impresionante para superar sin problemas las condiciones más adversas.

Ese bloqueo automático y progresivo se consigue gracias a un sistema de siliconas y discos de metal que se mueven de forma conjunta. La fuerza se transmite al eje delantero por medio de un árbol accionado por una cadena dentada de duración ilimitada que, además, produce muy poco ruido de funcionamiento.

El motor y la transmisión van conectados entre sí por medio de unos discos de tipo SGF.

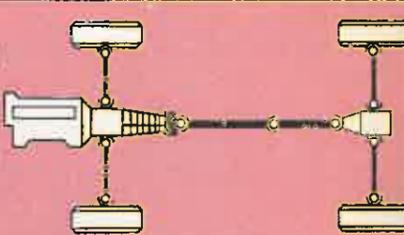
Tracción conectable, tipo Fiat Panda

Motor ante el eje delantero. Sin diferencial intermedio. Tracción conectable a mano. Versión muy sencilla que busca mejorar la tracción. Es sólo utilizable en caso de bajos valores de adherencia y origina muchas tensiones entre el eje delantero y el trasero. La carga entre los dos ejes está mal distribuida.



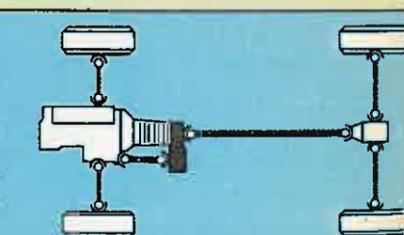
Tracción permanente, tipo Audi 80 Quattro

Motor ante el eje delantero. Diferencial intermedio en la transmisión con bloqueos conectables. La tracción total es de utilización permanente, pero el conductor debe decidir la utilización correcta de los bloqueos, lo que modifica las propiedades de marcha. No se puede utilizar el ABS al accionar los bloqueos.



Tracción permanente, tipo BMW 325i

Motor sobre el eje delantero. Diferencial intermedio en la transmisión. Viscobloqueos. El par y la potencia se distribuyen de acuerdo con la carga sobre los ejes. Los viscobloqueos reparten automáticamente la fuerza sin que el conductor actúe. El sistema ABS funciona siempre. La carga en los dos ejes es la adecuada.



Engranaje para distribución de par con viscobloqueo

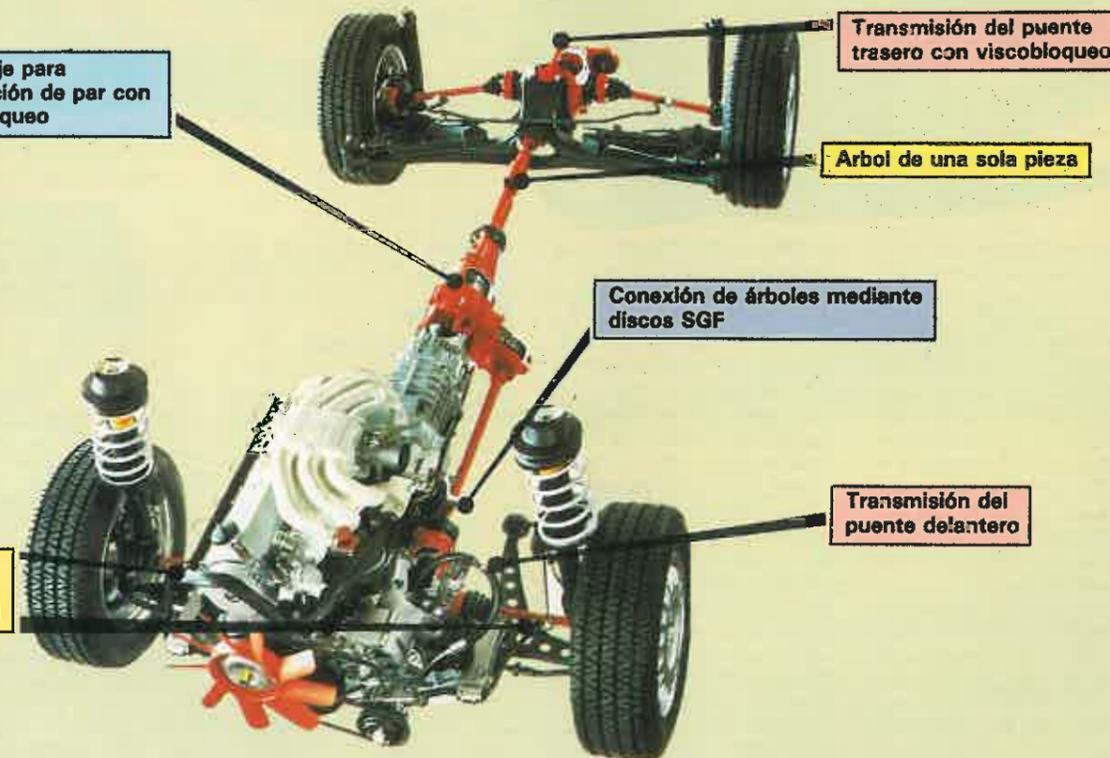
Transmisión del puente trasero con viscobloqueo

Árbol de una sola pieza

Conexión de árboles mediante discos SGF

Transmisión del puente delantero

Árboles de transmisión de idéntica longitud



LOS NUEVOS DEPORTIVOS

Aunque los ministros de Transportes de la Comunidad Económica Europea presionan sobre Alemania para que ponga fin a la exclusiva que representa la ausencia de límite de velocidad en sus carreteras, los fabricantes siguen lanzando, presionados por la demanda, coches de altas prestaciones.

La raza de los deportivos auténticos parece llamada a ser minoritaria y recesiva, pero cada vez son más los constructores que ofrecen versiones muy especiales y potentes de modelos muy populares.

MERCEDES 200 300 C

Variante coupé dos puertas de la berlina 200/300, que llevará la misma gama de motores y las mismas descominaciones que aquella.



Seat, en España, no va a ser la excepción. De entrada, está muy adelantado ya el Ibiza SXi, con el motor Sygma con inyección, con 105 caballos, que podría ser tan sólo un aperitivo de una versión turbo, con inyección, que sin apretarlo mucho haría subir la potencia a los 135 caballos, que convertirían al coche en una auténtica bomba, al nivel del Ford Escort Turbo o el Fiat Ritmo Abarth.

En principio, este Ibiza superrápido sería cerrado, pero en el centro de estilo de Martorell hay también un proyecto de una versión cabriolet, para ser equipada con motores 1,5 de carburadores y 1,5 de inyección. La robusta estructura del Ibiza,

tildada en ocasiones de pesada, se presta particularmente bien para esta transformación, manteniendo una rigidez superior a la de la mayoría de sus competidores. Se mantendría una robusta barra antivuelco, que, además, permitiría di-

Y es que Volkswagen se ha dado cuenta que, aunque sus coches sean ante todo populares, no puede dejar de ofrecer buenas prestaciones. Por eso, hasta el superfamiliar y voluminoso Passat va a disponer en la próxima gama de un motor 2,2 li-

nes se hacen más patentes. Por ejemplo, en Audi están a punto de lanzar las versiones coupé de la gama 100/200, y estudian la posibilidad de una segunda generación del coupé Quattro, esta vez con motor central, utilizando el estudio del

SEAT IBIZA CABRIO

Versión abierta del modelo español que podría aparecer en 1987 equipada del motor 1,5, sea a carburadores, sea a inyección.

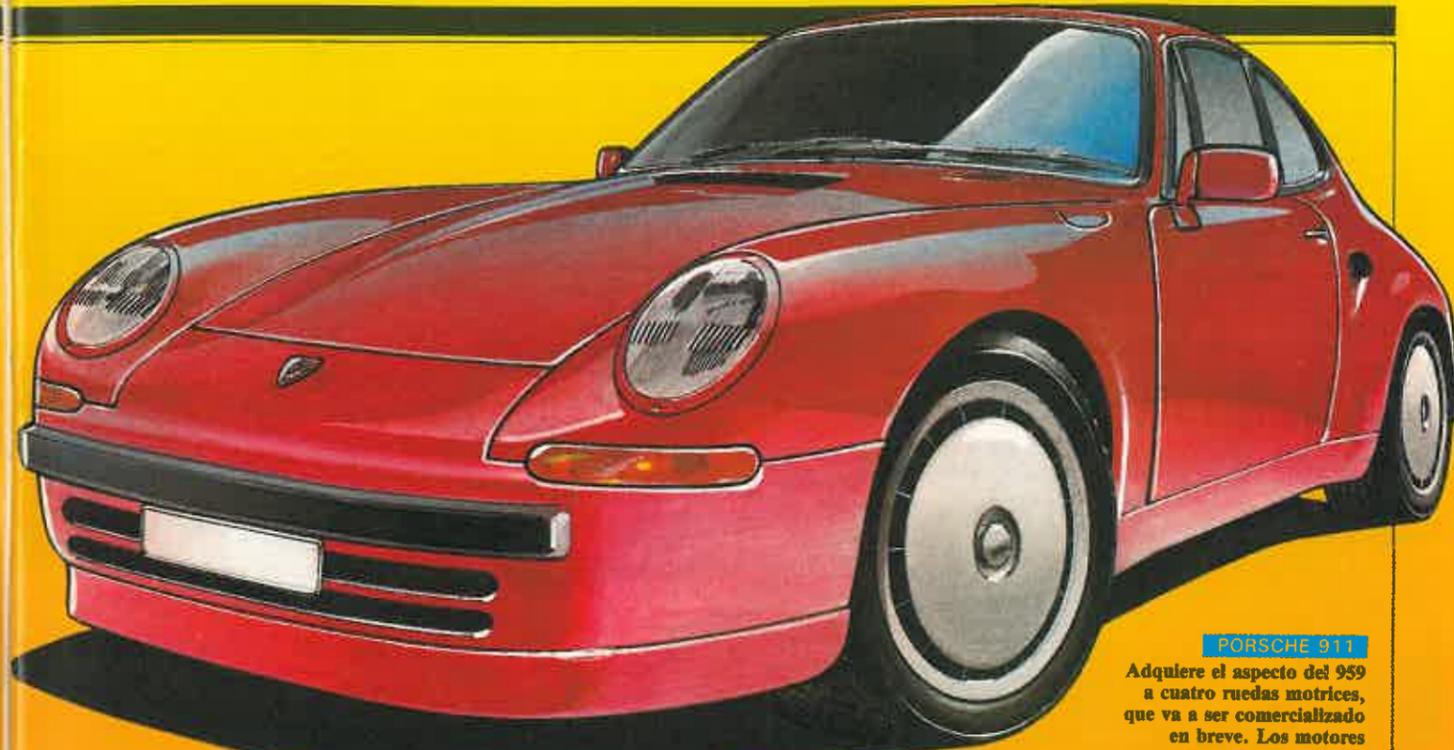
tros con inyección, de origen Audi, con 136 caballos.

Alemania: vive la velocidad

Pero es en otras marcas en que la oferta de la velocidad y las buenas prestacio-

versas posibilidades de cerramiento del habitáculo.

Este proyecto está todavía en sus comienzos, pero si todo va bien podría ser realidad en la primavera de 1987. El «todo va bien» depende de cómo terminen las negociaciones entre el INI y Volkswagen, que pueden marcar de forma decisiva el futuro del producto Seat. De todas formas, entre la oferta que los concesionarios Seat van a poder ofrecer figura, además de los Golf GTi y los Scirocco con cuatro válvulas por cilindro, que deben llegar también al mercado español en breve, un Polo coupé mejorado con respecto a la versión que actualmente se vende en toda Europa.



PORSCHE 911

Adquiere el aspecto del 959 a cuatro ruedas motrices, que va a ser comercializado en breve. Los motores llevarán catalizador.

nuevo coche de rallyes que preparan. Aunque los primeros prototipos del mismo mantienen la estética de los actuales Quattro Sport, todo parece indicar que cuando el coche quede completamente definido adquirirá unas formas más fluidas y aerodinámicas, en la línea de las gamas 100 y 200, lo mismo que el Quattro actual tiene un poco la estética de los modelos 80, 100 y 200 del momento en que fue proyectado. Mecánicamen-

te, el motor sería siempre el mismo. Como se sabe, su potencia en caso de necesidad puede llegar a los 500 caballos, que hoy por hoy son más que suficientes. Por supuesto, la transmisión sería a las cuatro ruedas, pero equipada de un sistema electrónico de reparto de la potencia entre ejes que está poniendo a punto para ellos Porsche, quien también se ha encargado de estudiar la transmisión a las cuatro ruedas de BMW y de Mercedes,

además de la de sus propios coches.

En cambio, del Audi del que se vuelve a guardar silencio es de la gran berlina. No se la puede meter por su concepto en el grupo de los coches deportivos, pero sí lo sería por prestaciones. Según se había dicho, tendría el motor V-8 Porsche, con 375 caballos de potencia y tracción a las cuatro ruedas. Pero finalmente parece que existen algunos problemas entre Audi y Porsche, pese

a que el director general de la primera sea el ingeniero Piech, uno de los descendientes de Ferdinand Porsche.

Pasando a BMW, la oferta de coches de altas prestaciones pasa primero por el M3, la variante del Serie 3 con el motor de cuatro cilindros con culata de 16 válvulas por cilindro, cuya potencia es de 195 caballos. Después del lanzamiento de esta versión, prevista para dentro de un año, habrá que



Lo último

esperar a la nueva Serie 6, uno de cuyos coches llevará el motor V-12. Este nuevo coupé 6 tendrá la base de la nueva berlina Serie 7 prevista para el año que viene.

Porsche y Mercedes amplían oferta

En Porsche, además del 944 Cabrio, hay dos novedades en preparación. Una es un 928 con tracción a las cuatro ruedas, destinado sobre todo al mercado ameri-

cano y alemán, en donde coches de este tipo tienen una buena venta asegurada, pese a que sus precios son impresionantemente altos. Este nuevo 928 llevaría un motor todavía más potente, de 400 caballos, gracias a una culata de 32 válvulas.

La otra novedad es un nuevo 911, que incorpora las modificaciones estéticas que se han introducido ya en la carrocería del 959 de cuatro ruedas motrices, que finalmente, dos años después

de su presencia en el Salón del Automóvil de Francfort, se va a poner a la venta. Esta nueva serie de 911 presentará nuevos motores, con catalizador, pero que mantendrán los standard de potencia de los actuales.

En lo que se refiere a Mercedes, está en puertas la versión coupé de la serie 200/300, en principio con la misma gama de motores que las berlinas, incluido los diesel, por la especial fiscalidad favorable que en estos mo-

MAZDA RX-7

Bajo el capó de este coupé, que tiene un gran parecido con los Porsche 944 y 928, se mantienen los motores rotativos con turbo y sin él.



FERRARI 328 GT

Es una versión completamente descubierta del ya conocido 308, con un motor ligeramente mejorado. Su aparición es inminente.

LANCIA DELTA COUPE

Tendrá un aspecto más civilizado que el Delta S.4 a motor central. El motor será el 1,6 turbo y podría tener tracción a las cuatro ruedas.



mentos tienen en Alemania.

Como ya anunciábamos semanas atrás, se trabaja también a marchas forzadas para poner a punto el nuevo SL, que aparecería en catorce meses. Antes podría ofrecerse también la versión de cuatro ruedas motrices del 190 2,3-16, que estaría ya en la calle si la demanda del modelo en su versión actual no hubiera sido tan brutal que la marcha ha tenido que concentrar todos sus esfuerzos en atenderla.

Para terminar con el mercado alemán, tenemos que hablar de las dos multina-

cionales americanas. Ford trabaja en dos deportivos auténticos. Uno que llevaría cilindradas pequeñas y medias, y otro, para altas cilindradas. El primero podría estar basado en el nuevo Fiesta que debería salir en 1987.

El otro llevaría motores grandes y sería un coche que la marca podría vender en todo el mundo, lo mismo que va a hacer con el especialísimo RS 200. Este coche, aunque pueda tener alguna similitud, no será el Maya, diseñado por Giugiaro, que MOTOR 16 pre-

sentaba hace una semana...

En General Motors, Opel tendrá una versión coupé —seguramente seguirá llamándose Manta— del nuevo Rekord que prepara para el año que viene.

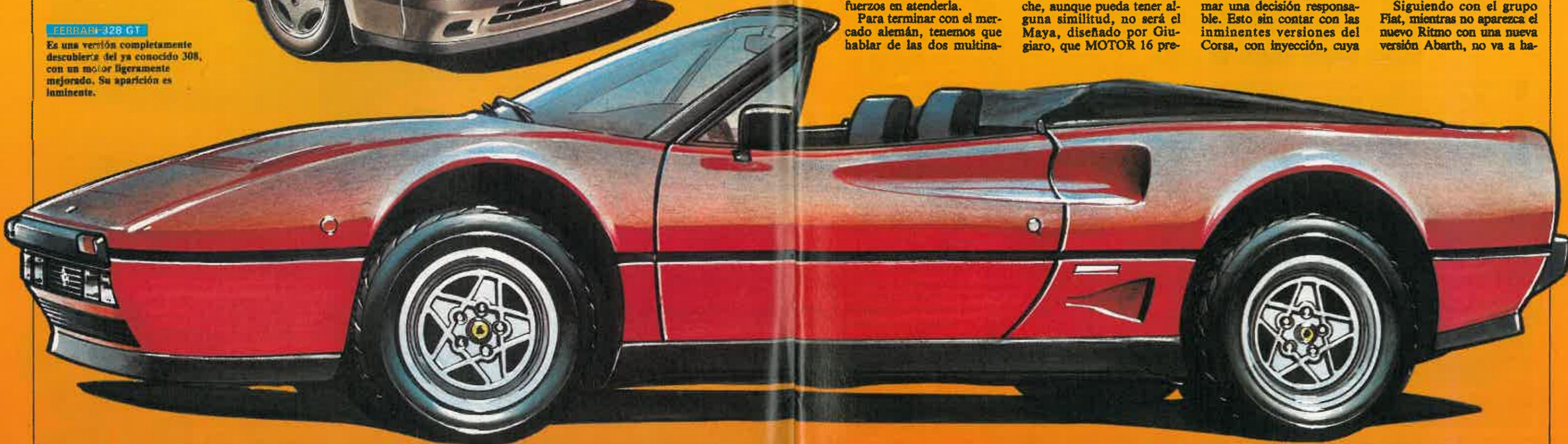
En cambio, con la incertidumbre que hay en cuanto a reglamentaciones deportivas, ha parado el proyecto de un Kadett con cuatro ruedas motrices, a la espera de que se clarifique la situación y en la marca se pueda tomar una decisión responsable. Esto sin contar con las inminentes versiones del Corsa, con inyección, cuya

potencia rondaría los 100 caballos.

Italia, el paraíso de los gran turismo

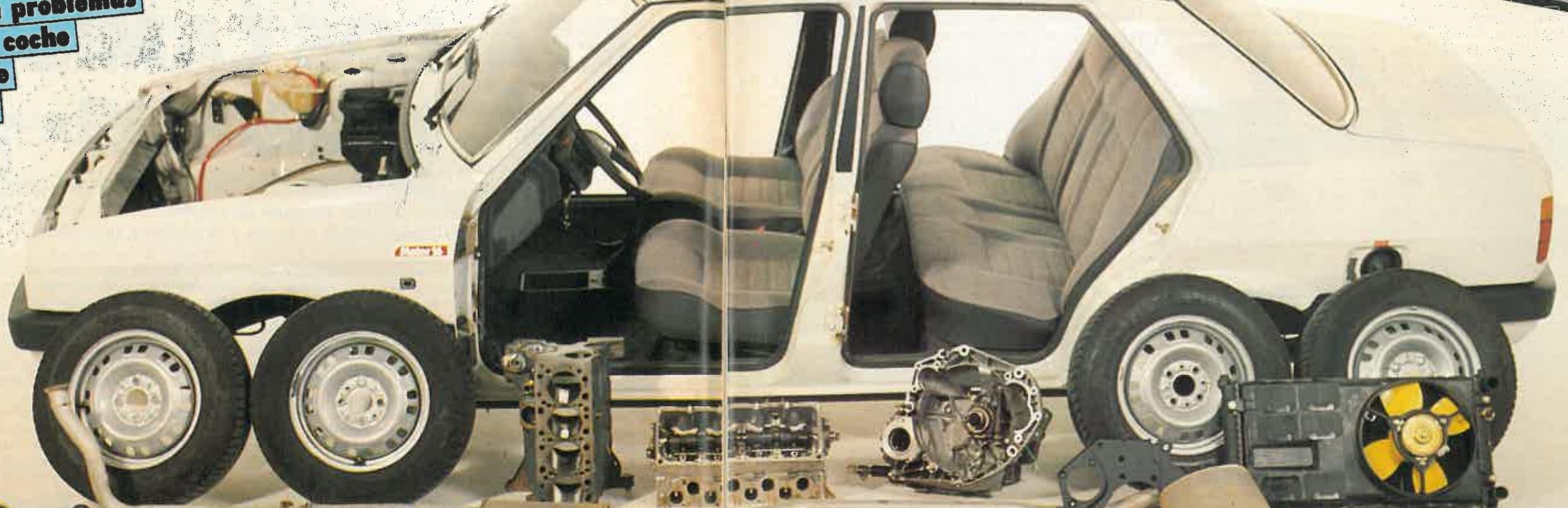
Hablar de Italia y de coches de altas prestaciones es hablar de Ferrari, a punto de ofrecer una versión Cabrio del 308, además de la Spider ya existente. Este coche adelanta en su aparición a proyectos más complicados, como el Ferrari Pinin, etcétera.

Siguiendo con el grupo Fiat, mientras no aparezca el nuevo Ritmo con una nueva versión Abarth, no va a ha-



BAJO LA LUPA

«Una mecánica sin problemas montada sobre un coche con una calidad de acabado regular»



MA-6171-Y

EL MALAGA DIESEL A LOS 15.000 KMS.

El Málaga, último modelo de Seat, representa para la marca un caballo de batalla para recuperar el puesto de primera marca en el mercado español que durante tantos años ostentó. Para ello se partió de la base del Ronda y se diseñó un coche de cuatro puertas con un amplísimo maletero al cual en principio se

le ha dotado de dos motorizaciones distintas, una de gasolina de 1.500 centímetros cúbicos de cilindrada y otra diesel de 1.700 centímetros cúbicos. La versión escogida para nuestro examen es la de motor diesel. Si en el apartado mecánico no ha habido ningún problema destacable, por contra sí que se han detectado muchos defectos de acabado.

Las conclusiones del equipo de pruebas han sido unánimes, el Málaga es un coche moderno y perfectamente apto para competir en el mercado internacional del automóvil, pero es necesario que el fabricante corrija la defectuosa terminación del modelo ya que esto enturbia las virtudes que esconde en su interior.



AUTOMÓVILS - METO

BAJO LA LUPA

VIRTUDES	DEFECTOS
• Rendimiento del motor	• Vibraciones y ruidos del motor
• Comportamiento	• Acabado malo
• Maletero amplio	• Ventilación escasa

lante se cayó la misma portezuela. Uno de los limpiaparabrisas estaba mal montado de fábrica y estropeó las es-trías de su soporte. Finalmente, la man-ta de insonorización del capó del mo-tor se despegó en los últimos kilóme-tros de la prueba.
En general todos los paneles y plás-ticos que recubren las puertas y salpi-

ciones y el comportamiento del Má-la-ga y sobre todo destacó la habitabili-dad interior y la enormidad del malete-ro. Angel criticó las fuertes vibraciones que produce el motor: «Es una pena que el motor vibre tanto, porque influye negativamente en el confort.»

Otro de nuestros habituales en esta sección es *José Luis de la Viña*, espe-cialista en náutica y buen conocedor del mundo del automóvil. José Luis elogió la capacidad, tanto interior como del maletero, del Málaga, aunque los asientos le resultaron agobiantes para la época estival en que se realizó la prueba.

Respecto a las relaciones de cambio comentó: «El escalonamiento no es ló-gico; existe un agujero notable entre se-gunda y tercera que te deja vendido en los adelantamientos y la quinta resulta un poco corta ya que a partir de 130 el motor no va descansado. Según José

INCIDENCIAS

1.500 kilómetros	Se suelta el limpiaparabrisas izquierdo
2.000 kilómetros	Comienzan a aflojarse los parasoles
3.300 kilómetros	Se rompe el muelle de la tapa del combustible
4.600 kilómetros	Se cae la tapa del combustible
10.100 kilómetros	Cambio de aceite

ANÁLISIS

Como es habitual en este tipo de pruebas comparamos el rendimiento en el banco de rodillos al principio y al final de la prueba. Con tan sólo 466 kilómetros el motor dio 41,5 caballos de potencia, lo que indica que estaba muy ajustado y se producían muchas pérdidas de potencia por rozamiento. Por esta razón es particularmente necesario realizar un rodaje especialmente meticuloso. Al final de los 15.000 kilómetros la potencia que desarrollaba el motor subió hasta 52,9 caballos que, si bien no son los 55 anunciados por la marca, es una cifra muy próxima a la del catálogo. Por tratarse de un coche con motor diesel pusimos especial atención en la comprobación de la bomba de inyección y los inyectores. El caudal de combustible era homogéneo en los cuatro cilindros, sin llegar a un centímetro cúbico de diferencia entre los diferentes cilindros. Los ajustes de presiones y avances, no sufrieron la más mínima variación. Los inyectores estaban en perfecto estado y pulverizaban perfectamente el gasóleo. A pesar de que desde casi los primeros kilómetros se le exigió al coche el máximo tras sólo 1.500 kilómetros de rodaje, el rendimiento era, en general, perfecto.

Una vez comprobados estos datos se procedió al examen pieza por pieza del

FICHA TÉCNICA

SEAT MALAGA DIESEL

MOTOR Disposición: Delantero trans-versal. Número de cilindros: 4, en lí-ne-a. Cilindrada: 1.714 c.c. (83 x 79,2 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distri-bución: Arbol de levas en cabeza, ac-cionado por correa. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 20 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capa-cidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 55 CV a 4.500 rpm. Par má-ximo: 10 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las rue-das delanteras. Caja de cambio: Ma-nuel de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,2 km/h.; 2.ª, 11,5 km/h.; 3.ª, 17,8 km/h.; 4.ª, 24,8 km/h.; 5.ª, 29,9 km/h. Embra-gue: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,4. Diámetro de giro: 10,3 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante, tam-bor detrás, servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independien-te en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 155 SR 13.

PESO En orden de marcha: 950 kg.

cochè. Nuestros mecánicos no encon-traron el más mínimo problema para hurgar en las entrañas del Málaga. La accesibilidad a todos los órganos es buena y por tratarse de una mecánica conocida resulta fácil de reparar. El as-pecto externo del motor era bueno y tan sólo se apreció una pequeña pérdi-da de aceite de la caja de cambios por donde sale la varilla que va a la pala-nca. Esta pérdida fue calificada de insig-nificante por Angel Robledo, nuestro mecánico, ya que el nivel de lubricante en la caja apenas había variado. Lo que sí se apreció según se fueron desmon-tando piezas es que gran parte de la tor-nillería estaba floja. Esto se debe a las fuertes vibraciones que produce el mo-tor y que afecta a la práctica totalidad de los tornillos del coche.

La estanquidad era buena tanto en el sistema de lubricación como en el de refrigeración. Las juntas estaban en buen estado sobre todo la de la culata que era de alta calidad. Un punto que no gustó a nuestro mecánico fue la suje-ción del motor de arranque que obliga a meter la llave en el interior de la car-casa de cambio, y en caso de que se caí-ga el tornillo dentro, hay que desmon-tar la caja de cambio para sacarlo.

El tubo de escape estaba bien en su totalidad, pero las gomas elásticas que lo sujetaban son de mala calidad y al-guna estaba a punto de romperse.

Donde hallamos un punto flaco fue

en la dirección; ésta se encontraba al-terada de sus cotas originales y se pro-dujo un desgaste desigual de los neu-máticos delanteros, ya que mientras el izquierdo se desgastó tres milímetros, el derecho se gastó uno menos. Los tra-seros se gastaron homogéneamente y su profundidad de dibujo sólo disminuyó en un milímetro.

La suspensión —amortiguadores y silent-blocks— se encontraba en buen estado de uso, así como los frenos que cumplieron su cometido con normali-dad a lo largo de los kilómetros. Las pastillas y el líquido son de calidad nor-mal y se encontraban a media vida. Los discos no estaban gastados ni se apre-ciaban rayaduras profundas.

En cuanto al embrague, el desgaste fue normal y su vida se puede estimar en cerca de los 100.000 kilómetros. En general el resultado del análisis de las partes mecánicas del Málaga es posi-tivo, y esto unido a su buen rendimiento y a un consumo de aceite normal (350 c.c. cada 1.000 kms.), nos permite cali-ficarla de fiable y sencilla.

En el interior la cosa cambia sensi-blemente. Desde los primeros momen-tos los parasoles opusieron una férrea resistencia a mantenerse en su sitio y al final acabaron por desprenderse de la varilla sobre la que giran. El muelle de la portezuela del tapón de carga de gasóleo se rompió a los pocos kilómetros y unos cientos de kilómetros más ade-

cadero producen ruidos como conse-cuencia de las vibraciones del motor.

OPCIONES DEL EQUIPO DE PRUEBAS

Como es habitual en este apartado tomamos las opiniones de los probado-res que más kilómetros han realizado a bordo del Málaga. En general todos han coincidido en calificar al Málaga como un coche amplio, con buenas po-sibilidades para viajes largos, pero que peca de ser muy ruidoso y con vibra-ciones muy molestas.

Enrique Blanco realizó sobre el Má-laga media vuelta a la península Ibéri-ca desde Ribadesella hasta Huelva si-guiendo la costa y atravesando Portu-gal de arriba abajo.

Le gustó el rendimiento del motor, pero por contra criticó el acabado ge-neral y calificó de «batidora» al coche: «La suspensión es lo más duro que he-mos podido tener bajo nuestra huma-nidad.» La posición de conducción tampoco fue del agrado de Enrique: «El pedalier está ligeramente despla-zado a la derecha, y los pedales están muy altos y en posición muy horizontal.» En definitiva, a Enrique el coche le pa-reció muy mejorable.

Angel Marco, nuestro observador re-actor quedó encantado con las presta-

Luis «el fallo clamoroso es el enorme ruido producido por el motor, da la sensación que la mayor parte de la po-tencia se disipa en percutir crótales y tambores.»

La opinión femenina nos la dio en este caso *Virginia Chiarri*, licenciada en Derecho, de veintiocho años, que está acostumbrada a conducir todo tipo de coches.

A Virginia no le gustó el salpicadero que le pareció muy anguloso y poco es-tético. También criticó la dureza de la dirección: «Para aparcar el coche hay que ser muy fuerte o llamar a un guar-

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA
(km./h.)151,4

ACELERACION (seg.)
400 m. salida parada 21,4
1.000 m. salida parada 38,9
De 0 a 100 km./h. 16,9

RECUPERACION (seg.)
400 m. desde 40 km./h. en 4.ª ... 21,2
400 m. desde 40 km./h. en 5.ª23,0
1.000 m. desde 40 km./h. en 4.ª ...40,0
1.000 m. desde 40 km./h. en 5.ª ...42,0
De 80 a 120 km./h. en 4.ª15,0
De 80 a 120 km./h. en 5.ª18,2

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.

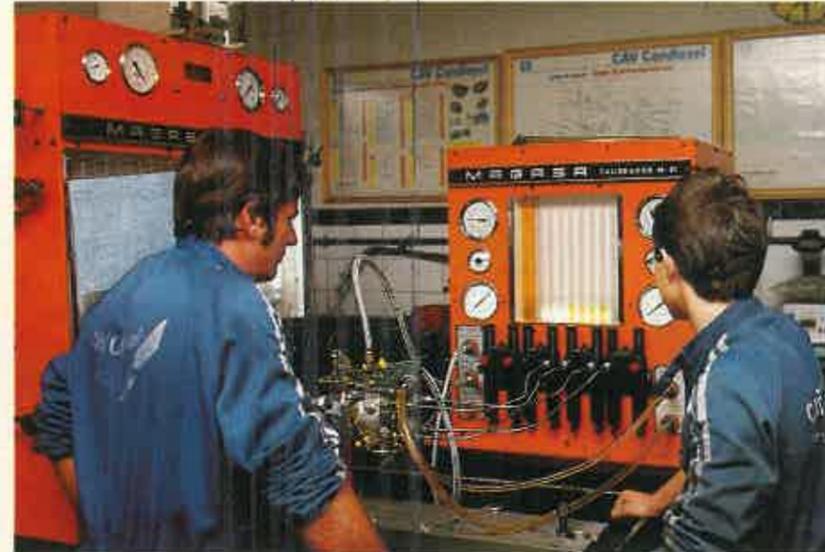
Nuestra fórmula sigue funcionando. ¡Y con mucha marcha!

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

BAJO LA LUPA



En el banco de pruebas se estudió el funcionamiento de la bomba de inyección a conciencia. El equipo empleado es muy sofisticado. Los inyectores también se verificaron. Pulverizaban correctamente el gasóleo para producir una buena combustión.

COSTE POR KILOMETRO

(En pesetas del kilómetro recorrido, teniendo en cuenta los gastos de combustible, aceite, neumáticos y reparaciones, con un consumo igual al de la prueba realizada: 7,8 litros a los 100 kilómetros)

	Ptas./km.
Para 10.000 km. al año	6,6
Para 15.000 km. al año	6,4
Para 20.000 km. al año	6,4
Para 30.000 km. al año	6,3
Para 50.000 km. al año	6,2

«... día para que te lo aparque.» Lo que más destacó fue el enorme maletero y la economía de funcionamiento: «Con cuatro duros llenas el depósito y dura una barbaridad.»

Juan Diego Martínez analiza los coches desde una óptica marcada por sus experiencias deportivas en rallyes y circuitos: «Andando deprisa, la suspensión se comporta muy bien y se sale sin peligro de las situaciones más apuradas, además, por más que se le pise, los consumos se mantienen en cifras



PARASOLES REBELDES

Una constante a lo largo de los 15.000 kilómetros fue la tendencia de los parasoles a caerse delante de las narices del conductor y acompañante. Por más arreglos que se hacían, a los pocos kilómetros acababan abajo, hasta que se cayeron del todo.



COMO RECIENTE SALIDA DE FABRICA

La bomba de inyección estaba como si la acabásemos de comprar y los inyectores pulverizaban correctamente el gasóleo. Los reglajes se mantenían perfectamente y gracias a ello el rendimiento del motor era bueno.

lómetros en el Málaga. El aspecto que más le agradó fue la economía de funcionamiento cuando se rueda a velocidad moderada: «Con dos mil pesetas haces más de quinientos kilómetros de gasóleo.»

Por contra criticó los mandos y el manejo de la palanca de cambios: «Los instrumentos son difíciles de accionar y en particular el mando de los limpiaparabrisas nunca sabes cómo apretarlo. La palanca del cambio tiene mucha holgura, es imprecisa y algunas marchas son difíciles de engranar.»

BALANCE FINAL DE LOS CONSUMOS

	Kilómetros recorridos	Porcentaje sobre el total	Litros consumidos	Consumo en l/100 km.	Coste en pesetas	Coste del km. recorrido
Ciudad	4.048	27	342	8,4	21.204	5,23
Carretera	9.147	61	675	7,3	41.850	4,57
Autopista	1.799	12	161	8,9	9.982	5,54
TOTAL	14.994	100	1.178	7,8	73.036	4,87

CONCLUSION

Después de intercambiar opiniones todo el equipo de pruebas, la conclusión es unánime, el Málaga diesel es un

coche con un buen comportamiento, una mecánica robusta fiable y económica, pero con un confort mermado por las vibraciones y el ruido y sobre todo con un acabado muy mediocre que desesperará a su comprador en los

primeros meses hasta que la garantía o su afición al bricolaje subsane las pequeñas pegas que van apareciendo con el paso del tiempo.

Otros aspectos que también son mejorables, son la ventilación y la posi-

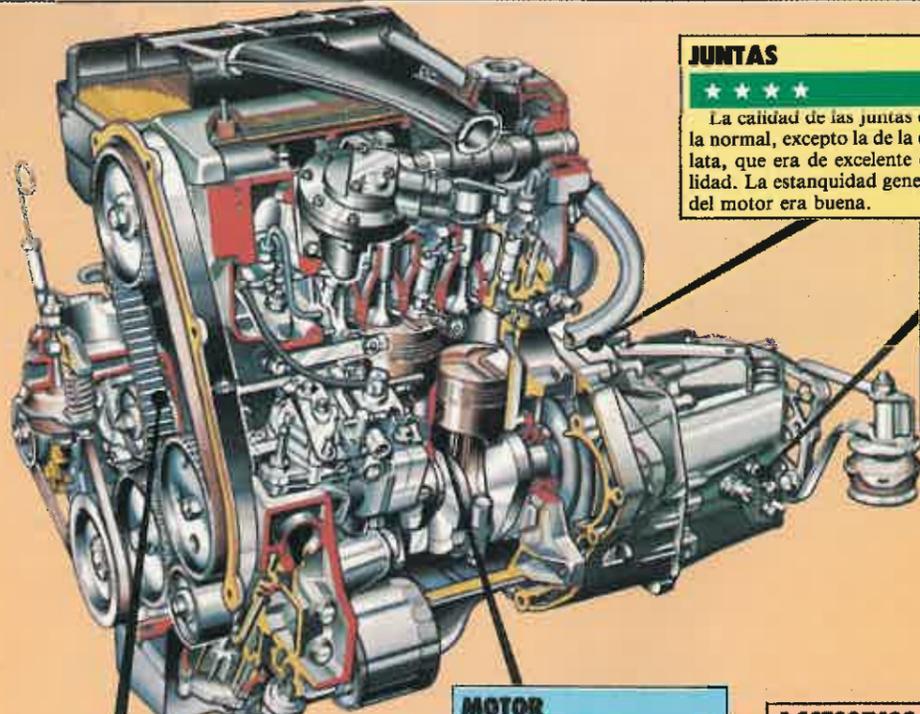
ción de conducción que fueron criticadas por los probadores que más kilómetros hicieron a bordo del Málaga. En cambio la opinión unánime es que este coche encaja perfectamente en las pretensiones de una familia que necesi-

ta un coche amplio, fiable y económico con el que se puedan hacer largos viajes manteniendo una buena velocidad crucero.

En definitiva, el Málaga tiene un amplio sector del mercado en el que com-

petir pero los responsables de la marca deben conseguir mejorar la calidad de acabado para poder luchar en este difícil segmento del mercado.

Victor Piccione



JUNTAS

★★★★★
La calidad de las juntas era la normal, excepto la de la culata, que era de excelente calidad. La estanquidad general del motor era buena.

TRANSMISION

★★★★★
El funcionamiento de la transmisión era bueno y no presentaba desgastes anormales, tan sólo una ligera pérdida de aceite por la salida del varillaje del cambio.

MOTOR

★★★★★
El motor se encontraba en perfecto estado. La bomba de inyección y los inyectores estaban como el primer día. Al final de la prueba el motor desarrollaba 52,9 caballos, que se aproximan a los 55 anunciados.

ACCESORIOS

★★
Las fuertes vibraciones del motor actúan negativamente sobre todo aquello que no está perfectamente sujeto. Los parasoles, el limpiaparabrisas y los paneles y plásticos del interior dieron problemas a lo largo de toda la prueba.

CORREAS

★★★★★
La correa de la distribución estaba bastante tensa y tan sólo necesitaba un tensado de rutina. La del alternador también se encontraba en perfecto estado.

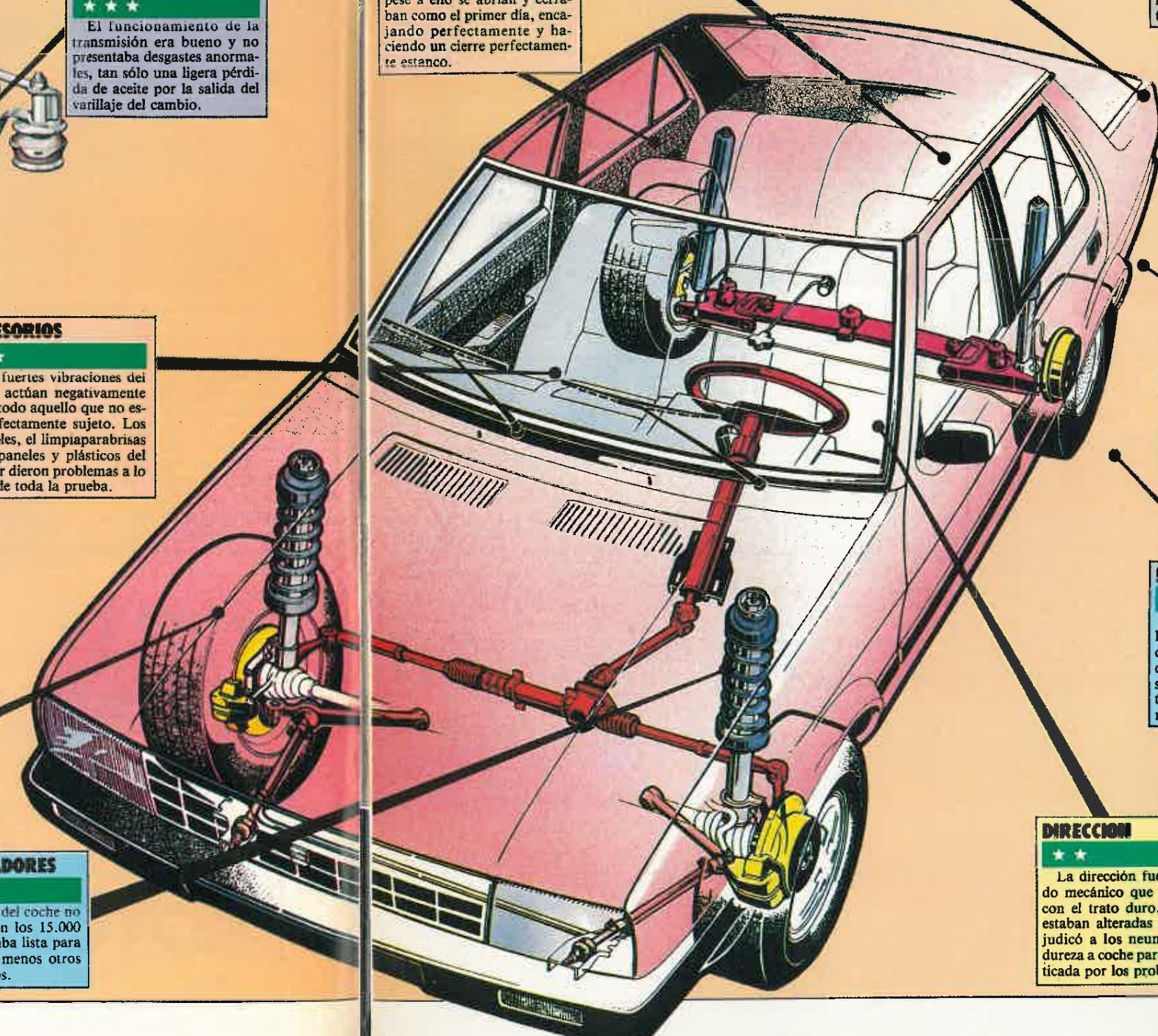
FRENOS

★★★★★
Las pastillas eran de calidad normal y se encontraban a la mitad de su vida útil. El líquido mantenía las características como el primer día y tanto los discos como las zapatas y los tambores tenían un desgaste normal.

AMORTIGUADORES

★★★★★
La suspensión del coche no había sufrido con los 15.000 kilómetros y estaba lista para aguantar por lo menos otros 40.000 kilómetros.

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



ASIENTOS

★★★★
Los asientos fueron criticados por su falta de apoyo lumbar, pero mantuvieron su rigidez a lo largo de toda la prueba y presentaban un aspecto impecable.

CARROCERIA

★★★★★
El aspecto de la carrocería era irreprochable y con total ausencia de puntos de óxido, tan sólo cabe destacar la rotura de la portezuela del tapón combustible y el que se desprendiera el panel de insonorización del capó.

PUERTAS

★★★★★
Las puertas son muy rígidas y también muy pesadas, pese a ello se abrían y cerraban como el primer día, encajando perfectamente y haciendo un cierre perfectamente estanco.

ESCAPE

★★★★★
La calidad del escape era buena y no aparecieron puntos oxidados, tan sólo las gomas que lo sujetan daban síntomas de debilidad.

CERRADURAS

★★★★★
Las cerraduras no dieron problema en ningún momento de la prueba.

RUEDAS

★★★★
Las ruedas delanteras se habían gastado más de la cuenta y desigualmente, debido a la variación de las cotas sufrida por la dirección. Las traseras se habían desgastado normalmente.

DIRECCION

★★
La dirección fue el apartado mecánico que más sufrió con el trato duro. Las cotas estaban alteradas y esto perjudicó a los neumáticos. Su dureza a coche parado fue criticada por los probadores.



EL COCHE FANTASTICO

CASI CASI REAL

EL modelo que merece el título de coche del año en España para 1985 ni se fabrica ni se vende en nuestro país, tampoco lo han elegido unos expertos tras una rigurosa votación. Es un producto televisivo, muy espectacular y fantástico, pero más real de lo que parece.

El Pontiac Firebird *TransAm* de Michael Knight parece sacado de un libro de ciencia-ficción y, sin embargo, es un coche que mañana mismo podría aparecer en el escaparate de cualquier tienda casi sin cambios, si se exceptúa, claro está, esa pasmosa facilidad para dar saltos tremendos, unos saltos que, por desgracia, les cuesta a los productores de la serie un coche en cada calda.

La espectacularidad del ordenador KITT impresiona al más experto cuando se oyen sus órdenes por vez primera, pero esto no es nada, ya que ahora mismo hay muchos coches que hablan y algunos hasta hablan por los codos. El Renault 25 en algunas versiones o el Austin Maestro MG son

ejemplos de esa capacidad para comunicarse con el conductor; estos modelos hablan a la persona sentada al volante en caso de problemas mecánicos, en caso de dejar una puerta mal cerrada y en muchas otras situaciones; dan sus recomendaciones en una voz muy clara y humana que tiene menos resonancias metálicas que las exhibidas por KITT. Pero si esto parece un sueño, todavía es algo mínimo si se examinan los microordenadores que Renault y mu-

chos constructores japoneses tienen ya a punto para modelos tan populares como el R-11 en una versión totalmente electrónica; esos cerebros de la cibernética reconocerán la voz del conductor e interpretarán sus deseos y órdenes; con sólo unas palabras se podrán subir o bajar las ventanillas, poner en marcha el motor o pararlo, abrir o cerrar las puertas, dar las luces o quitarlas, y mil cosas más por el estilo. Estos ordenadores no serán capaces, por desgracia, de dar los datos físicos de la mecánica que enfundada en su mono blanco repara el coche, pero sí podrán transmitir el camino idóneo para llegar a un sitio en el menor tiempo posible, también podrán dar imágenes del partido de fútbol o de la película favorita en cuanto se apague el contacto después de haber aparcado.

El detector de choque, esa luz roja que el Knight 2000 pone en marcha cada vez que hay problemas de tráfico, es también una realidad. En muchos vehículos militares se puede ver cualquier camino por me-

dió de un sistema de cámaras infrarrojas, incluso si la oscuridad es absoluta, ese sistema permite contemplar todos los detalles de una zona en la pantalla con la misma nitidez con la que se contemplarían a la luz del sol.

El botón que permite acelerar durante unos segundos con una violencia inusitada es ya algo antiguo; en el Lancia Thema Turbo basta con acelerar a fondo durante un adelantamiento difícil o una situación apurada para que el turbocompresor envíe al motor una sobredosis de presión, sobredosis que se transforma en un empuje todavía más violento. El Knight 2000 es una anti-gualla en este aspecto, ya que no utiliza un turbo, sino un antediluviano compresor que no ayuda demasiado al enorme ocho cilindros en V de cinco litros de cubaje preparado en serie pa-



Los rodajes de la serie «El coche fantástico» suponen un despliegue de medios impresionantes, pero el vehículo no es nada del otro mundo, aunque algunas veces lo parezca. El Pontiac TransAm negro muestra algunos detalles que son habituales en los mejores coches europeos, desde el puesto de mando hasta el botón que permite acelerar más rápido son elementos que ya se han probado en modelos que muchas veces pasan por la calle a nuestro lado.

ra dar doscientos cinco caballos de potencia. La velocidad del mejor *TransAm* ronda los doscientos quince kilómetros por hora, pero gracias a ese empuje suplementario el Knight 2000 puede rondar los doscientos treinta.

La carrocería indeformable del coche fantástico no es tampoco nada del otro mundo; los elementos plásticos que ahora mismo incorporan modelos de vanguardia como los Porsche o los Ferrari pueden recibir un golpe sin perder su forma original.

En cuanto a los saltos del coche fantástico, no los soporta ningún modelo de turismo normal, y tampoco el Knight 2000, que se dobla penosamente al caer, ya que su chasis no lleva una preparación para esos malos tratos.

Angel Marco

Fotos: Keystone-Nemes



MERCEDES ALPHA REAL ESTRELLA SOLAR



LOS defensores del automóvil movido por energía solar tuvieron una buena ocasión de lucirse en el recién celebrado *Tour del Sol* en Suiza (ver MOTOR16 número 90). En esa competición, pues como tal fue planteada, se vieron los más excéntricos vehículos frente a realizaciones de auténtico interés como el vehículo ganador, el Mercedes Alpha Real, diseñado y construido por los aprendices de la Daimler Benz, unos auténticos especialistas en el arte de crear *ahorromóviles* y ahora empeñados en demostrar que la energía solar es una buena alternativa.

El Alpha Solar superó pendientes del 10 por 100 a más de 40 kilómetros por hora y cuesta abajo fue capaz de llegar



a 85 kilómetros por hora. Su consumo, además, fue realmente bajo: 27,2 vatios cada hora, gracias en parte a un sistema electrónico de regulación que permitía el paso de la energía directamente desde las células solares a los motores, sin descargar prácticamente las baterías. Además, su media horaria fue muy honrosa: 38 kilómetros por hora, que en las etapas más favorables subieron hasta 60.

El Mercedes Alpha Solar va equipado con un generador de 432 células solares (4,32 metros cuadrados), que desarrolla una potencia de 480 vatios al recibir una irradiación solar de 1.000 vatios por metro cuadrado y una batería de cinc-plata de una capacidad de 90 amperios/hora.

Cuatrocientas treinta y dos células solares proporcionan al Alpha Solar la energía necesaria. El prototipo construido por los aprendices de Mercedes alcanza 85 kilómetros por hora en condiciones favorables.



OFERTAS
DE LA
SEMANA

Con vestimenta especial

LAS transformaciones de modelos de serie están a la orden del día, pero no es muy fácil encontrar un vehículo todo-terreno personalizado, como este Jeep Bravo, que se puede pintar en el color que elija el nuevo propietario. Con el motor, un Perkins 108 de gasóleo recién revisado, ruedas Good Year mejores y más anchas que las de serie, dos escapes laterales americanos, asientos y volante nuevo, y el panel del cuadro más completo y en madera, si el comprador lo quiere, cuesta 700.000 pesetas, en las que van incluidas la capota dura y un juego de ruedas de serie. El coche lo vende Miguel. Tel. 91-776 36 62 (de 8 a 10).



Volkswagen de capricho

CON veinticuatro años a sus espaldas, el Volkswagen Karmann Ghia que venden en Automóviles Ayuso está como si el tiempo no hubiera pasado por él. Este ejemplar para caprichos o coleccionistas mantiene todos sus elementos de origen y se conserva

en perfecto estado; además, lleva radio y los asientos protegidos por unas fundas. Con sólo 72.000 kilómetros, el coche cuesta 450.000 pesetas. Automóviles Ayuso está en la calle Raimundo Fernández Villaverde, 12, Madrid. Tel. 253 77 62.



Regalan música

DRIVER Automóviles de Barcelona obsequia a todos los compradores de uno de sus vehículos de segunda mano con un equipo estéreo para el coche. Esta oferta que está en vigor desde hace dos meses se prolongará, de momento, por lo menos hasta finales de año y el regalo es válido, sea cual sea el precio del modelo que se compre. El radiocassette, con FM, se regala sin montar. Driver Automóviles está en calle Provenza, número 167, de Barcelona. Tel. 253 91 12.

El trabajo es gratis

SI debe cambiar las ruedas de su coche, hasta finales de septiembre tiene una buena oportunidad en Bernauto. Este servicio Michelin, que tiene cubiertas de todas las marcas y medidas, realiza en estos días una promoción especial, regalando el montaje, equilibrado y alineación por la compra de cuatro cubiertas nuevas. Si sólo son dos, el montaje y el equilibrado son gratis. Bernauto está en Madrid, en la calle Ubeda, s/n.; en Velázquez, 88, y en la carretera de Majadahonda, s/n. —Neumáticos Boadilla—.

Escort de ocasión

El Escort 1600 Ghia que Benedito, S. A., tiene como oferta especial estos días es de color negro y cuesta 675.000 pesetas. El vehículo, con matrícula M-EP, está en perfecto estado y sólo tiene 52.000 kilómetros. Benedito, S. A., es concesionario oficial de Opel y está en la calle Aribau, 320, de Barcelona. Telfs. 209 42 99 y 209 39 11.



Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
KTM				
250-MOT	250	40	140	482.000
250-GS	250	44	140	482.000
250-NC	250	41	140	489.500
LAMBRETTA				
125	123	0	87	172.577
150	148	7,8	87	179.386
200	198	8,7	107	185.130
LAVERDA				
RGS 1000	981	88	215	1.185.000
MONTESA				
Cota 242	233,3	-	-	272.230
Cota 348 Trial	348,6	-	-	270.230
Cota 350	348,6	-	-	283.348
Enduro 80 H7	74,8	-	92	130.545
Enduro 250 H7	246,3	-	119	321.442
Enduro 380 H7	348,6	-	130	242.225
MORINI				
Injeal 125	124	10	100	208.780
Injeal 175	174,7	13	100	220.050
MOTO GUZZI				
V 50 M	490	47	170	606.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 65	643,4	52	185	663.660
V 65-SP	643,4	52	180	770.305
V 65-Custom*	643,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
Le Mans II	844	81	220	1.003.934
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.665
1000-Convert	948,8	-	-	819.280
California II	948,8	-	-	1.076.845
MZ				
ETZ 250	243	21	150	255.000
OSSA				
250 TE	244,2	-	130	277.990
250 Coco	244,2	190	160	343.380
303 Trail	303,7	-	-	330.130
350 T-Va	350,0	-	-	297.000
PUCH				
Cobra M 82 TT-AD	73,3	12	88	222.300
Cobra M 82-Cross	73,3	14	90	189.900
Cobra M 82-TD	73,3	10	90	248.800
RIEJU				
Strada	74	8,5	-	180.000
Marathon MH 80	75	14	-	214.500
Marathon Enduro	80	20	-	307.000
Marathon Cross	80	20	-	307.000
SUZUKI				
GSX 550 EE	572	85	185	391.284
GSX 750 ES*	747	87	210	650.233
YAMAHA				
DT 80	-	-	-	217.550
SR 250	239	17,0	115	358.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.060
XB 400	399	45,5	175	596.200
XJ 600	588	72,0	200	838.500
XJ 650	653	73,0	200	775.400
XJ 900*	883	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315
Katana GSX 1100*				
	1.074	103	231	1.150.724

Cuéntenos su caso

ABUSO DE CONFIANZA

DESDE el mes de octubre del 84 soy poseedor de un Horizon GT, comprado en Ciasa, concesionario que cerró y me indicó que me dirigiera a Movilmar para la cuestión de revisiones y demás. Así lo hice.

El día 15 de julio llevé el coche para que revisaran unos pequeños problemas de embrague y un ruido en el tubo de escape. Fui el segundo en entrar. Pues bien, me dijeron que llamara ese mismo día por la tarde, que ya estaría, cosa que al la-

mar me desmintieron; esto ya me lo habían hecho otras veces. El señor que habló conmigo me dijo que el problema era del embrague y que la pieza en cuestión no la tenían y que tendría que esperar al día siguiente a que la trajeran de fábrica, cosa incierta, ya que el problema era que se había picado el macarrón y la pérdida de líquido dejaba al embrague sin presión.

Fui al día siguiente a recogerlo y el problema del embrague estaba solucionado, pero el del tubo de escape no. Total que después de tener una pequeña discusión con el encargado de recep-

ción, el señor Celemín, me llevé el coche. Esto fue un martes; el sábado ya estaba otra vez igual, así que volví a llevarlo el lunes. Hablé con este mismo señor y al recordarle quién era, me dijo: «Así que es usted; pues sepa que porque ya está usted aquí, pero a partir de este momento le queda prohibida la entrada a usted y a su coche en este taller.» Yo le dije que no tenía derecho a decirme eso, ya que en la garantía especificaba que yo tenía asistencia en cualquier taller oficial de Talbot de España. Por fin, el señor Celemín me dijo que iban a proceder a la sustitución del cable, pero el encargado de los repuestos dijo que no había cable y me pusieron un poco de cinta aislante, y me dijeron que volviera el lunes siguiente, que ya lo tendrían.

El coche ya no andaba, por lo que no tuve más remedio que llevarlo a un taller cercano y pagar la reparación (4.950 ptas.) de mi bolsillo, estando el coche en garantía, con gran sorpresa por mi parte al comprobar que el cable lo habían comprado justamente en Movil-

mar, sitio donde dos horas antes me habían dicho que hasta el lunes de la semana siguiente no lo tendrían.

Señores directivos de Talbot, sus coches serán muy buenos, no me cabe duda, pero sus servicios posventa dejan mucho que desear.

Juan Carlos Garrido
Madrid

LA TRAMPA DE LA M-30

ME dirijo a ustedes con la intención de felicitarles por la nota publicada en esa revista con el título «La M-30, ¿autopista?», ya que si a esa vía se la puede considerar como tal, aviados estamos. La confusión que están creando las señales de «autopista» es enorme. Con el código en la mano, podríamos circular a 120 km/h. Pero a lo largo de todo su trazado la limitación de velocidad es de 90 km/h., y ahora durante el verano y con obras en el firme, de 60 km/h. ¿No es precisamente la velocidad mínima para circular por autopista la de 60 km/h.? ¿Esto significa que por la M-30 no pueden circular ciclomotores, «toas» del Ejército y cosechadoras, como es habitual? Señores responsables del MOPU, ¿nos quieren tomar el pelo o es que llevan comisión de las multas de la autoridad a la caza del «incauto»?

Felipe Expósito
Madrid



CRITICA DE TIENDAS

Alfa Romeo, en San Sebastián

EN el mismo centro de San Sebastián se encuentran las instalaciones del concesionario oficial Alfa Romeo para Guipúzcoa, situadas en el paseo de Colón, 34. Teléfono 270 00 48.

La exposición alberga una buena representación de la gama Alfa Romeo, con una superficie de 200 metros cuadrados y una decoración más que correcta, cumple perfectamente su objetivo.

El departamento de ventas utiliza técnicas avanzadas para llevar a buen fin su misión: disponen de videocatálogos, que el posible cliente puede llevar hasta su domicilio para visionarlos. Este nuevo siste-

Puntuación: Exposición, 7; vendedores, 8; taller, 7; financiación, 6; tasación usados, 8; repuestos, 7.

ma explica de una forma tremendamente gráfica las características de estos coches.

La valoración del coche usado a cambio del nuevo es buena, luchando de esta manera para conseguir una mayor penetración.

Los sistemas de financiación son los usuales: cajas de ahorro financieras, etcétera.

El taller mecánico, con

una superficie de 220 m², se encuentra en Amara, en la plaza de los Marineros, correcto en sus medios técnicos y adecuado para el volumen de trabajo que desarrolla.

Anexo al taller se encuentra el almacén de repuestos, con un buen stock y utilizan los servicios centrales de Alfa Romeo para las piezas de que no disponen en ese momento.



NOTICIAS DE EMPRESA

SUBE EL PASSAT

LA venta de coches españoles de alta cilindrada está en crecimiento, mientras que los automóviles de importación están bajando en los últimos meses como consecuencia de la fabricación en nuestro país de modelos que antes se importaban.

En el mes de julio las matriculaciones del VW Passat-Santana ascendieron a 2.567 unidades, colocándose destacadamente a la cabeza de su categoría. De estos modelos, la red Seat vendió, en el periodo de enero a julio de 1984, 968 unidades procedentes exclusivamente de importación, mientras que fueron 6.705 los modelos vendidos de producción nacional. En el mismo periodo de 1985 las ventas de estos modelos importados bajaron a 120, mientras que de los producidos en España se vendieron 10.111, algo más del 50 por 100.

HERTZ, EN MARTINICA

LA continua alza en el turismo que visita la isla Martinica ha impulsado a Hertz a abrir una nueva oficina en el centro de la capital, que viene a unirse a las otras cuatro

existentes ya en la isla. Hertz también se ha visto obligada a ampliar su flota para poder atender la gran demanda. La isla de Martinica forma parte del programa «El Caribe, a su alcance», de Hertz, estando las tarifas garantizadas hasta el 14 de diciembre de 1985.

SEGUROS EUROPEOS

LA Agrupación de Automóviles de Unespa y el Instituto de Actuarios Españolas han organizado para el próximo 2 de octubre las I Jornadas Comunitarias del Seguro del Automóvil, en las que se analizará la influencia que la entrada de España en la Comunidad Económica Europea puede tener sobre el ramo del seguro del automóvil. Estas jornadas se celebrarán en el salón de actos de la CEOE, calle Diego de León, 50, Madrid.

GILERA, LIDER EN ITALIA

EN los tres primeros meses del año, e independientemente de Vespa, Gilera continúa manteniendo su primer puesto en Italia entre los vehículos de dos ruedas, con una cuota de mercado del 20 por 100. Al éxito inicial de los modelos de 125 c.c. se está uniendo en la actualidad la nueva gama de 200 c.c., que ya ha sido homologada por Moto Vespa en España. En la clasificación de ventas de motos en Italia Gilera ocupa el primer lugar, con 4.415 unidades, seguida de Honda, con 3.876, y Yamaha, con 3.766.

AUTOBUSES, A INDONESIA



VOLVO ha firmado un contrato con el Ministerio de Transportes de Indonesia para la entrega de 40 autobuses de dos pisos. También este contrato cubre el establecimiento de instalaciones de servicio y suministro de piezas. Cuando la entrega de los 40 nuevos modelos se realice se-

rán en total 320 autobuses Volvo de dos pisos los que circularán por Indonesia.

Además, Volvo construirá un centro de producción en la ciudad de Uddevalla, en la costa oeste de Suecia, que dará trabajo a 1.200 personas una vez que a últimos de 1988 entre en funcionamiento.



321 Motor 16

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

Cuéntenos su caso



EN BUSCA DEL SEAT PERDIDO

QUISIERA que me informasen sobre un artículo que publicaron hace ya bastante tiempo. En dicho artículo, que se publicó en la sección de actualidad, con el título de «Seat: Ahora o nunca», aparecía una pequeña foto de un prototipo de coche a escala sobre una mesa de trabajo; este modelo aparecía en color rojo.

Mi pregunta es la siguiente: ¿Corresponde este diseño al llamado Seat S-2?, y si es así, ¿para cuándo está prevista su comercializa-

ción? Espero que me ayuden a salir de dudas.

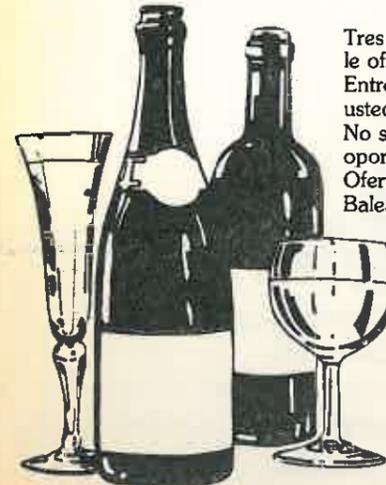
Gustavo Carmona
Sevilla

Respuesta.—El prototipo que se veía en aquella foto era un antiguo trabajo de los técnicos de Seat y se reduce a un simple ejercicio de estilo que ahora no tiene ninguna posibilidad de comercialización. No es el S-2, un proyecto que siempre se movió en otras líneas, ya que se refería a un coche de características más familiares. Por el momento, el proyecto S-2 no se sabe si tendrá continuidad.

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

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEAN LO MEJOR.

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



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

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

Envíeme:

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

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

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

Las cajas serán transportadas por Aitena, S. A.

Agenda

Del 27 de agosto al 2 de septiembre

Televisión

- En «Verano 8,30 PM Magazine», que se emite por la Primera Cadena el lunes, día 26, se ofrecerá un reportaje sobre **plataje acrobático**, y el martes, día 28, otro sobre el deporte americano de **arrastrar pesos** con un tractor.
- Dentro del espacio «Estudio estadio», el domingo, día 1 de septiembre, se conectará con Misano para ofrecer imágenes de las pruebas puntuables para el **Campeonato del Mundo de Motociclismo**, que se celebra en el circuito italiano. Por la Segunda Cadena también se conectará a partir de las 15 horas.

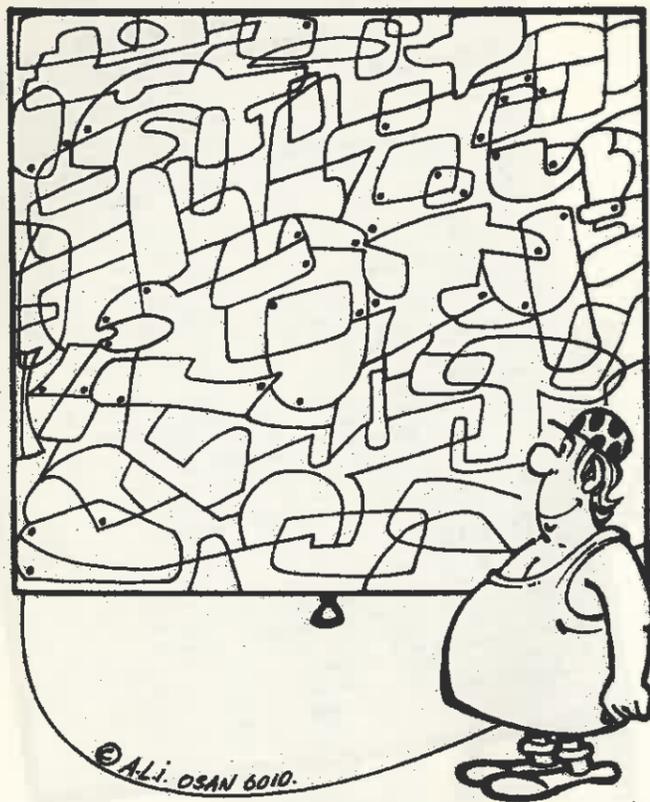
Automovilismo

- El sábado 31 de agosto tendrá lugar el **Rallye de Tierra de Castellón**, puntuable para el **Campeonato de España de Rallyes Secretos de Tierra**. Ese mismo día se celebrará el **Rallye Ciudad de León**, puntuable para **Copa de España**, y el domingo 1 de septiembre, en tierras andaluzas, tendrá lugar la **Subida al Castillo de la Mota**, puntuable para el **Campeonato de España**.

Motociclismo

- El 31 de agosto el Ripoll Moto Club de Gerona organiza el **XIII Enduro de Ripoll**, prueba puntuable para el **Campeonato de España, Trofeo Nacional Senior y Copa Junior**. Este mismo fin de semana tendrán lugar las **XXIV Horas de la Vall del Tanes**, que organiza la escuela barcelonesa Sastré, y la novena prueba del **Trofeo Nacional de Resistencia Véspe**, que organiza el Club Amigos Motoristas de Alcalá.

Pasatiempos

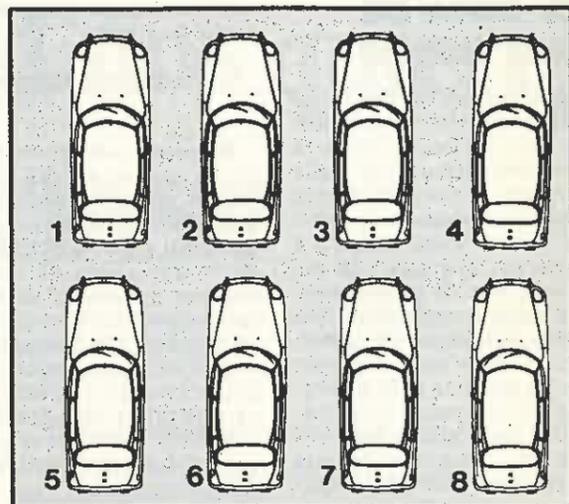


COCHE DE CARRERAS

Rellenando las zonas marcadas con un punto obtendrá un bonito dibujo.

UNO DIFERENTE

Entre estos coches iguales aparentemente hay, sin embargo, uno con dos diferencias sobre los demás. ¿Qué coche es y cuáles las diferencias?

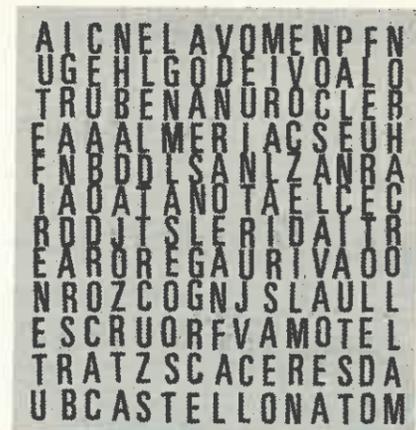


© ALI. OSAN 6010.

PANEL LOCO	
TINO	E
MERDA	N
REDES	N
GITANOS	I
SUERTE	S
EDU	K

PANEL LOCO

Con las letras que componen las palabras de la primera columna y ayudándose de la letra central, formar seis apellidos de motorismo internacional.



SOPA DE LETRAS

Localizar las 20 provincias españolas contenidas en este pasatiempo y dispuestas, tanto horizontal y vertical, como al derecho y al revés, así como diagonalmente.



JEROGLIFICOS

¿A qué obliga esa señal de tráfico?

¿Dónde tuviste el accidente?

NOTA



Soluciones en pág. 33

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.

AUTOMOVILES CANALCAR

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

EMPRESA RECOMENDADA

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

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

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESES Y LAMBORGHINI
COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid
Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52



FERNAN GONZALEZ, 35-1F. 274 68 52
ACACIAS, 20-1F. 488 22 44-MADRID

OFERTAS ESPECIALES DE ESTA SEMANA

- Volkswagen Golf Diesel: Impecable
- Seat Honda, último modelo System Porsche. (079) 20.000 pts. entrada y 19.000 pts. mes, puede ser suyo
- Opel Corsa Luxus, casi a estrenar
- Fura 2, últimos modelos, sin entrada
- R-5: varios modelos, desde 8.000 pts/mes
- Ford Fiesta modelo BA, grandes facilidades
- Granada 2.3: gran ocasión

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

JEEP Volkswagen, todo terreno, descapotable. M-AG. 10.000 km. Impecable. Admito inferior. Un millón. (91) 241 88 75. Comercio.

OPORTUNIDAD. Vendo Volvo 144. 70.000 pesetas. Tel. 27 61 41. Santander.

VENDO kits carburación IRE-SA. Tel. (923) 46 28 64.

MINUSVALIDOS

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

AUTOESCUELA

SENZ

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

COMPRA AHORA SU OPEL SIN ENTRADA Y HASTA EN 48 MESES DESDE 24.153 PTAS AL MES

OPCEL GM Su Concesionario Oficial
Automóviles Hispano Alemán, S.A.
Exposición y talleres: Pº de la Castellana, 244. 28046 Madrid
Telfs: 733 94 62/45. Télex: 23475 APIE
Talleres de carrocería: Av. Manóteras, 2. 28050 Madrid. Telf: 766 40 00

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

- 200 automóviles de selección seminuevos.
- Con garantía firmada.
- Servicio de talleres esmerado.
- Condiciones económicas más ventajosas.

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION

Démos su confianza.

Paseo de las Delicias, 65 y 100 bis.
Tel. (91) 468 46 08. 28045 MADRID



SUSCRIBASE A MOTOR 16



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

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

COMBARRO LOS HORREOS MARINEROS

VIAJANDO desde Pontevedra a la isla de la Toja por la orilla misma de la ría se quedan a la derecha las esbeltas torres gemelas del monasterio de Poyo, donde está el sepulcro de santa Trahamunda, abogada de la sordera y del dolor de oídos, y en seguida, a la izquierda, está Combarro. Dicen respetables eruditos que el topónimo le viene a esta parroquia del celtíbero *Cunobarros*, que viene a ser



En este monumento nacional llamado Combarro, en la ría de Pontevedra, los hórreos parecen haber renegado de su condición campesina para hacerse marineros. Alineados al borde mismo del agua, antiguos y graves, los hórreos de Combarro guardan incluso gallinas entre sus altos pies de piedra sin que se les caigan los anillos.



La fisonomía de Combarro ha variado muy poco con el paso de los años. Sus numerosos hórreos y los milenarios cruceiros atestiguan su vieja historia.

«arrogante como un perro de pelea». Uno no es quién para enmendar estas planas, pero la verdad es que aquí no se ven arrogancias caninas de ningún tipo. Aquí lo que hay es una suave brisa marina que se pasea por entre los viejos hórreos, lame devotamente los aún más viejos *cruceiros* y alivia, indulgente, los sudores del viajero.

Se echa en seguida de ver el carácter pescador del lugar, y sin necesidad de especial perspicacia, puesto que no hace falta correr mucho para darse de manos a boca con el puertecillo donde fondean algunos barcos de bajura, muy pintados de colores, entre una morrala de chalanas y dornas.

Revolotean gaviotas sobre las nasas amontonadas y hay gentes que remiendan redes sobre el espigón. Y es desde aquí desde donde puede el viajero, alargando un poco la mirada, contemplar la contradicción etnológica que proporciona a Combarro lo más sobresaliente de su personalidad: una fila de hórreos cuyos pies se hundían, casi, en la propia arena de la playa.

Es una sorpresa, claro, puesto que son éstos quizá los únicos hórreos de Galicia plantados tan cerca del mar. Un

hórreo es un instrumento campesino, un granero sobre patas de piedra. Su *hábitat* natural, por así decirlo, habrían de ser los altos campos maiceros, los patatares, los prados donde pacen las vacas mareladas, incluso los huertos monacales, que es donde están los más grandes hórreos de Galicia, aptos para guardar antiguamente los abundantes diezmos de los campesinos con los que nutrir las opíparas mesas conventuales.

Gallego y marinero, Combarro se mantiene orgulloso de su humilde aspecto

Pero no; aquí los hórreos están junto al mar, como ya se ha dicho. Tan marineros son que incluso usan redes viejas entre los pies para cercar sonoros gallineros. Así, el paseo del curioso transcurre entre cacareos mezclados con los gritos agudos de las gaviotas y se aromatiza con un olor agrídulce de guano y yodo marino.

Hay hórreos de madera y de piedra. Los de madera están pintados de rojo o verde y los de piedra rematan en cru-

ces protectoras o en pináculos que no se sabe muy bien si tienen un origen fálico o son simples estilizaciones del ciprés, árbol taumatúrgico y espiritual. El hórreo camina —es un decir— sobre varios pares de pies. Los pies, por arriba, acaban en grandes rodajas de piedra que llaman *rateiras* o *tornarratos*, debido a su eficaz función de impedir que los roedores accedan al interior del granero. El hórreo es una pura funcionalidad, y lo que más llama la atención del curioso viajero —tal que uno— es su viejísima prosapia, puesto que ya describió los hórreos gallegos Marco Terencio Varrón, un siglo antes de Cristo, en su libro «De re rustica».

Así pues, resumo que Combarro es una singular simbiosis de lo campesino y lo marinero, claramente plasmada en sus hórreos de litoral. Pueblo de hortelanos mariscadores.

Pero no quisiera dejar a un lado otros aspectos de la personalidad del combarrés, tales como su cualidad viajera y emigrante. Lo digo porque hay en Combarro una iglesita modesta con una espadaña, cuyas campanitas se tañen desde el exterior, tirando de una cuerda que cuelga por la fachada, y en

Datos para el automovilista

COMBARRO está muy cerca de Pontevedra, a unos quince kilómetros siguiendo la carretera de costa que va hacia Sangenjo y La Toja.

Alojamiento no muy caro puede encontrarse en el hotel San Juan, de Poyo, o bien en buenos hostales cercanos, como Stella Maris, París, Galicia o Las Golondrinas. Para mayores o menores exigencias Pontevedra capital tiene abundante oferta.

Para comer, aparte de las tradicionales especialidades gallegas (lacón con grelos, pulpo a feira, sardinas con cachelos, merluza a la gallega, caldo) es recomendable probar, hasta donde el bolsillo lo permita, el marisco de la ría. Lo tienen en muchos bares y restaurantes. En Lourido (desviación señalizada en Poyo) hay uno recomendable que se llama La Brisa.

La distancia de Madrid a Combarro (vía Pontevedra) es de 640 kilómetros; desde Barcelona, 1.140 kilómetros; desde Bilbao, 703, y desde Sevilla, 930.

el interior, una Virgen del Carmen con un barquito a los pies que se llama «Mari». Es un exvoto de uno de esos combarrés que, como digo, andan por el mundo en trashumancia constante. Fogoneros, contra maestros o grumetes de infinitos barcos. Este del «Mari» debió superar los apuros de un ciclón y le ha dejado a la Virgen de los marinos la prueba de su gratitud.

Es curiosa la teoría de las proporciones en Combarro; todo es primoroso, pero pequeño, un virtuosismo de la reducción que no deja de maravillarse. Por ejemplo, la avenida del Mar, así de pomposamente bautizada, tan chiquitita, con sus soportalillos donde guarecerse del *orbayo*. O las plazuelas con sus casitas de corredor pequeño, ornadas, eso sí, de grandes hortensias.

De tamaño natural, en cambio, son los *cruceiros*. Combarro tiene nada menos que ocho, y lo más particular de la cosa es que se trata de *cruceiros* urbanos, o sea, que no están plantados en los caminos, como la inmensa mayoría de sus congéneres gallegos.

—¡Eh! ¡Ya le vi! ¡Mucho cuidado con hacerme una foto!

Es la buena de Camila, muy viejeci-

ta y aseada de mandil, que tiende su baratillo de objetos marinos en el *pousadoiro* de uno de esos *cruceiros* combarrés. (El *pousadoiro* es una ménsula de piedra que sirve para colocar el fétetro en los entierros o el santo en las procesiones.) Lo de no dejarse fotografiar debe tener sus raíces en las ancestrales supersticiones de este país matriarcal, mucho más venerador y temeroso de *meigas* que de *tragos*, receloso del uso de la imagen.

Variada iconografía popular la de los *cruceiros*. Calvarios, descendimientos, anunciaciones, obras singulares del genio anónimo, representadas con sincerísima vivacidad. En uno o dos de los *cruceiros* de Combarro, Nuestra Señora esgrime una buena estaca, sin duda para alertar a Satán, claro, que le quiere arrebatar las ánimas, el muy cabrito. A mitad de fuste, un gracioso «*santiño*» asiste impasible a la escena.

Hórreos marineros, *cruceiros* urbanos y una belleza en la armonía de lo mínimo. ¿Vale como resumen impresionista de un viaje a Combarro? Pues si así es, ahí queda. Y gracias, amigo, por la compañía.

Eduardo Delgado
(Texto y fotos)

FRENTE A FRENTE

FORD SCORPIO GL 2.0i CONTRA RENAULT 25 GTX

POR DOS MILLONES Y MEDIO



Los dos coches tienen buena aerodinámica. El R-25 tiene un Cx de 0,30; el Scorpio, de 0,33.

«En prestaciones gana el Renault 25»

«La revancha del Scorpio está en el consumo»

«Desempata el mejor acabado del coche alemán»



La traza del Scorpio recuerda la del Mercedes 190. La del R-25 tiene el estilo iniciado con el Fuego.

CUESTAN dos millones y medio de pesetas, pero por lo que aparentan y ofrecen realmente parece que tenga que ser más. Son el Ford Scorpio GL 2.0 i y el Renault 25 GLX.

Del Ford Scorpio, el último nuevo modelo de la industria europea, hasta que nuestra entrada en el Mercado Común no obligue a todos los fabricantes

a ofertar en España la misma gama de productos que en el resto de Europa, sólo se puede escoger entre dos tipos de motor —el cuatro cilindros, de 2.0 litros, y el V-6, de 2.8—, ambos con inyección, y dos niveles de acabados —el GL y el Ghia—. El Scorpio GL 2.0 i con cambio manual es, por tanto, la opción más barata dentro de la gama de este modelo.

Su rival, el Renault 25 GLX, representa el segundo escalón dentro de una más amplia oferta. Por debajo suyo queda el GTS, con el motor alimentado por carburadores, casi 400.000 pesetas más barato y, que se dejan notar también en el equipamiento.

Ambos coches son berlinas del tipo «dos volúmenes y medio», con lo que no se excluye el útil portón trasero, en

los que sus respectivos diseñadores han hecho un especial esfuerzo por conseguir línea aerodinámica.

Los motores que equipan ambas berlinas son de cuatro cilindros, alimentados por inyección electrónica, en el caso del Ford, y mecánica, en el del Renault. Su diferencia fundamental reside en su tracción. Mientras que Ford, por el momento, mantiene la clásica

tracción a las ruedas traseras, Renault mantiene, incluso en esta berlina de gran tamaño, la tracción delantera, común a toda su gama en principio, más segura para el conductor.

Por otra parte, Ford, que tiene casi a punto un Scorpio de cuatro ruedas motrices, ha dotado ya a éste de mecanismos compensatorios, como el sistema antibloqueo ABS.

INTERIORES: EL RENAULT, MAS AMPLIO

Ambos coches miden prácticamente lo mismo. El Scorpio es cinco centímetros más largo; pero, en cambio, es un centímetro más estrecho.

Pese a esta igualdad y a que ambos pueden presumir de una gran habitabi-

FRENTE A FRENTE



lidad interior, el R-25 resulta todavía más generoso en cuanto a espacio se refiere que su rival. Gracias a que los guarnecidos de las puertas y las puertas mismas tienen menos grosor que las del Scorpio, el centímetro de más an-

chura exterior que tiene el R-25 se convierte en seis en el interior. Una diferencia que no es crucial, pero que sí es apreciable. Y también tiene mayor espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero, pese a que las posi-

bilidades de desplazamiento de los sillones delanteros son iguales, así como también lo son las distancias desde el borde de los mismos al pedal del freno.

En definitiva, que el R-25, pese a la excelente habitabilidad del Scorpio, resulta más amplio. Y también lo es su maletero, que supera por muy poco volumen al del Scorpio. Ambos resultan muy aprovechables, sin recovecos extraños. Al Ford hay que criticarle la poca altura cuando la bandeja está puesta, y a esta versión GL, en particular, el que no lleve —no existe ni como opción tan siquiera— una cosa tan simple y práctica como la red elástica para recoger pequeños objetos y evitar que vayan golpeándose en las curvas.

La presentación interior está más cuidada en el Ford, en el que la sensación de buen acabado se ve corroborada por una ausencia casi total de ruidos de carrocería, que, en cambio, amenizan la marcha en el R-25 en cuanto el asfalto tiene alguna rugosidad. En el coche francés impera excesivamente la funcionalidad, restándole prestancia. Y, sin embargo, su equipamiento básico es bastante completo; podríamos decir que más que el del Scorpio. El R-25 lleva de serie un ordenador de viaje semejante al que en el Ford es opcional, elevelunas eléctricas en las cuatro puertas, limpiaválavunetas trasero y mando eléctrico de regulación de los re-

SONORIDAD



	Ford	Renault
Al ralentí	48,1	51,3
A 60 km/h.	64,6	68,2
A 90 km/h.	67,9	70,1
A 120 km/h.	71,4	72,5
A 140 km/h.	75,1	76,1
A tope	79,7	80,3

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

CONSUMO



	Litros/100 km.	
	Ford	R-25
CIUDAD		
A 27,3 km/h. de media	12,5	13,0
CARRETERA		
A 90 km/h. de crucero	5,8	6,4
En conducción rápida	10,8	11,9
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de crucero	7,2	7,8
A 140 km/h. de crucero	9,0	10,4
A 180 km/h. de crucero	12,6	14,9
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio pond.	9,9	10,5
Recorrido (km.)	650	630

FICHA TECNICA



	FORD SCORPIO 2.0 EFI	RENAULT 25 GTX
MOTOR		
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	2.165 c.c.	1.993 c.c.
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza
Alimentación	Inyecc. electrónica	Inyecc. electrónica
Compresión	9,2 a 1	9,9 a 1
Tipo de carburante	Super	Super
Capacidad del depósito	70 litros	72 litros
Potencia máxima	115 CV a 5.500 rpm.	123 CV a 5.250 rpm.
Par máximo	16,3 mkg/4.000 rpm.	18,5 mkg/2.750 rpm.
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Delantera
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	8,62	8,68
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	16,02	14,19
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	23,04	21,16
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	31,56	28,18
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	38,49	35,60
DIRECCION		
Tipo	Cremallera	Cremallera asistida
Vueltas de volante entre topes	4,15	3
Diámetro de giro	11,00	10,8
FRENOS		
Sistema	4 discos, ventilados los delanteros. ABS de serie	Discos ventilados delante y tambores atrás
SUSPENSIONES		
Tipo	Ind. en las 4 ruedas	Ind. en las 4 ruedas
RUEDAS		
Llanta	De acero. 6 x 14	De acero. 5,5 x 14
Neumáticos	185/70 VR 14	185/70 VR 14
PESO		
En orden de marcha	1.265 kg	1.200 kg

FRENTE A FRENTE

FORD SCORPIO 2.0 EFI
 Precio en la calle:
 2.505.733 ptas.

Fecha de presentación: Abril 1985.
 Importador: Ford España.
 Garantía: Un año.
 Número de talleres: 400.
 Plazo de entrega: Un mes.

VIRTUDES

- Frenos con ABS
- Consumos ajustados
- Habitabilidad
- Confort

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Desarrollos largos
- Altura de maletero limitada



Los consumos son el fuerte del Ford Scorpio, que de todas formas no se defiende mal en velocidad punta.

RENAULT 25 GTX
 Precio en la calle:
 2.488.031 ptas.

Fecha de presentación: Febrero de 1984.
 Importador: Fasa Renault.
 Garantía: Un año.
 Número de talleres: 1.200.
 Plazo de entrega: Inmediata, según calor.

VIRTUDES

- Habitabilidad
- Prestaciones
- Comportamiento
- Dirección asistida

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Tacto del freno
- Mala ventilación
- Ruidos de carrocería



El R-25 GTX está muy cerca de los 200 km/h de velocidad punta y sus consumos no son exagerados.

FRENTE A FRENTE



Los asientos del Ford son casi perfectos. En esta versión llevan también el cojín inflable. El cuadro de instrumentos es suficientemente completo. Sobre el volante, los mandos del control de velocidad de cruce.



La radio, con mando en el asiento posterior y auriculares, es opcional, lo mismo que el ordenador de viaje. Los retrovisores llevan regulación manual.

trovisores, detalles que son opciones en el Scorpio, el cual, sin embargo, ofrece como equipo básico el aire acondicionado, lleva el volante regulable en altura y también el asiento del conductor. Renault ofrece un equipamiento más lógico, y Ford, más espectacular. Aunque no hay que perder de vista que resulta más caro instalar un aire acondicionado pagando la opción que unos elevallas traseros o un limpiavientos trasero.

En asientos y posición al volante es clara la ventaja de Ford. Los asientos del Scorpio son prácticamente perfectos, por confort y por la sujeción que procuran a sus ocupantes. Los de Renault sujetan algo menos; pero, sobre todo, lo que resulta criticable es que son demasiado blandos, y al filo de los kilómetros, sus ocupantes se acaban hundiendo y sus espaldas pierden soporte.

Por las posibilidades de regulación que ofrecen, tanto el asiento del conductor como el volante, uno se encuentra más a gusto al volante del Scorpio que en el R-25, en el que, además, el asiento resulta un poco bajo.

Esto último y el que el morro sea más largo y alto que el del Ford son causas de que el Renault tenga una peor visibilidad, que deja sentirse sobre todo en maniobras en ciudad.

Queda hablar tan sólo de la climati-

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Ford	R-25
A 60 km/h.	8,8	14,0
A 100 km/h.	28,9	41,3
A 120 km/h.	36,7	61,7

PRESTACIONES



	Ford	R-25
VELOC. MÁXIMA (km/h)	188,6	196,4
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,6	17,7
1.000 m. salida parada	33,8	31,8
De 0 a 100 km/h.	10,8	10,2
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	20,4	19,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	23,0	21,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	37,8	34,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	41,2	37,9
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,4	9,2
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	15,7	12,3

zación, terreno en el que el Scorpio, con el ya mencionado aire acondicionado de serie, se impone a un rival que, además, adolece de una mala ventilación.

AL VOLANTE: TRACCION DELANTERA CONTRA ABS

Ya con el desaparecido Granada, pero sobre todo con el Sierra, Ford ha conseguido coches con motor delantero y tracción trasera poseedores de una excelente estabilidad. Y el Scorpio, pese a una suspensión trasera que peca de blanda y que agradece que se pague la opción del diferencial autoblocante, no es una excepción. Sin embargo, no puede competir con la seguridad y sensación de facilidad de conducción que da el R-25 con su tracción delantera. Una sensación que se hace real cuando las condiciones de la carretera empeoran, por agua o por nieve, en las que coches de este tipo se hacen más seguros de conducir para manos inexpertas que los de tracción trasera. Por contra, el Scorpio tiene, precisamente para cuando llegan esas malas condiciones del pavimento, un sistema antibloqueo de frenos ABS, hasta ahora reservado a coches de lujo y como una cara opción, que permite frenadas seguras en condi-

FRENTE A FRENTE



Los asientos del Renault pecan de blandos. El del conductor resulta bajo. La instrumentación lleva de serie un ordenador de viaje para controlar el consumo. Una voz masculina sintetizada advierte al conductor de cualquier fallo.



El R-25 ofrece en opción una radio integrada, con mando junto al volante, que no sirve para nada después de robada. Los retrovisores tienen mando eléctrico.

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES

FORD SCORPIO GL 2.0i.—Limpia-lavavientos trasero, 22.600 pesetas; deshielo eléctrico del parabrisas, 22.600; techo solar de apertura manual, 60.700; faros antiniebla y de largo alcance, 38.400; alarma antirrobo, 15.500; elevallas trasero, 37.500; retrovisores con mando eléctrico y antivaho, 18.900; lavafaros, 27.100; ordenador de bordo, 37.300; pintura metalizada, 38.900; control de velocidad cruce, 55.000; diferencial autoblocante, 60.300; amortiguadores traseros autoajustables, 68.500; dirección asistida, 68.700; transmisión automática, 112.000; radiocassette, 112.400; amplificador equalizador, 30.400; mando de radio en compartimento trasero, 33.000 pesetas.

RENAULT 25 GTS.—Pintura metalizada, 27.800 pesetas; llantas de aluminio, 43.500; aire acondicionado, 132.900; radiocassette, 105.500 pesetas.



Buen comportamiento del Scorpio pese a una suspensión trasera demasiado blanda. Se hace aconsejable el diferencial autoblocante.

La tracción delantera del R-25 da más sensación de seguridad y facilidad pese a que su dirección es demasiado sensible.

ciones increíbles. Podemos decir que el Scorpio tiene las armas para poder salir con bien de situaciones límites, mientras que al R-25 le es más difícil llegar a esas mismas situaciones.

La dirección es asistida de serie en el R-25. Es precisa y rápida. Quizá demasiado rápida y sensible, sobre todo cuando se rueda rápido. En el Scorpio la dirección asistida —que se hace necesaria, puesto que la mecánica es demasiado lenta y resulta pesada en maniobras— es opcional. Pero resulta más adecuada que la del Renault, por ser de desmultiplicación variable, no dando jamás esa sensación de excesiva blandura que tiene su rival. De los frenos, aunque los del R-25 son eficaces dentro de un sistema normal, no tienen nada que hacer frente a unos con ABS. Además, el tacto del pedal del Renault es esponjoso y se dosifica mal la frenada.

En prestaciones gana claramente el Renault, cuyo motor, además de tener

un poco más de cilindrada, es sensiblemente más elástico que el del Ford, el cual además se ve penalizado por unos desarrollos de cambio largos, que todavía se alargan un poco más —un 8 por 100 aproximadamente— si se obtiene con la opción del diferencial autoblocante, que consideramos necesaria. Por tanto, si en velocidad punta y en aceleraciones no queda demasiado descolgado de su rival, en cambio acusa estas diferencias en el conjunto motor-cambio en las recuperaciones.

La revancha se la toma el Scorpio en los consumos. En algunos recorridos, ayudado por los desarrollos más largos, y en cualquier terreno, por la mayor eficacia que proporciona el mando electrónico de la inyección.

De ambos motores, ninguno puede presumir de silencioso, puesto que no lo son en la medida que cabe esperar en un coche de este tipo. De todas maneras, el Ford suena menos que el R-25.

En cuanto al confort de marcha, am-

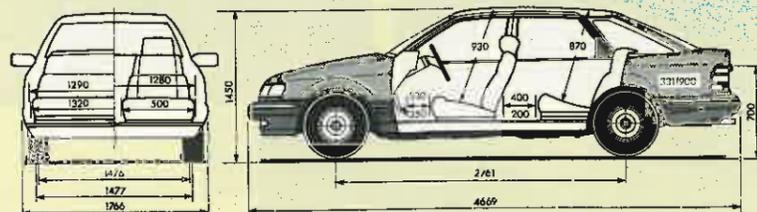
bos están magníficamente suspendidos. Es el nivel sonoro, la ventilación, etcétera, lo que los diferencia.

CONCLUSION: VICTORIA PIRRICA

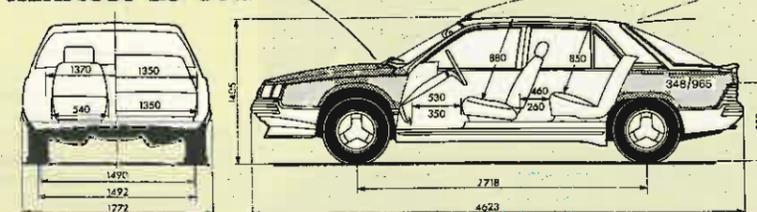
Prácticamente a la par en precio, ambos modelos rozan el empate, pues si el Renault tiene mejores prestaciones, el Ford gasta menos; si el Renault tiene un equipo básico más completo, el Ford compensa algunas pequeñas lagunas con un aire acondicionado de serie que tiene su importancia en nuestro país; si el Renault es un tracción delantera, el Scorpio ofrece un comportamiento seguro, apoyado por el sistema antibloqueo de frenos, y así sucesivamente. Es, por tanto, una elección muy comprometida en la que al final el desempate puede encontrarse en un mejor acabado del coche alemán.

Sergio Piccione

FORD SIERRA 2.0 EFI



RENAULT 25 GTX



BALANCE FINAL



	Ford	Renault
Velocidad máxima ..	2.0****	1.0****
Aceleraciones	2.0****	1.0****
Recuperaciones	2.0**	1.0***
Consumo	1.0****	2.0***
Transmisión	2.0***	1.0****
Caja de cambio	1.0****	2.0***
Frenos	1.0****	2.0***
Dirección	1.0****	2.0***
Comportamiento	2.0***	1.0****
Aptitudes urbanas ..	1.0****	2.0***
Autonomía	1.0****	2.0****
Habitabilidad	1.0****	1.0****
Maletero	1.0****	1.0****
Confort	1.0****	2.0****
Posición conductor ..	1.0****	2.0***
Sonoridad	1.0***	2.0***
Equipamiento	2.0***	1.0****
Calidad-Precio	1.0****	1.0***

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

Motos

YAMAHA RD-350-LC GUAPA CON RABIA



La Yamaha RD-350-LC está rodeada de esa especial fascinación que sólo tienen las motos emparentadas con las de competición. Desde la primera versión RD, hasta la actual LC, Yamaha ha cuidado especialmente este modelo aplicando en su mecánica soluciones tecnológicas derivadas de la competición, que la proporcionan unas prestaciones auténticamente rabiosas.

En la actualidad fabricantes como

Honda y otros han intentado arrebatar a la RD-350-LC el liderazgo que desde hace años viene conservando en esta cilindrada.

A pesar de esto, la RD sigue ocupando su puesto, respaldado por prestaciones comparables a motos de mayor cilindrada. Su línea estética, sin ser de lo más sofisticado, reúne las características necesarias para soportar el paso del tiempo.

Por el comportamiento netamente

deportivo, esta Yamaha se define como la moto ideal para aquellos motoristas que desean disfrutar de una conducción rabiosa que sólo permite un motor de dos tiempos, y una moto ligera como ésta.

También se puede hacer con ella un uso turístico, sin que surjan complicaciones mecánicas o en la conducción. Sin embargo, carece de sentido por el consumo elevado de este motor y por la falta de potencia a bajo régimen.



La Yamaha RD sigue siendo la reina de su categoría, la de los 350 centímetros cúbicos. Su motor de dos tiempos le proporciona los máximos atractivos con una respuesta apabullante por encima de las 6.000 r.p.m.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



En el concepto general de la RD-350-LC está claro el interés que Yamaha ha puesto en el desarrollo del motor. Como se ha dicho anteriormente, en él se ha empleado gran parte de la experiencia adquirida por la marca en los circuitos, y como resultado se ha logrado un motor de dos tiempos, bicilíndrico, que desarrolla 59,9 caballos de potencia, capaz de girar a 10.000 revoluciones por minuto sin ningún problema de gripaje, calentamiento, y además capaz de durar muchos kilómetros.

En las lumbreras de escape se ha colocado el sistema YPVS, que consiste en una válvula que funciona por medio de un mecanismo eléctrico, sincronizado al encendido. Como es evidente, su funcionamiento es proporcional a las revoluciones del motor, y las ventajas que de ella derivan son un mejor rendimiento en los bajos regímenes y una curva de potencia más progresiva.

Para la lubricación del conjunto cigüeñal, bielas, pistones, Yamaha ha elegido la fórmula *auto-lube*, que consiste en la inyección directa a los cárteres del aceite. La bomba está regulada para que la mezcla con la gasolina sea del 3,5 por 100. Las ventajas de la lubricación separada son básicamente dos: la comodidad de poder viajar usando siempre el mismo tipo de aceite sin tener que hacer la mezcla cada vez que se necesita combustible, y la seguridad de tener la proporción de lubricante siempre exacta.

En un motor de tan elevadas prestaciones no podía faltar la refrigeración líquida, que asegura la estabilidad térmica de los cilindros y, en consecuen-

cia, un buen rendimiento con una duración mecánica más larga.

Al contrario del sistema empleado en competición, donde el conjunto de discos de embrague funciona en seco, en este modelo los discos múltiples funcionan en baño de aceite, como es habitual en la mayoría de las motos.

El cambio, de seis velocidades, tiene una solidez mecánica poco común y el escalonamiento de las marchas es perfecto. Solamente su manejo por debajo de las 6.000 revoluciones por minuto resulta poco preciso y llegado el mo-

mento de parar es bastante difícil encontrar el punto muerto, o sacar la primera marcha que está engranada.

En la parte ciclística es donde la RD deja de ser superlativa. El chasis es un clásico doble cuna hecho con tubos de acero de sección redonda, y asegura una buena rigidez así como el basculante, que además de sólido es de sección rectangular. La suspensión trasera se compone de un amortiguador Kayaba, tipo De Carbon, regulable sólo en cinco posiciones para la compresión del muelle.

FICHA TECNICA	
----------------------	--

YAMAHA RD-350-LC

MOTOR Dos cilindros en línea frente a la marcha. Dos tiempos. Refrigeración líquida. Diámetro por carrera del pistón: 64x55 mm. Cilindrada total: 347 cc. Relación de compresión: 6,7:1. Potencia máxima: 59,9 cv a 9.500 rpm.

ALIMENTACION Dos carburadores Mikuni de 26 mm. Láminas en la admisión y escape controlado por YPVS. Encendido electrónico.

TRANSMISION Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Embrague: discos múltiples en baño de aceite. Cambio de seis velocidades.

BASTIDOR Doble cuna continua con basculante. Suspensión posterior «monoshock». Horquilla delantera hidroneumática con sistema antihundimiento. Frenos: Dos discos delanteros de 267 mm. y uno posterior del mismo tamaño.

DIMENSIONES Longitud total: 2.905 mm. Distancia entre ejes: 1.365 mm. Anchura máxima: 720 mm. Capacidad del depósito: 20 litros. Peso en seco: 157 kilos.

PRESTACIONES	
---------------------	--

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	
Con una sola persona	180
Con dos personas	167
ACELERACION (seg.)	
De 0 a 400 metros	13,4

CONSUMO	
----------------	--

	l/100km.
CIUDAD	
En 1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª	9
CARRETERA	
En conducción tranquila	7
En conducción rápida	9,2
AUTOPISTA	
A 180 kilómetros/hora	10,5



- VIRTUDES**
- Prestaciones elevadas.
 - Tecnología del propulsor muy avanzada.
 - Buenos frenos.
 - Estética acertada.
- DEFECTOS**
- Consumo elevado.
 - Cambio poco preciso a bajas revoluciones.
 - Suspensiones mejorables.

YAMAHA RD-350-LC
Precio en la calle:
599.000 pesetas

Importador: Samsa Yamaha. Rambla de la Marina, 472. Hospitalet (Barcelona).
Garantía: Un año.
Plazo de entrega: Inmediato.
Talleres oficiales: 131 en España.

Como es propio en una moto deportiva, el arranque de la RD-350-LC es a pedal y la puesta en marcha es tan sencilla que se puede accionar la palanca incluso con la mano, o arrancar con un ligero empujón. La postura del conductor es cómoda y está a medio camino entre la relajada de una moto de turismo y la superencogida de una deportiva. Sólo el pasajero se ve obligado a tener las piernas muy dobladas. Sin embargo, la parte del sillín que le corresponde es amplia y bien mullida.

Para disfrutar de lo que una RD es capaz de ofrecer, hay que llevarla a una zona de curvas enlazadas donde la respuesta del motor de dos tiempos es única. Por debajo de las 6.000 revoluciones por minuto se puede rodar en plan relajado, o incluso callejear por la ciudad sin que el consumo de combustible supere los siete litros, a menos que se haga una conducción alegre, en cuyo caso alcanza los nueve.

Al arrancar es preciso tener cierta cautela, de lo contrario la tendencia de la RD a hacer el caballito es enorme y si se quiere se puede tener levantada la rueda delantera hasta engranar la tercera velocidad. Pero si se dejan a un lado las exhibiciones y se rueda en carreteras viradas manteniendo siempre la aguja del cuentarrevoluciones entre las 6.000 y las 10.000 revoluciones por minuto, la RD es capaz de un rendimiento sorprendente, tanto en la velocidad punta, donde roza los 180 kilómetros por hora, como en las salidas de las

curvas, donde recupera con verdadera rabia y permite disfrutar de la relación cerrada entre la tercera, la cuarta y la quinta marcha. La sexta velocidad es demasiado larga y sólo sirve para viajes largos.

En las curvas rápidas la RD carece de una suspensión a la altura de sus prestaciones. La dirección necesita un amortiguador con el cual mejoraría la direccionalidad cuando se encuentran anomalías en el asfalto. También la suspensión posterior pide a gritos un amortiguador hidroneumático con mayor recorrido del que tiene y con regulación para los dos sistemas. De todos modos, la estabilidad, en términos ge-

En general se tiene bien Su ligereza es una gran ventaja



nerales, es buena debido en una medida importante a los neumáticos Phantom que la equipan.

En conducción deportiva, cuando se sale de una curva amplia y rápida para meterse en otra lenta y cerrada, se agradecen los 170 kilos que pesa la RD, pues permiten marcar una trayectoria precisa sin echar en falta la llanta delantera de 16 pulgadas.

El depósito del lubricante tiene una capacidad de 1,6 litros, que en conducción normal permiten recorrer 600 kilómetros aproximadamente, mientras que a régimen elevado no dan para 500 kilómetros.

Los frenos se pueden calificar de excelentes. El posterior permite modular la frenada sin llegar a bloquear, mientras los dos discos delanteros son potentes, progresivos, y permiten apurar al máximo como es preciso con un motor de dos tiempos que no retiene.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



El nivel de acabado-equipamiento que la RD ofrece a sus compradores es el correcto para una moto deportiva. El motor está anclado al chasis sobre silent-blocks de goma y su terminación es buena, así como la del chasis, el depósito, y las tapas laterales. Concretamente, las placas de sujeción para los reposapiés tienen un acabado excelente y un diseño acorde con la línea deportiva de la moto. Además, el cuadro de mandos, formado por un gran cuentarrevoluciones situado en el centro, con el indicador de la temperatura del agua y el cuentakilómetros a los lados, forma un conjunto acertado.

Se echa en falta un pequeño espacio donde poder guardar algún objeto de uso habitual. En el colín sólo caben las herramientas.

VALOR-PRECIO



Si se coloca la RD-350-LC en un plato de la balanza y en el otro las 599.000 pesetas que cuesta, surge por un lado la duda de si este precio es elevado para una moto deportiva de pequeña cilindrada. Sin embargo, si se consideran las prestaciones, únicas en su cilindrada, que se complementan con una línea estética acertada, y con una mecánica de última hora, el precio tiene justificación.

Por el momento, en España la RD-350-LC es una moto sin rivales y sólo con ella se puede gozar de esa conducción alegre y exclusiva del motor de dos tiempos, donde todo es inmediatez y agresividad.

Gigi Corbetta



FUEGO BAJO LOS PIES

El único peligro de la prueba es que se me quemen los pies», así se expresó momentos antes de la prueba Toni Eder, un vendedor austriaco de artículos deportivos. Bajito, grueso y tan fuerte como un toro, Eder quería conquistar el récord mundial de velocidad con esquís... sobre asfalto. El intento apuntaba a superar los 200 kilómetros por hora, ya que la marca actual está en 196,078 kilómetros por hora. Al final no fue posible: el BMW M-1 de Sepp Manhalter no tuvo la fuerza suficiente para llevar al esquiador por encima de esa barrera. Eder sabía que necesitaba más de ochocientos caballos de potencia, pero nadie le dejó un Fórmula 1.

Vestido ya de cuero, se calzó unas



El recubrimiento de teflón de los esquís se destrozó y los cantos saltaron hechos añicos.

botas Dachstein VB Pro revestidas con una capa interior de amianto, eligió un par de esquís Fischer con recubrimiento de teflón y titanio en los cantos, a los que montó unas fijaciones Tyrolia 390 RD. A las dos menos veinte de la tarde el coche entró en la pista del circuito austriaco de Zeltweg. Tras alejarse unos metros de la línea de meta, el conjunto esquiador-coche pasó como una exhalación por la recta principal. Las tablas no sólo vibraron, sino que desprendieron chispas y llamaradas, pero el esquiador del asfalto no pasó de 180 por hora. El espectáculo fue soberbio, aunque el austriaco no inscribió su nombre en el libro Guinness de los récords.

Fotos: Gigi Corbetta

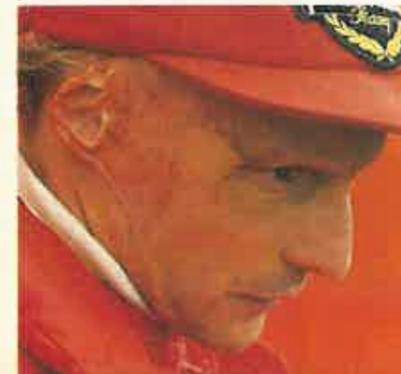


GRAN PREMIO DE HOLANDA LA LECCION DE NIKI LAUDA

Por primera vez en la temporada, Niki Lauda ha saboreado el placer de la victoria adjudicándose el Gran Premio de Holanda. Con esto parece haberse roto la mala racha que le ha seguido hasta el momento. Desde su última victoria el pasado año, se echaba en falta una lección de conducción magistral, como la que se ha podido contemplar en Zandvoort el pasado domingo.

En este Gran Premio también Nelson Piquet ha conseguido su primera *pole position* de la temporada pudiendo así alinearse en la parrilla de salida junto

Con su retirada anunciada, Lauda se ha permitido dar una nueva lección



a Keke Rosberg, con Ayrton Senna y el temible Alain Prost a sus espaldas.

Una vez más, la sorpresa fue Teo Fabi, que al volante de su Toleman marcó el quinto mejor tiempo en los entrenamientos del viernes, situándose por delante de pilotos como Alboreto, Lauda y Johansson.

También en Zandvoort el tiempo ha jugado una mala pasada así como en los dos anteriores Grandes Premios; el primer día con un sol espléndido, mientras que el siguiente con una lluvia torrencial. Esto ha complicado muchísimo la puesta a punto de los coches. Algunos equipos que el primer día lo habían dedicado a las suspensiones y a mejorar la aerodinámica, se veían imposibilitados a seguir su labor al día siguiente, por culpa del mal tiempo. De hecho en la tanda de calificación del sábado fueron solamente trece los pilotos que rodaron bajo la lluvia.

La gran desilusión fue para los muchos *tifosi* que ocupaban las gradas, llegados en peregrinación desde todos los puntos de Italia con la esperanza de ver un Ferrari victorioso. Sin embargo, la actuación del equipo italiano no pudo ser más catastrófica. La falta de mo-

tricidad y la brusquedad en la respuesta del motor a la salida de las curvas los hacía lentos frente a sus rivales. En el coche de Johansson se montó un deflector anclado al faldón trasero, pero los resultados fueron igualmente malos. Alboreto después de muchas variaciones en su coche sólo lograba situarse en la octava fila en la parrilla de salida, seguido por su compañero de equipo Johansson, que el día anterior había alcanzado 309,436 kilómetros por hora, velocidad máxima registrada en el circuito a final de recta.

La escudería McLaren, que esperaba esta carrera para aventajar a Alboreto,

Prost hizo de todo, hasta rodar por la hierba, para pasar a su compañero





empatado con Prost con el mismo número de puntos, ha demostrado que sus coches son los mejores del momento, capaces de adaptarse a todos los circuitos y respaldados por unos motores que consumen poca gasolina y sin ser los más potentes son fiables.

Una vez dada luz verde a la salida, Rosberg tomó la primera posición marcando su habitual ritmo agresivo difícil de mantener a lo largo de toda la carrera por la fragilidad de los motores Honda. Le seguían Senna, Fabi, Lauda, Prost, y a bastante distancia todos los demás. Piquet y su Brabham se quedaron parados en la salida para luego empezar a rodar en la última posición. Los dos Alfa Romeo de Patrese y Cheever entraron en boxes a la primera vuelta a cambiar neumáticos. Los que llevaban no eran los adecuados,



Los McLaren Porsche han dominado el Gran Premio de Holanda. A las excelencias del chasis, se unen las del motor. Una ventaja de la que Rosberg disfrutará el año que viene. Alboreto y su Ferrari lograron salir de este nuevo mal paso con un cuarto puesto que por escasas décimas de segundo pudo ser un tercero



con lo cual se demuestra una vez más la desorganización que reina en el equipo italiano. Transcurridas las primeras vueltas, Rosberg con su Williams se había destacado bastante de Senna y Prost, que a su vez rodaban con tres segundos de ventaja sobre Lauda y Fabi, éste perdiendo posiciones; mientras tanto, Alboreto se mantenía en la novena posición.

Como era de esperar, Prost empezó el acoso a Rosberg que ya empezaba a bajar el ritmo, Lauda se situaba tercero por delante de Senna, seguido por Mansel y De Angelis. Teo Fabi abandonaba la carrera por avería en su motor.

Debido al asfalto tan abrasivo del circuito de Zandvoort, los neumáticos empezaron a degradarse. El primero en entrar en boxes para cambiarlos fue De Angelis y a la vuelta siguiente muchos otros. Sin haber llegado a la mitad de la carrera, Rosberg se retiraba por avería mecánica quedando sólo el Williams de Mansel que en ese momento rodaba en la quinta posición, precedido por los Renault de Tambay y Warwick. A raíz del cambio de neumáticos, Alboreto se situó en cuarta posición por delante de Warwick, separado por once segundos de diferencia de la pareja Prost-Senna, que rodaban primeros. En estos momentos reinaba la confusión en las posiciones por las paradas en boxes, y en un momento con gran clamor de los tifosi, Alboreto era segundo detrás de Prost y seguido por Surer. Pero esta alegría duró poco por el ritmo a que recuperaban Lauda y Senna. En estos momentos se estableció una emocionante lucha por la cuarta posición entre Mansel y Alboreto que no pudieron soportar el ritmo de recuperación de Senna, el cual los adelantaba y rápidamente se situaba en la tercera posición.

ZANDVOORT EN BREVE

- Bernie Ecclestone ha calificado de anticuado para la Fórmula 1 el circuito de Zandvoort, y cabe la posibilidad de que éste haya sido el último en celebrarse ahí. Se comenta la posibilidad de que el próximo año sea Assen el lugar indicado para el próximo Gran Premio de Holanda.

- Se ha confirmado que el piloto finlandés Keke Rosberg ha firmado el contrato con la escudería McLaren para la próxima temporada. Sobre su sustitución se comenta la posibilidad de Nelson Piquet. Sólo es un rumor, lo mismo que su renovación con Brabham.

- Durante los entrenamientos del viernes se incendió el coche de Ayrton Senna, el cual salió de la pista y se metió en el paddock con el coche en llamas.

mas. Por esto ha sido multado por los comisarios a pagar cinco mil dólares de penalización.

- Marc Surer ha decidido abandonar la escudería Brabham. Por un momento se comentó la posibilidad de ser reemplazado por el brasileño Roberto Moreno, que en la actualidad compite en la F-3000.

- Se ha producido la ruptura entre De Cesaris y el equipo Ligier. Las causas son básicamente los muchos accidentes del piloto italiano, y la repercusión de éstos en la modesta economía del equipo galo. El italiano debería estar con Brabham a partir de Monza. El segundo Ligier lo podría llevar Philippe Streiff.

- El McLaren de Alain Prost estaba equipado con nuevas carcasas para la refrigeración de los frenos, y también se le habían vuelto a colocar unos de-

flectores en la parte posterior de los trapecios delanteros, que se habían ensayado en Silverstone.

- Por primera vez en lo que va de temporada, el equipo Tyrrel ha podido alinear dos coches equipados con motores Renault EF-4-B. Los resultados han sido brillantes, y Ken Tyrrell está dichoso.

- Nuevo diseño de las cámaras de pre-compresión en los Ferrari, y también diferente colocación de la válvula reguladora de la presión del turbo. El sistema de refrigeración se ha variado completamente así como la admisión de aire a las turbinas. Los resultados no parecen buenos.

- Para el equipo Minardi no parecen tener fin los accidentes de Pierre Luigi Martini. En Zandvoort al salirse de la pista en la tercera vuelta han llegado a nueve los coches destruidos por el piloto italiano.

- La Regie Renault decidirá esta semana el futuro de Renault Sport y de su escudería en Fórmula 1. La fabricación de motores parece asegurada. No así la continuidad del equipo.

- Toleman ha anunciado que si no encuentra antes del 31 de diciembre un patrocinador importante, abandonará la Fórmula 1. De todas formas negocia con BMW el poder emplear sus motores el año que viene además de Brabham y Arrows.

- Alfa Romeo podría reaparecer oficialmente en Fórmula 1, abandonando a la escudería Euroracing, que dejaría la especialidad. Los pilotos serían Riccardo Patrese y Alessandro Nannini, que actualmente son compañeros en Lancia.

- En plena campaña de críticas a la Boeing por los accidentes del 747 japonés y el 737 británico, Niki Lauda ha decidido ampliar su compañía con la compra de un 737.

- La Comisión Técnica de la FISA ha decidido anular el proyecto de reducción de cilindrada de los motores a 1.200 centímetros cúbicos que debía ser aplicada a partir de 1988. En cambio se ha confirmado la reducción del consumo del carburante a 195 litros durante los años 86 y 87, y a 185 litros a partir de 1988. Ferrari estará feliz. Se ha prohibido también la celebración de entrenamientos privados. Sólo se admitirán cuatro circuitos para que puedan rodar quienes tengan algo que probar durante la temporada. En Monza habrá nuevas discusiones sobre la forma de disputar los entrenamientos oficiales cronometrados.

- La víspera de los entrenamientos de Holanda, se presentó en el circuito de Brands Hatch el Lola que hará correr el Team Haas FORCE (Fórmula One Race Car Engineering) bajo los colores de Beatrice y que dirigirá el antiguo propietario de McLaren, Teddy Mayer.

El coche debutará en Monza equipado de un motor Hart Turbo, en espera de que el Ford Turbo está a punto. Este motor Ford será finalmente un V-6 que está poniendo a punto Cosworth. El piloto que lo conducirá en su debut es Alan Jones, que ha reemplazado a Mario Andretti al volante del Lola Beatrice de Fórmula Indy en Elkhart Lake.



José María Casanovas

El sueño de la F-1



SE puede programar la ascensión de un piloto de la Fórmula 1? ¿Cuándo veremos un español en una escudería oficial? ¿A cuántos años luz estamos de que suene el himno nacional en un Gran Premio? Son interrogantes que uno se plantea cuando un domingo cualquiera asiste frente al televisor al show de la F-1. Estamos, sin duda, ante la escalada más difícil del deporte mundial. Porque el círculo de élite es muy reducido. Cientos, miles de pilotos sueñan con emular a Jackie Stewart, pero a lo sumo sólo un par cada temporada consigue entrar en una escudería puntera de la fórmula reina.

En España, de lo único que podemos presumir es de acoger a un par de campeones en forma de residentes. Keke Rosberg, por ejemplo, cuando quiere desconectar, cuando quiere perderse, cuando le sale la gasolina por las orejas, se escapa a Ibiza y se recluye en una casa escondida entre el bosque, lejos de la playa, lejos del ruido, donde, por no tener, no tiene ni luz ni agua directa. El mismo extrae el agua del pozo, se acuesta como las gallinas y se levanta con el alba. No concede entrevistas ni lee prensa, tan sólo tiene una obligación, hacer una hora de footing para quemar grasas.

Otro loco de Ibiza por obra y gracia de su mujer, Marlene, es Lauda. Ama por encima de todo el sol mediterráneo, disfruta de un clima que le relaja y ve crecer a sus hijos en paz. Lo único que se le resiste es nuestra lengua, pero últimamente, ya sea por sus escapadas nocturnas al Ku o por su contacto con la jet-set, es capaz de mantener un diálogo primario. La gorra de Niki, su sonrisa tímida, su compañía privada —Laudair— y la belleza de su mujer forman parte del ambiente cosmopolita de Ibiza. Donde, por cierto, sus allegados, sus íntimos, dan por seguro que volverá en 1987 por obra y gracia del todopoderoso dólar a la escudería Beatrice. ¿Y los españoles, qué? Tenemos en

la rampa de lanzamiento a varios candidatos entre miles de aspirantes. Luis Pérez Sala apunta buenas posibilidades, pero habrá que ver la próxima campaña en la F-3000 su auténtica valía. Adrián Campos también progresa, pero la competencia es terrible. Abella está perdiendo el tren, Pareja va por otra vía y salta a la vista que sería un milagro que algún compatriota pudiera sentarse en esta década en el cockpit de un McLaren o Brabham, por citar un par de nombres.

¿Por qué? Por mil razones. Faltan sponsors millonarios. No tenemos una industria propia de monoplasas de competición. No hay ayudas federativas importantes. Tampoco hay trofeos de promoción tipo Fórmula Renault o una Fórmula Nacional equiparable a la F-3. ¡Cómo no! La ausencia de circuitos se nota y marca

la diferencia con Francia, Italia, Alemania o Inglaterra, que tienen actividad semanal.

Aunque nos duela en el corazón, hay que reconocer que en el tema de circuitos somos un desastre. El Jarama ha perdido la onda internacional y se ha convertido en un circuito para amigos. Calafat, todavía peor. Entre querrelas y mandatos judicia-

les no queda tiempo para montar carreras de cierta envergadura. El único que de momento parece hacerlo bien es el Ayuntamiento de Jerez. Su alcalde, Pedro Pacheco, con coraje, decisión y medios, está a punto de asfaltar el tercer trazado permanente del país, lo que tiene su mérito. Y aquí en Cataluña, tras el bombo y platillo de hace tres meses con la consecución de unos terrenos a 30 kilómetros de Barcelona, el proyecto vuelve a estar encallado. ¿Hasta cuándo? El RACE prometió manos a la obra de inmediato y parece que surgen problemas. Por este camino jamás llegaremos a ver a un español en la Fórmula 1. A lo sumo, pagándolo a precio de oro, organizaremos un Gran Premio para que lo gane un extranjero...



PARRILLA DE SALIDA

7 Nelson Piquet Brabham BMW 1-11-074	6 Keke Rosberg Williams-Honda 1-11-647
2 Alain Prost McLaren-TAG 1-11-801	12 Ayrton Senna Lotus-Renault 1-11-837
19 Teo Fabi Toleman-Hart 1-12-310	15 Patrick Tambay Renault 1-12-486
5 Nigel Mansell Williams-Honda 1-12-614	18 Thierry Boutsen Arrows-BMW 1-12-746
8 Marc Surer Brabham-BMW 1-12-856	1 Niki Lauda McLaren-TAG 1-13-059
11 Elio de Angelis Lotus Renault 1-13-078	16 Derek Warwick Renault 1-13-289
26 Jacques Laffite Ligier-Renault 1-13-435	17 Gerard Berger Arrows-BMW 1-13-680
20 Piercarlo Ghinzani Toleman Hart 1-13-705	27 Michele Alboreto Ferrari 1-13-725
28 Stefan Johansson Ferrari 1-13-768	25 Andrea de Cesaris Ligier Renault 1-13-797
22 Riccardo Patrese Alfa Romeo 1-14-240	23 Eddie Cheever Alfa Romeo 1-14-912
3 Martin Brundle Tyrrell-Renault 1-14-920	4 Stefan Bellof Tyrrell-Renault 1-15-236
30 Jonathan Palmer Zakspeed 1-16-257	29 Pierluigi Martini Minardi-MM 1-17-919
9 Philippe Alliot Ram-Hart 1-18-525	24 Huub Rothengatter Osella-Alfa Romeo 1-19-410

CLASIFICACION FINAL

1, N. Lauda (McLaren-TAG), 1-32-29-263; 2, A. Prost (McLaren-TAG), 1-32-29-495; 3, A. Senna (Lotus-Renault), 1-33-17-754; 4, M. Alboreto (Ferrari), 1-33-18-100; 5, E. de Angelis (Lotus-Renault), a una vuelta; 6, N. Mansell (Williams-Honda), a una vuelta; 7, M. Brundle (Tyrrell-Renault), a una vuelta; 8, N. Piquet (Brabham-BMW), a una vuelta; 9, G. Berger (Arrows-BMW), a dos vueltas; 10, M. Surer (Brabham-BMW), a cinco vueltas.

ASI VA EL MUNDIAL

Pilotos

1, A. Prost, 56 puntos; 2, M. Alboreto, 53; 3, E. de Angelis, 30; 4, A. Senna y S. Johansson, 19; 6, K. Rosberg, 18; 7, N. Lauda, 14; 8, N. Piquet, 13; 9, P. Tambay, 11; 10, J. Laffite, 10.

Equipos

1, Ferrari, 75 puntos; 2, McLaren-TAG, 70; 3, Lotus-Renault, 49; 4, Williams-Honda, 25; 5, Renault y Brabham-BMW, 15; 7, Ligier-Renault, 13; 8, Arrows-BMW, 9; 9, Tyrrell-Renault, 4 puntos.

En estos momentos Prost encabeza la clasificación mundial con tres puntos de ventaja sobre Alboreto. Esto no es suficiente para que la ventaja sobre el italiano le deje descansar en las futuras cinco carreras. Será el próximo día 8 de septiembre donde sobre el rápido circuito de Monza, Prost deberá mejorar su puntuación intentando defenderse del posible acoso del italiano, siempre y cuando los ingenieros de Maranello hayan sido capaces de poner remedio a los males tan agudos que padecen los Ferrari desde el Gran Premio de Austria.

Gigi Corbetta,
enviado especial



Teo Fabi (19) volvió a hacer una gran carrera mientras aguantó el motor. Mientras tanto el caos en Renault y Alfa Romeo alcanzó muy altos niveles. Patrese y Warwick se engancharon. Nuevos aires para De Cesaris, que dejará de conducir el Ligier Renault n.º 25. Con quien da gusto contactar es con el box de McLaren-Porsche, en donde funciona esta clase de relaciones públicas (foto inferior)



Al cumplirse las últimas quince vueltas, las posiciones estaban prácticamente definidas, con Lauda primero, que rodaba a un ritmo magistral sin cometer errores. Le seguía su compañero de equipo Prost, que, desencadenado, intentaba dar alcance al austriaco. Con esta lucha se demostraba claramente la superioridad de los McLaren a los cuales nadie podía acosar.

Ayrton Senna, al ver la situación, se mantenía en tercer lugar sin intentos de mejorar y sin forzar su Lotus que ya en los entrenamientos había acusado serios problemas de temperatura. A mucha distancia de los tres primeros, Alboreto rodaba con regularidad intentando sacar el mayor partido a su Ferrari, que por culpa de una pésima estabilidad no le permitía aprovechar la potencia del motor y mantener el liderazgo en la clasificación del campeonato.

Mientras tanto Piquet, que había salido el último, no paraba en su remon-



Lauda = BOSS

tada y logró situarse en la octava posición luchando con verdadera tenacidad y demostrando vuelta a vuelta su categoría de gran piloto.

En las últimas vueltas se mantenían las mismas posiciones a excepción de Prost que ya había alcanzado a Lauda y le talonaba desesperadamente, incluso con alguna excursión por la hierba, en busca de los nueve puntos de la victoria. Al banderazo de llegada Lauda era el primero, seguido a poca distancia por Prost y más lejos por Senna, Alboreto, De Angelis, Mansel, Brundel y Piquet.

La victoria de Lauda ha sido merecida con creces y sin apelación posible. Sin embargo, si Prost no se hubiese visto obligado a parar durante 18,40 segundos en boxes para cambiar los neumáticos y sustituir las pastillas de frenos, la lucha final para el primer puesto habría quedado en la historia de la Fórmula 1 como una de las más emocionantes.

RALLYE DE LOS MIL LAGOS

PEUGEOT MUNDIAL

NOVENA prueba del Campeonato del Mundo, el Rallye de los 1.000 Lagos o «Jyvaskylan Suurajot» como es conocido en el país donde se celebra, ha supuesto para Peugeot su primer título

to. Por su parte, Audi presentaba oficialmente en Europa dos Audi Sport Quattro S1 para Hannu Mikkola y Stig Blomqvist, con mayor reparto del peso sobre el eje posterior. Lancia finalmente terminaba acudiendo a la prueba fina-



mundial, doce meses después de que Ari Vatanen obtuviese para la marca francesa la primera victoria del Peugeot 205 Turbo 16 en el mismo escenario. Un título mundial que ya era previsible a principios del año y que matemáticamente hubiese podido ser realidad tras la victoria de Timo Salonen en el Rallye de Argentina de no haber mediado la segunda posición del Audi Quattro del austriaco Wilfried Wiedner. En Finlandia, el sueco Kalle Grundel sustituía a Ari Vatanen en el equipo Peugeot tras su accidente en el rallye sudamericano, disponiendo junto a Salonen de sendos Peugeot 205 Turbo 16 Evolución 2, con la novedad de que montaban dirección asistida, que incrementaba el peso del coche en 12 kilos. Tras su debut en el Tour de Corse a manos de Bruno Saby, este modelo había venido sufriendo intensos ensayos en distintos terrenos, tando en manos de los pilotos del equipo oficial como de Jean-Pierre Jabouille, tendentes a eliminar un marcado subviraje que, en palabras de Timo Salonen en la ya tradicional conferencia antes del rallye, había quedado completamente resuel-

landesa con el veterano Lancia Rally en sustitución del esperado Delta S4, con Markku Alen como primer piloto y Henri Toivonen, que reaparecía tras su accidente en el Rallye Costa Esmeralda. La inscripción la completaban Toyota, con Juha Kankkunen, sorprendente vencedor del Rallye Safari, y Bjorn Waldegaard, mientras que en el Grupo A el equipo Volkswagen tenía un buen contingente de adversarios entre pilotos suecos y finlandeses.

El Rallye de los 1.000 Lagos es, ante todo, una gran fiesta en Finlandia, y las estadísticas afirman que un 10 por 100 de su población acude a presenciar la prueba. Por ello la lluvia no arredró ni a los espectadores ni a los pilotos, que no tardaron en comprobar lo deslizante del terreno. En el primer tramo Alen tenía una pequeña salida, pero sin más consecuencias, siendo imitado por su compañero de equipo Toivonen, que dejaba el capot delantero de su Lancia Rally completamente doblado. Igualmente, Grundel y Mikkola presentaban ostensibles huellas en su carrocería de sus excursiones en este mismo tramo. Timo Salonen obtenía el mejor tiempo,



pero en las siguientes especiales era Markku Alen quien maravillaba a todos con su Lancia Rally enfrentándose a los vehículos de cuatro ruedas motrices en su propio terreno. Los Audi marchaban en formación sin mayores problemas con Blomqvist por delante de Mikkola, mientras que en Toyota Juha Kankkunen se mostraba notablemente más rápido que Waldegaard.

Al término de la primera etapa Alen ocupaba la cabeza de la prueba, con siete segundos sobre Salonen, trece sobre Blomqvist y treinta sobre Mikkola. Sin embargo, esta diferencia quedaba enjugada al término del primer tramo de la segunda etapa. Los problemas comenzaban para Mikkola en la misma salida del parque cerrado, al tener que ser empujado su Audi para arrancar. También Blomqvist se quedaba sin la segunda velocidad durante algunos tramos, aunque ello no era óbice para superar a Alen, que se veía relegado a la tercera posición perjudicado por su tarea de ir abriendo las trazadas sobre el húmedo suelo. El primer abandono de importancia era el de Juha Kankkunen, en las inmediaciones de su localidad na-



Con esta victoria, Peugeot se alza con el Campeonato del Mundo de Constructores. Timo Salonen (arriba) realizó un rallye sin fallos con el nuevo 205 Evolución 2. Markku Alen (junto a estas líneas) inquietó a Salonen en los primeros compases del rallye, llegando a estar en cabeza y realizando una magnífica carrera con el Lancia Rally. El equipo Audi presentaba el Sport Quattro S1, que tuvo muchos problemas mecánicos; Mikkola abandonó y Blomqvist terminó en segunda posición, a casi un minuto del Peugeot.



El piloto alemán Kalle Grundel, que sustituía en el equipo Peugeot al accidentado Ari Vatanen, estrenaba junto con Salonen el nuevo Evolución 2. En los primeros tramos se vio retrasado por una salida. Finalmente mantuvo un bonito duelo con Toivonen (Lancia Rally), y no pudo evitar que éste le superara por dos segundos al término del rallye.

tal, al romper el puente trasero de su Toyota Celica Turbo.

En la primera posición Salonen únicamente se veía afectado por problemas de amortiguación, pero el finlandés se mostraba tranquilo consciente de su ventaja, que lenta pero inexorablemente iba aumentando. Una superioridad

que el propio Stig Blomqvist reconocía al final del rallye, pero que sin embargo era más o menos la misma que la conseguida con la antigua versión del Peugeot 205 Turbo.

Durante la tercera etapa iba a comenzar el calvario de Hannu Mikkola, que finalmente terminaría con su aban-

dono: una salida de carretera le costaba dieciséis minutos en su asistencia para sustituir la suspensión y el semieje de la rueda posterior derecha, y más tarde una pérdida de aceite por un sitio desconocido ocasionaría la rotura del motor después de varios amagos de incendio. Tras Salonen, Blomqvist y Alen

Rafa Cid

“Cosas de mujeres”

CREO que todo el mundo conoce la perfecta capacidad de las mujeres para desempeñar cargos —públicos o privados—, lo que sí está en tela de juicio es la experiencia para hacerlo, obviamente condicionada —y justo es reconocerlo— por el escaso tiempo en que la incorporación femenina se hace paulatinamente habitual.

Tertulia en una peluquería, y claro, sale el tema de que el alcalde de Vigo tiene un chalet, y —apunta una de ellas—, «se rumorea que se está construyendo otro en Madrid a nombre de su esposa...».

Murmullo general, admiraciones y exclamaciones. Pero, hete aquí, que una de las clientas de la peluquería es la hija de la concejala de limpieza, y la niña va y se chiva a mamá...

Mamá viene corriendo a comprobar y llama al 092 —los chicos del Visadiesel—, que se presentan ante las buenas de las señoras para comprobar si ha

habido injurias al alcalde, solicitando la documentación a la «presunta injuriadora».

No sabemos las implicaciones que tiene el cargo de concejala de limpieza, pero doña María Arán se ha pasado totalmente de frenada.

Y miren ustedes, por donde, hoy que pensábamos dar la enhorabuena al Ayuntamiento vigués, que ha donado nada menos que «un kilo» para que el rallye de las Rías Bajas pudiese celebrarse, sale el tema de la concejala y nos estropea la felicitación.

Pues sí señor, «un kilito» para el rallye, que no es (moco), y los chicos

de la Xunta mandaron una propina de 50.000. ¡Señor, Señor...! Pero, ¿y todo aquello del turismo?, ¿Y los veintinueve años del rallye? ¡Pero hombre, pero hombre!, ya sabemos que el tema es más municipal que otra cosa, pero de ahí, a una propina...

Yo me supongo que la cosa fue así por lo ocu-

pados que andan con el tema de las elecciones, pero, ¡qué ocasión perdida para ganarse la simpatía de los «chalaos de las carreras»!

Don Manuel anda estos días gastando suelas de zapatos por su tierra natal, y como es habitual en él, «haciendo currar» de lo lindo a todos los que le siguen. Aunque yo era un chaval, a don Manuel le recuerdo presidiendo una cena en el Aero Club de Vigo durante la entrega de premios correspondientes a la IV edición (1966), foto que publiqué en mi libro «Breve historia del Rallye a las Rías Bajas». Pues bien, señores conselleiros, lo que don Manuel presidía en 1966, sigue hoy en día vivo gracias a muchos desvelos, mucho trabajo.

Esperemos que la Xunta figure el año que viene en un nivel más parejo con el que ha tenido este año el Ayuntamiento vigués, a pesar de «los escobazos» de su concejala.



mantienen sus posiciones con más o menos problemas, el sueco golpeaba una rueda contra una piedra y el piloto de Lancia se salía de la carretera perdiendo medio minuto y necesitando la ayuda de los espectadores para continuar. Mientras tanto, los segundos pilotos de Lancia y Peugeot, Toivonen y Grundel, tras solucionar los problemas de chasis delantero el uno y de dirección el otro, se deshacían con facilidad de Bjorn Waldegaard para protagonizar una bonita lucha junto a Per Eklund (Audi Quattro) por la cuarta posición.

Duelo por el cuarto puesto

La ventaja inicial de Toivonen se vio anulada al efectuar Henri dos tramos con una sola marcha antes de cambiar la caja de cambios antes de la salida de un tramo, invirtiendo casi veinte minutos. Con ello Grundel superaba y era igualado por el piloto de Lancia en el penúltimo tramo. Allí Henri Toivonen se empleaba a fondo y lograba la cuarta plaza por tan sólo dos segundos.

El finlandés Mikael Sundstrom y su Ritmo 130 Abarth ocupaban la primera posición del Grupo A durante casi medio rallye hasta su abandono a causa del embrague. Su lugar lo pasaba a ocupar de nuevo un tracción delantera, en concreto el sueco Lars Erik Torph, piloto oficial VW en su país, con escasa diferencia sobre su compatriota Michael Ericsson, vencedor del Grupo A en el RAC Rallye del pasado año, con su Audi 80 Quattro. Torph debía afrontar dos tramos con el puente trasero roto, lo que aprovechaba Ericsson para imponerse. Los dos integrantes del equipo oficial VW, Kleint y Wittmann, se vieron superados en todo momento.

En definitiva, victoria para Timo Salonen en su undécima participación en el Rallye de los 1.000 Lagos, con un récord inigualable al haber terminado en todas las ocasiones, dos de ellas en segundo lugar. También Peugeot iguala con esta victoria el récord de victorias de Alpine y Audi, con grandes posibilidades de establecer una nueva marca, en uno de los rallyes más prestigiosos del Mundial.

Texto y fotos: Esteban Delgado

CLASIFICACION FINAL

- 1, Salonen-Harjanne (Peugeot 205 Turbo), 4 h. 10 m. 35 s.; 2, Blomqvist-Cederberg (Audi Sport Quattro), a 48 s.; 3, Alen-Kivimaki (Lancia Rally), a 3 m. 39 s.; 4, Toivonen-Piironen (Lancia Rally), a 11-26; 5, Grundel-Dieckmann (Peugeot 205 Turbo), a 11-28; 6, Eklund-Whitlock (Audi Quattro), a 12-53; 7, Waldegaard-Thorszelius (Toyota Celica Turbo), a 19-33; 8, Ericsson-Reinhard (Audi 80 Quattro), a 27-16; 9, Torph-Svanstrom (VW Golf GTi), a 27-51.



MARBELLA: CARRERAS PARA LA «JET»

LA Federación Andaluza está empeñada en hacer de Puerto Banús un circuito de carreras, y el proyecto parece totalmente viable si los responsables de la organización logran efectuar las modificaciones imprescindibles y dotar el recorrido de las máximas medidas de seguridad.

El circuito, pensado en principio para ser utilizado en la temporada baja de la zona, cuenta con el beneplácito de comerciantes y autoridades, que ven en las carreras de coches una forma más de promocionar «el Puerto». El presupuesto inicial que barajan los responsables del automovilismo en Andalucía oscila entre los diez y doce millones de pesetas, a los que hay que añadir las aportaciones de otros organismos.

En principio, el Puerto Banús Internacional Prix, la primera carrera que se piensa celebrar y de cuyo resultado depende el futuro de Puerto Banús como circuito urbano, está prevista para finales de marzo, con lo cual, de llevarse a cabo los planes de los organizadores, sería la primera prueba del calendario, aunque no se descarta la posibilidad de celebrar una carrera no puntuable. Los planes se centran en el Campeonato de España de Producción, Copa Renault, Copa Polo —si el próximo año se inicia este campeonato— y barquetas, para lo que, si fuera necesario, se traerían en alquiler coches de Inglaterra. Además del aspecto meramente deportivo, el programa se completaría con una serie de exhibiciones.

El trazado, que bordea casi en su totalidad el pequeño centro urbano de Puerto Banús y discurre por el mismo borde del puerto deportivo, tiene una longitud de 2.038 metros, siendo las zonas más estrechas de 7,20 metros, y las más anchas de 9 metros, aunque algunas curvas, después de las modificacio-

nes imprescindibles que se deben realizar, pueden llegar a los once metros.

De momento, el proyecto es viable y ahora todo depende de conseguir el presupuesto necesario, aunque esto no parece ser un problema en los dominios de la «jet».

JEREZ: SIGUE LA MARCHA

Las obras del circuito de Jerez siguen su marcha, y todo estará listo el próximo día 19 de septiembre para recibir a los inspectores de la FISA y la FIM. Dada la marcha de las obras y la fecha de la inspección, es muy posible que la primera carrera se celebre ya la próxima temporada, con las instalaciones terminadas. Una de las modificaciones



que se han incluido recientemente en el proyecto es la realización de una variante que permita dividir la pista en dos, con lo cual las futuras escuelas de pilotaje de coches y motos podrán funcionar a la vez al tener cada una un recorrido independiente.

Por otra parte, el circuito de Estoril, no muy lejano de la zona, ha sido nacionalizado por el Gobierno portugués, que será en el futuro quien lo regente.



BALLESTA



Tarjetas Postales

POR la costa, la península del Morrazo va desde Moaña, en la ría de Vigo, hasta Bueu, en la ría de Pontevedra, y todo ese mar azul y esa tierra verde es como mi segunda residencia en la Tierra.

Uno de los pueblos más interesantes del Morrazo es Hío, a donde se puede llegar por Aldán, subiendo por una corta y empinada carreterilla rodeada de viñas. En Hío está uno de los cruceros o calvarios más impresionantes de Galicia, de una belleza casi brutal, por lo inmediata que resulta.

Siempre pensé que el calvario o cruceiro de Hío era bastante antiguo, pero «El Faro de Vigo» me revela que no. Publica el excelente colega que dirigiera Alvaro Cunqueiro un artículo sobre el monumento con una foto de su autor: José Cerviño, alias «Pepe da Pena», que murió ciego en 1922.

Cerviño, que nació en Cotobade (Pontevedra) en 1843, era un canteiro que en sus ratos libres o cuando llovía gustaba de esculpir la piedra. En la foto está con su segunda esposa, Telesfora Cerviño Montero, y con una hija y un sobrino. El Pepe da Pena, que usaba barba, tiene aspecto de hombre melancólico y ensimismado, un aire tímido y una sonrisa de pobre, pero digno. Doña Telesfora es pequeña, de rostro anguloso, pero fino y agradable. Lleva el pelo muy peinado y aplastado, partido en dos por la raya en medio y va de campesina. Tiene en brazos al niño, rubio y pelón, de rostro asustado ante la cámara (o tal vez sea la niña, que no se identifica muy bien), mientras que el otro personaje infantil asoma la



El cruceiro de Hío

cabeza cerca de Pepe, mirando con cara de pocos amigos.

Resulta que el nieto del escultor popular, Manuel Ríos Cerviño, es el actual presidente de la Federación Española de Tiro Olímpico. El artículo de «El Faro» reseña una fiesta en la que se hizo entrega al nieto de Pepe da Pena de una bandeja de plata en recuerdo y agradecimiento por la obra del cruceiro, realizada en su día a ratos perdidos y de modo absolutamente gratuito.

Es muy posible, pues, que el papá del presidente de la Federación Olímpica de tiro sea precisamente el niño de la foto. El camino que va de un picapedrero y artista superdotado a la presidencia de una Federación de Tiro Olímpico es una incógnita. O una novela.

La fiesta homenaje al artista popular que hizo el cruceiro terminó con la degustación de un vino de Hío, dice la crónica. Todo el Morrazo está lleno de viñas, minúsculas viñas, microscópicas propiedades que en su

Xavier Domingo

conjunto deben producir una considerable cantidad de vino «subterráneo». Son viñas cuidadas con mimo, pero enormemente anárquicas. Cantidad de cepajes crecen mezclados, y toda la uva es «estrujada», como dicen por aquí, al mismo tiempo. La elaboración es del todo artesanal y casera y, ¡ay!, se nota...

Los vinillos son apenas zumo de uva fermentado, recién fermentado. La segunda fermentación la hacen en la botella. Su acidez es tremebunda y hay que tener el estómago blindado y muy hecho a ella para poderla soportar. Sin embargo, para los paisanos y cosecheros no hay en el mundo vino mejor. Dicen que su vino es muy bueno «porque no es químico», y de ahí no les vais a sacar.

Por si acaso, yo me llevo, pues, a Galicia mis cajas de vino. Son las ventajas del coche-tren. Puedes cargar el auto a tope y viajar tranquilamente, y será ideal cuando la Renfe se ponga a la hora europea. Pero como está hoy tampoco va tan mal. Duermo toda la noche de un tirón, y al llegar a Vigo por la mañana, fresco y tranquilo, al volante de mi auto-bodega atravieso el puente de Rande y hago la ruta del Morrazo despacito y con buena letra. La carretera va bordeando la costa, es alegre y bella. El bosque huele a mar. Los puertos de pescadores dormitan aún. Las bateas, panzudas pagodas, se mecen con suavidad y dan a la ría un aire exótico. Es otro mundo. El tiempo parece detenido. Lo detuvo, en efecto, Pepe da Pena, que hace pocos años levantó en Hío un cruceiro que ya parece medieval.

AÑOS 60: HACIA UNA ESPAÑA GRANDE



SENEN FLORENSA, JOSÉ SANJUAN, JIMENEZ, JOSÉ ESTEBANEZ, ROBERTO CENTENO, JACINTO RÍOS HOMBRAVELLA y JOSIP OLIVER
La España del desarrollo
Años de boom económico

- El «boom» económico.
- La emigración.
- El milagro alemán.
- Los Planes de Desarrollo.



Algunas tarjetas le dan crédito. Esta le acredita como ser humano excepcional.

Hoy el dinero es de plástico.

Seguramente usted lo lleva en su cartera. O en su bolso. Las tarjetas de crédito resultan prácticamente indispensables para todo. Con ellas se puede adquirir cualquier cosa o pagar la cuenta de cualquier servicio hasta en el último rincón del mundo. Basta con su firma. Que es dinero. Dinero que como siempre sirve para conseguir muchas cosas. También para ayudar a salvar la vida natural.

Hágase socio de ADENA. Vale la pena. Y le costará muy poco dinero. A cambio recibirá tan solo una sencilla tarjeta de plástico. Con ella usted no podrá comprar nada. Ni obtener ningún servicio. Pero —se lo aseguramos— habrá prestado un gran servicio a la humanidad.

Su dinero servirá para proteger algo que ya de por sí no tiene precio: la vida.

Y su tarjeta de ADENA será probablemente la más valiosa que haya llevado jamás en su cartera. O en su bolso.

Porque le acredita a usted como ser humano verdaderamente excepcional. Sea usted quien sea.

Si está de acuerdo, no tiene más que firmar abajo. Muchas gracias.



WORLD WILDLIFE FUND
Asociación para la Defensa de la Naturaleza

**Por sólo 1.500 ptas., hágase socio de ADENA.
Nos basta su firma.**

Por favor, rellene y envíe este cupón con sus datos, e indique la forma de pago que le sea más cómoda.

Nombre _____

Dirección _____ D.P. _____ Ciudad _____

Provincia _____ Forma de pago _____ Firma _____

 C/. Sta. Engracia, 10.
28010 Madrid

Deseo hacerme socio
de ADENA

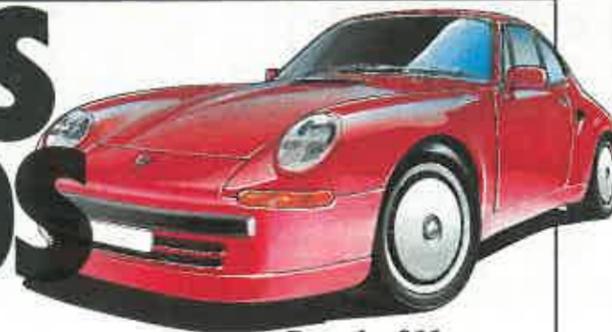
COMO VAN LOS BMW 324 DIESEL Y 325i

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

31 de agosto 1985

Núm. 97 • 175 ptas.

LOS NUEVOS DEPORTIVOS



Porsche 911



Rover MG



Seat Ibiza Cabrio



Ferrari 328 GTS

PRUEBA
15.000 KILOMETROS
CON EL SEAT
MALAGA DIESEL



FORD SCORPIO 2.0i
FRENTE A R-25 GTX

