

PARABRISAS QUE DEJAN CIEGO

LISTA DE COCHES QUE LOS LLEVAN

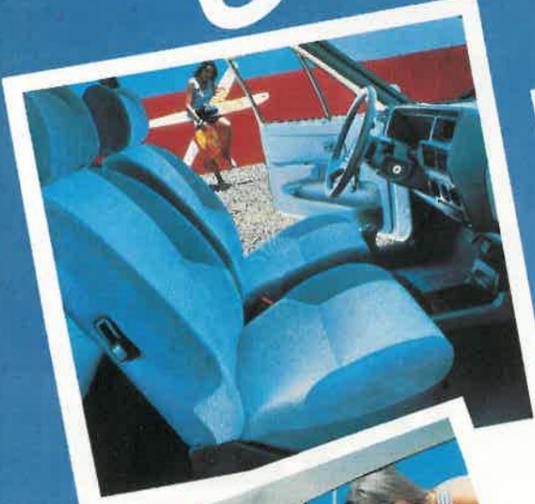
**PRUEBA DE LOS DIESEL PEQUEÑOS
ASI SERAN LAS AUTOVIAS SOCIALISTAS
EL COCHE QUE ESPAÑA NO QUISO**



SORTEAMOS ESTE PORSCHE

¡Llegó tu Fiesta!

NUEVO



NUEVA ECONOMIA

4,8 litros a los 100 Km. (*):
Una revisión cada 20.000 Km.
12 meses de garantía. 6 años
de garantía anticorrosión.

4,8L./100 KMS.

NUEVO CONFORT

Amplio y moderno interior.
Asientos muy cómodos.
Avanzado panel de instrumentos.
Asiento trasero abatible parcial
y totalmente.



MÁS DIVERTIDO

5 velocidades.
Moderna línea aerodinámica.
Motores de 957 y 1.117 c.c.
Velocidad punta de 145 Km/h.
Maniobrabilidad y agilidad.

5ª MARCHA

(*) O.M. 5-6-82

Desde 460.200 Ptas. F.F.

Mi Fiesta y yo.



Ven a ver tu nuevo Fiesta en cualquiera de los 300 Puntos de Venta y Servicio Ford. Recuerda: Ford Credit. Paga tu Ford con dinero Ford.

NUEVO FORD FIESTA **Diseño y Calidad.**

Esta semana

DESPUES de tantos años de cargar con la patria sobre mis hombros, es decir, después de tantos años de escribir fundamentalmente sobre política, hora es ya de escribir algo serio, es decir, de escribir sobre el automóvil.

Nada hay más serio en la civilización del siglo XX que ese bicho, máquina, mito, sirena o fábrica que sobre cuatro ruedas ha dotado a los hombres de nuestro tiempo de una capacidad de moverse y conocer como no hubiera imaginado Da Vinci en la noche más enloquecida de sus sueños.

Para MOTOR16, el automóvil es mucho más que una máquina, mucho más que un brillante amasijo de tornillos, bielas o servomecanismos. Es, además, un esfuerzo de inteligencia, investigación y organización de unos grupos de hombres y empresas que crean y combaten en el mercado mundial y, al hacerlo, cambian nuestra vida y nuestro mundo. Y como somos optimistas, además, creemos que estos cambios significan progreso humano, zancadas hacia el futuro, mejoras potenciales de la vida, a pesar de todas las amenazas que inevitablemente traen consigo.

El automóvil tiene otro aspecto que no se puede olvidar: el del inmenso jolgorio que proporciona al hombre que lo ama. Trataremos por todos nuestros medios de potenciar ese aspecto lúdico del automóvil para que nuestros lectores saquen el mayor provecho de sus máquinas. Desde la gastronomía hasta la aventura, pasando por los viajes de fin de semana y el turismo bien hecho, en MOTOR16 habrá secciones

semanales que permitan al lector aumentar su diversión motorizada.

Pero también el automóvil tiene enemigos y problemas. Y el primer enemigo del coche en la España de hoy es la inaudita pobreza de la red de carreteras que padecen dos tercios del país. Y ahí vamos a combatir a fondo, promoviendo por todos nuestros medios fórmulas y estados de opinión que sean capaces de terminar con esas famélicas carreteras españolas atestadas de automóviles y camiones hasta la muerte y el espanto.

En España hay más accidentes, más dolor y más muerte en carretera que en casi todos los países modernos de Occidente. Y ello no es casualidad, al contrario, es el resultado inevitable y cansado de una red de carreteras casi tercermundista asentada en el cuarto país productor de automóviles de Europa. Esta disfunción tiene que terminar y sólo puede hacerlo mejorando radicalmente nuestra red de autopistas y carreteras. MOTOR16 no se resigna a la muerte involuntaria de tantos españoles, ni cree que sea

Arrancamos



accidental. Existe además un responsable de la mayoría de esos accidentes y es quien pueda y no mejore la red de carreteras.

Estas y muchas cosas más defenderemos en MOTOR16. Además, trataremos de divertirles y, desde luego, nuestros estudios sobre el coche en cuanto a máquina van a ser los mejores y más comprensibles del país. Así sabrá usted lo que compra y por qué lo compra. Aunque para ello, como es natural, previamente deberá usted comprar MOTOR16.

Juan-Tomás de Salas

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16.	60 MOTOS.	BMW K 100: Una moto socialdemócrata.
7 Cómo ganar el Porsche de MOTOR16.	64 ATREVASE A...	Reparar rasguños.
8 ACTUALIDAD. Parabrisas que dejan ciego.	67 MERCADO.	Las ofertas de la semana.
17 LO ULTIMO. El R-5 ya tiene sustituto.	68	Precios de coches nuevos.
32 FUERA DE SERIE. El Porsche que España no quiso.	72	Precios de coches usados.
35 A FONDO. Volkswagen Passat: sólo pasable.	76 CAPRICHOS.	Bicicletas para llevar en coche.
42 GENTE SOBRE RUEDAS. Tierno Galván: «Los coches son para correr.»	77 CUENTENOS SU CASO.	
48 OCIO. Motonaves demasiado rápidas y caras.	79 «MI PRIMER AMOR».	Concha Velasco y su «cuatro-cuatro».
51 VIAJES. La Soria del presidente.	80 GUIA PERSONAL...	
53 Xavier Domingo.	81 CARMEN RICO-GODOY.	Lo que cuesta ser normal.
54 DEPORTE. Un campeón de tres estrellas.	82 JUAN BALLESTA Y VELOGRAMA.	

Pág. 12

En 1991 no tendremos más autopistas, pero sí veinte mil kilómetros de carreteras de lujo, explica el ministro Julián Campo, en exclusiva.



Pág. 22

Los tres diesel más pequeños del mercado, probados comparativamente por MOTOR16. ¿Cuál resulta más económico? ¿cuál es el mejor?





CAMION NUCLEAR NO, GRACIAS

ESTE espeluznante camión de 56 metros de largo y 144 ruedas se ha arrastrado a cuatro kilómetros por hora desde Alicante hasta la central nuclear de Trillo (Guadalajara), cargado con las piezas de un alternador para dicha central.

Su paso ha sido objeto de múltiples protestas por parte de ecologistas y grupos antinucleares, pero nadie se ha quejado por el indudable daño que esta mole de 700 toneladas hace a las carreteras y por los trastornos que ha supuesto para los usuarios en su lenta y dificultosa marcha, amén del indudable peligro latente que entraña un vehículo de estas características: Nuclear, ve en tren, gracias.

GASOLINA GRATIS EN BELGICA

No ha leído mal el titular: en Bélgica por aquello de la competencia y el libre mercado, que allí es de verdad, han repartido, y la foto lo demuestra, gasolina gratis el pasado 12 de octubre. Durante esa jornada, y para felicidad de los automovilistas belgas, las estaciones de servicio regalaban la gasolina, que habitualmente cuesta 97 pesetas el litro, y sólo cobraron las 40 pesetas que se lleva por litro el Estado belga.



ALARMA BMW

EL pasado fin de semana BMW avisó, en un dramático comunicado, que sus coches de la nueva serie 3, a excepción del 315, fabricados entre el 6 de julio y el 14 de octubre, equipaban unas cerraduras anti-robo de dirección defectuosas, que pudieran bloquearse indebidamente.

El problema se descubrió a raíz de un fallo en el coche de un cliente alemán, pero no hay constancia de que se hayan producido accidentes gracias a la rapidez de respuesta de BMW, que invirtió mucho dinero en revisar y reparar todos los coches durante un fin de semana. En España el problema se solventó con facilidad, pues afectaba a poco más de trescientas unidades. Un gesto positivo de BMW, que ha demostrado actuar con eficacia y rapidez ante un problema que otros hubieran callado. Hace un par de años, BMW hizo una revisión de este tipo sobre sus modelos de la serie 5.



Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso. Director: Tomás Cavanna. Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesores de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor-Jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); Angel Carhenilla (Arte y Fotografía); Sergio Picione (Producto). Redacción: Enriqueta Antolín, María Jesús Benet, Angel Marco, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. País Vasco: Ander y Gorka Landaburu y Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz (Italia); Pedro Antonio Chocano (Francia); Peru Egurbide (Reino Unido); Alfonso Rojo (Estados Unidos); Miguel Segura (Alemania). Diseño: Juan G. Francos, Juan González. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Martling, María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbeta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simónnetta Garib (Pruebas); Angel González (Video); Antonio González (Tira de humor); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Rafael Lombar (Motos); Enrique Llorca (Ilustraciones); Julio César Montenegro (Pruebas); Ignacio Moreno (Tira de humor); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); Caridad Plaza («Mi primer amor»); Carmen Rico Godoy (Humor); José Luis de la Viña (Náutica).

Director gerente: Juan González Díaz. Director de Publicidad: Miguel Angel Martínez. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Director Administrativo: Alfredo Uriarte. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17. Teléfonos: 407 27 00 — 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-17. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-17.

Es una publicación del GRUPO 16. Director general: Alfonso de Salas. Director comercial: Ramón Sánchez Paños. Director de Publicidad: Balbino Fraga. COPYRIGHT 1983. Depósito legal: M-30247-1983 (provisional)

GUERRA DE PRECIOS

General Motors España se ha visto obligada a paralizar la campaña publicitaria del Opel Corsa SR, al comprobar que Ford lanzaba al mercado su nueva gama Fiesta, a precios incluso más bajos que los antiguos. G. M. trata de rectificar para conseguir precios competitivos y, para ello, ha cursado consulta a Detroit... Son los problemas de tener que decidir fuera de España.



CATALUÑA EXPORTA RUEDAS

La firma catalana Nagesti ha diseñado y fabricado para la marca suiza JJD un nuevo concepto de rueda para automóvil. El éxito ha sido tal que marcas como Porsche, Mercedes y Opel están interesadas en ella, pues suma a su sencillez grandes ventajas prácticas mediante la sencilla teoría de aplicar a los turismos un tipo de rueda «gemela» similar a la empleada en los camiones.

Con esta revolucionaria rueda compuesta de varias ruedas estrechas unidas entre sí, se acortan las distancias de frenado y se gana en estabilidad direccional, además de reducirse mucho el riesgo de derrapaje y, por supuesto, elimina los riesgos del pinchazo. La idea ha tenido tanto éxito que Good-Year y Pirelli ya han fabricado neumáticos experimentales para esta llanta fabricada en España y cuya comercialización está prevista para finales de año.

... Y ACELERAMOS

NO conforme con arrancar a la primera, MOTOR16 ya ha batido su primer récord, recorriendo los 1.000 metros desde parado con bastante más movimiento del habitual: dos inocentes números de prueba, sin difusión externa, han servido para que la competencia nos trate de copiar descaradamente, para que un par de fabricantes nacionales nos regañen, cariñosamente, por atrevernos a opinar y para que el director de Táfico, José Luis Martín Palacín, nos niegue el pan y la sal.

Todo ello es buen síntoma para el automovilista que, por fin, puede disponer en España de una revista que vela por sus intereses, en la línea de las principales publicaciones especializadas europeas.

La Prensa del motor tiene un gran peso específico en nuestros países vecinos, como lo prueban sus cifras de tirada: en Italia, «Gente-Motori» (550.000 ejem./mes) y «Quattroroute» (472.000 ejem./mes); en Alemania, «Autor Motor und Sport» (500.000 ejem./quincenal) y «Autozeitung» (165.000 ejem./quincenal); en Francia, «L'Automobile» (325.000 ejem./mes) y «L'Auto-Journal» (376.478 ejem./quincenal); en Inglaterra, «Motor» (58.000 ejem./semana) y «Autocar» (54.000 ejem./semana).

En España, MOTOR16 aparece en un momento clave, cuando se ha alcanzado el cuarto puesto entre los productores europeos, y cuando se comienzan a aliviar las barreras

aduaneras, para que los usuarios puedan elegir: ya existen en el mercado más de doscientos cincuenta coches distintos y de aquí a tres años llegarán a los mil.

Van a ser tres años clave que MOTOR16 pretende marcar muy de cerca, semana a semana, tratando de colaborar en la difícil tarea de adaptar nuestra estructura automovilística a los patrones europeos.

Para conseguirlo se ha realizado un gran esfuerzo, montando una de las redacciones más numerosas y mejor equipadas del país. Había que hacerlo así para no vivir del recorte y la tijera; del plagio y la matrícula extranjera.

Es un intento serio de hacer una revista digna de usted, lector, que a fin de cuentas va a decidir nuestro futuro.

Queremos que usted acelere con nosotros y, por ello, le ofrecemos las mejores ofertas: sorteo de un Porsche entre los lectores, descuento del 40 por 100 en las suscripciones, obsequio de la tarjeta Mondial Assistance y, por supuesto, la mejor información para el automovilista. Suba a MOTOR16, acelere... y el que venga detrás que arree.

Tomás Cavanna



CIENTOS OCTANOS

● Si la Magistratura de Turín obliga a Fiat a vender los Pandas exportados a Italia con su marca original, el fabricante español contará en aquel país con la mayor red de ventas de su historia, al sumar la suya propia, distribuidora de los Ronda y Fura, más la total de Fiat en Italia, para los Pandas.

● La firma alemana Volkswagen está pasando serias dificultades en EE.UU. La participación de la marca germana en el mercado norteamericano es ahora de un 1,8 por 100, frente al 6,7 por 100 que poseía hace diez años.

● Las compañías japonesas que han realizado importantes inversiones en empresas europeas para abastecerse de componentes industriales

se muestran muy preocupadas por los precios, puntualidad de los suministros y, sobre todo, la baja calidad de los productos.

● El presidente de Seat, Juan Miguel Antoñanzas, ha desmentido los rumores de su próxima dimisión, que circulaban con cierta intensidad la pasada semana. Se hablaba, incluso, de tensiones entre Antoñanzas y los directivos del INI.

● Ben Heiderich podría fabricar los helicópteros estadounidenses Spitfire en España, de acuerdo con un plan trazado en colaboración con SODIAN. Las negociaciones con el INI duran ya cuatro años. Sería una forma de aprovechar al máximo las posibilidades de la organización Heiderich-Ornilla.

GHEISA TODO TERRENO

Un nuevo producto hispano-japonés se ha lanzado al mercado. Ha sido una Yamaha DT-80 fabricada en Hospitalet (Barcelona). Se trata de una versión de las denominadas «trail», que lo mismo sirven para circular por carretera que para meterse por malos caminos. La nueva DT-80, que se puede conducir desde los dieciséis años, lleva un motor de 72 centímetros cúbicos, cambio de cinco velocidades y suspensión cantilever.



RENAULT 9 DIESEL

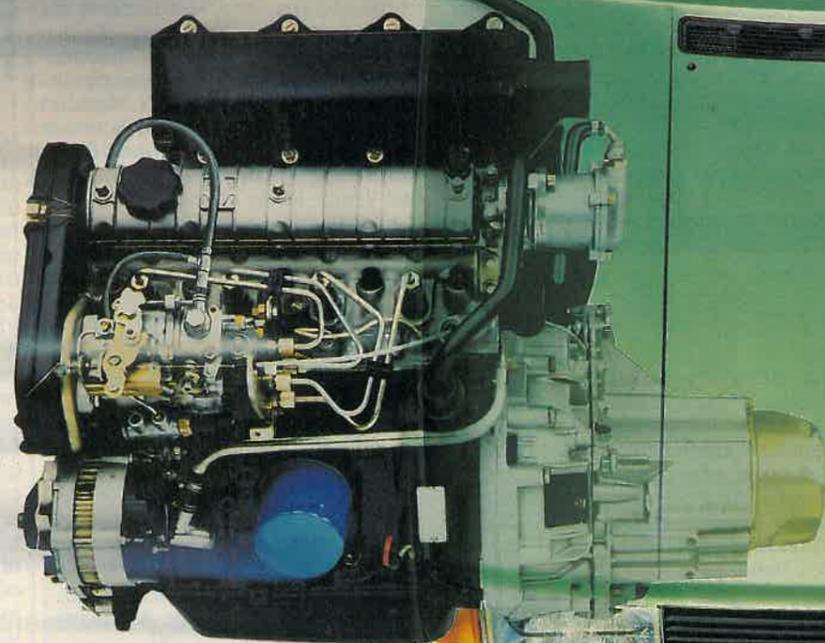
Un nuevo motor Renault nacido Diesel.

Renault presenta el Renault 9 GTD. La pureza de líneas, el confort y la clase del Renault 9, ahora con un nuevo motor Renault Diesel.

Un motor Diesel especialmente diseñado por Renault al que la más avanzada tecnología ha hecho ligero, a la vez que duradero y resistente.

Un motor Renault nacido Diesel, al que sus 1.595 cm³. le bastan para dejar atrás todo cuanto se proponga.

Renault 9 GTD. Motor: 1.595 cm³. 55 CV. Velocidad máxima 146 Km/h. Consumo en 100 Kms. a 90 Km/h.: 4,4 l. (Según Norma Europea A-70 a vel. estabilizada). Faros de iodo. Suspensión independiente a las cuatro ruedas. Asientos delanteros multirregulables. Luneta trasera térmica.



Renault 9 GTD



Renault 9 GTD
El Diesel a su medida.

Más de 1.400 puntos de asistencia técnica.
Financiación. Hasta 3 años con Renault Financiaciones. Leasing. Hasta 3 años con Renault Leasing.

Motor 16

SUERTE Y AL PORSCHE



¿Ha soñado usted alguna vez con un coche como éste?

HAGALO SUYO

Por el simple hecho de haber comprado esta revista, usted se manifiesta como una persona que elige siempre lo mejor; hasta para sus sueños. MOTOR 16 le regala este fascinante Porsche 924, valorado en más de CUATRO MILLONES de pesetas. Un lujoso deportivo de cuatro plazas, con motor de dos litros y 125 caballos, que alcanza una velocidad máxima de 204 km./h. y un consumo de tan sólo 8,1 litros a 120 km./h. Todo el encanto de una marca mítica.

CONSEGUIRLO ES FACIL

- Recorte la pestaña de portada en la que aparece el Porsche del sorteo.
- Remítala, junto con su nombre y señas completas (incluido teléfono), a MOTOR 16 (para el sorteo del Porsche 924).
Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17

- El sorteo se celebrará ante notario el día 7 de diciembre de 1983.

La pestaña de portada se publicará en los números 1 a 5 de MOTOR 16. La fecha tope de recepción de cartas es el día 5 de diciembre de 1983. ¡Puede usted participar cuantas veces quiera a lo largo de estas cinco semanas!

Quedan excluidos de la participación en este sorteo todos los empleados y familiares de las publicaciones del Grupo 16, de Lerner Printing Internacional y Egraf.



Motor 16 LA INFORMACION PUESTA A PUNTO

Cientos de españoles pierden la vista cada año, víctimas de unos parabrisas prohibidos en la mayor parte de Europa. Estos parabrisas de cristal templado sólo tienen una virtud: son más baratos.

PARABRISAS TEMPLADOS UNA BOMBA ANTE LOS OJOS



LA noche del 29 de febrero de 1972, Juan José Abellán, entonces cuarenta años, casado y padre de tres hijos, conducía su coche por la glorieta de Atocha, de Madrid, cuando se despistó y enfiló una dirección prohibida. Al darse cuenta de su error, detuvo su vehículo, pero no pudo impedir que chocara contra él un automóvil que venía de frente. El choque no fue muy fuerte, pero inexplicablemente el parabrisas, que no fue alcanzado, estalló en mil pedazos, el más grande del tamaño de una uña.

«A usted le resultará más duro escucharlo que a mí decirlo: me explotaron los ojos —explicó a MOTOR16, Juan José Abellán—. No sufrí cortes ni incisiones, no me alcanzó la llamada niebla del vidrio; sencillamente, mis

ojos reventaron bajo el efecto de la onda expansiva.»

El caso de Juan José Abellán, ciego desde entonces y actualmente director del área de Asistencia Social de la Organización Nacional de Ciegos (ONCE), es uno de los muchos que se producen cada año en España a causa de los cristales templados que forman los parabrisas de la mayor parte de los coches fabricados en nuestro país.

El templado, causa de accidente

«Lo normal con los parabrisas templados es que, al ser golpeados, se reduzcan a pedacitos muy pequeños —comenta Julio César Montenegro, profesor de Medicina de Tráfico en la Universidad Complutense de Madrid—. Algunas de estas esquirlas

salen lanzadas hacia el interior del automóvil y muchas veces producen numerosos cortes superficiales en la cara y manos de los ocupantes. En ocasiones afectan a los ojos y pueden provocar ceguera.»

El prestigioso profesor Ramón Castroviejo, con una dilatada experiencia como oftalmólogo, aseguró a MOTOR16: «Raro es el mes que no observe algún ojo traumatizado por accidente de automóvil que no esté irreversiblemente ciego por cortes producidos por fragmentos de cristal que penetraron en el ojo o la lesión sin posibilidades de recuperación funcional.»

No obstante, pese a ser una bomba cargada de metralla en sí mismos, los parabrisas templados presentan un peligro adicional: el de la pérdida momentánea de visión que sufre el con-

ductor cuando el cristal estalla. Una simple china puede causar así una tragedia.

Enrique Abascal Portillo, de Oviedo, por ejemplo, anda ahora en una silla de ruedas por culpa de un parabrisas templado. Durante el verano del año pasado, cuando se dirigía de Villaviciosa a Gijón por la carretera 632, una pequeña piedra lanzada por el coche que le precedía golpeó su parabrisas.

«Sentí como un disparo y de pronto vi ante mí una cortina luminosa que apenas me dejaba ver el exterior —explica Abascal—. Pensé inmediatamente en pisar el freno, pero no pude. Inmediatamente sentí una violenta sacudida y ahí perdí el conocimiento.»

Enrique Abascal no pudo ver que su coche se salía de la carretera y se estrella contra un muro de piedra.

«En un principio afronté la desgracia con la mayor resignación —dice—, pero pasados unos meses, mi indignación llegó al máximo cuando me enteré que podía haber salido ileso del accidente si mi coche hubiera estado equipado con un parabrisas como los que se montan en los coches como el mío destinados a la exportación y que aquí no se montan por ahorrarse los fabricantes unos cientos de pesetas.»

De haber llevado parabrisas de cristales laminados los coches de Juan José Abellán y Enrique Abascal ni el primero hubiera perdido la visión ni el segundo estaría ahora atado de por vida a una silla de inválido.

La ley los autoriza

Los cristales laminados no estallan, no despiden esquirlas y si reciben un fuerte golpe se astillan de forma que el conductor en ningún momento pierde la visibilidad. Por todas estas ventajas los laminados son obligatorios en todos los coches que circulan en la mayor parte de los países de la Comunidad Económica Europea (CEE), en los nueve pertenecientes a la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA) y en Estados Unidos.

En España, la orden del 30 de septiembre de 1980 del Ministerio de Industria y Energía, que regula el montaje de vidrios de seguridad en los automóviles, se limita a obligar a los fabricantes españoles a instalar en los vehículos destinados al rodaje por las carreteras nacionales, vidrios homologados: es decir, que los templados lo sean de acuerdo con ciertas normas y otro tanto hagan los laminados. Queda, por tanto, a discreción de los fabricantes de automóviles el empleo de unos u otros. Es el precio entonces el factor que determina la inclinación de las marcas españolas por los templados, que cuestan casi la mitad que los laminados.

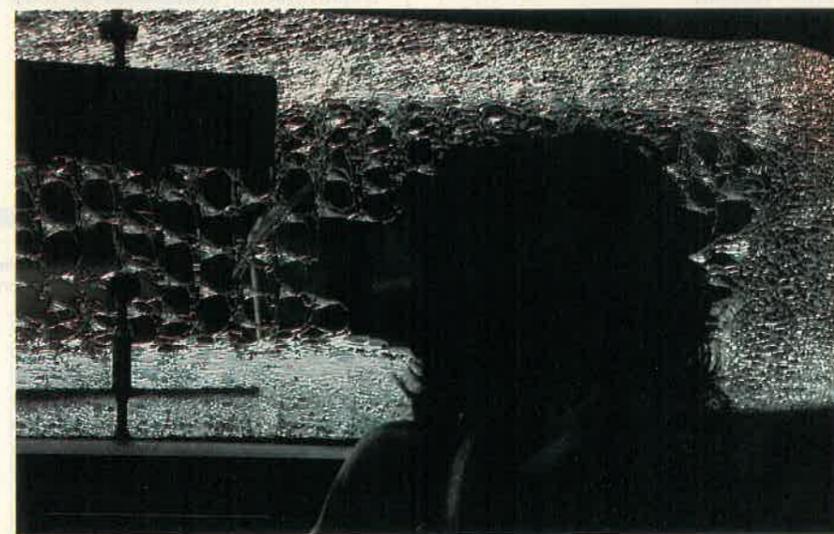
La decisión de los Gobiernos europeos en favor de los laminados no es caprichosa, sino el fruto de casi



Parabrisas templado
Suena como un disparo al estallar



Prueba de un laminado
Se sale del marco antes de romperse



Con el templado se pierde gran parte de visibilidad
Más probabilidades de accidente

medio siglo de investigaciones, estudios y abundantes polémicas que arrancan de la misma estructura de los cristales.

Los vidrios templados o de seguridad llegaron al automóvil en 1930 como sustitutos de los cristales clásicos que, cuando se rompían, formaban aristas a menudo mortales para los pasajeros accidentados. La industria del vidrio había descubierto para entonces un tipo de cristal que, tras un tratamiento térmico durante su elaboración, tenía una mayor dureza superficial y, en caso de rotura, se desmenuzaba. Se evitaban las aristas afiladas como navajas, pero el avance se pagaba con una excesiva fragilidad y con una lluvia de esquirlas que han sido durante décadas la pesadilla de los oftalmólogos.

Pero en 1903 el químico francés Edouard Benedictus ensambló, en autoclave y bajo extremas condiciones de temperatura y presión, de tres láminas distintas: dos de vidrio y en medio una de plástico elástico. El perfeccionamiento de este sistema ha dado lugar a un tipo de cristal que resiste enormemente los golpes, las perforaciones y, además, tiene una gran elasticidad: el laminado.

La batalla de los laminados contra los templados no fue fácil. Hasta 1959, año en que Italia prohibió los segundos en beneficio de los primeros, los detractores de los laminados consiguieron imponer su criterio sin reservas. Para éstos, si bien los templados producían más lesiones eran más benignas que las de los laminados.

Los avances técnicos, la estadística y el uso del cinturón de seguridad inclinaron definitivamente la balanza en favor de los laminados. Si se analiza el comportamiento de un parabrisas antes, durante y después de un accidente se ve, en primer lugar, que un laminado jamás será la causa del mismo y sí puede serlo el templado, como ocurrió con el que dejó inválido a Enrique Abascal.

En segundo lugar, durante el accidente, el cristal laminado puede astillarse y salirse de su marco, pero nunca convertirse en un arma mortal para el automovilista, si éste va bien sujeto a su asiento, condición básica que refuerza las ventajas del laminado.

Un parabrisas templado, por el contrario, puede producir lesiones por



Si se rompe su parabrisas...

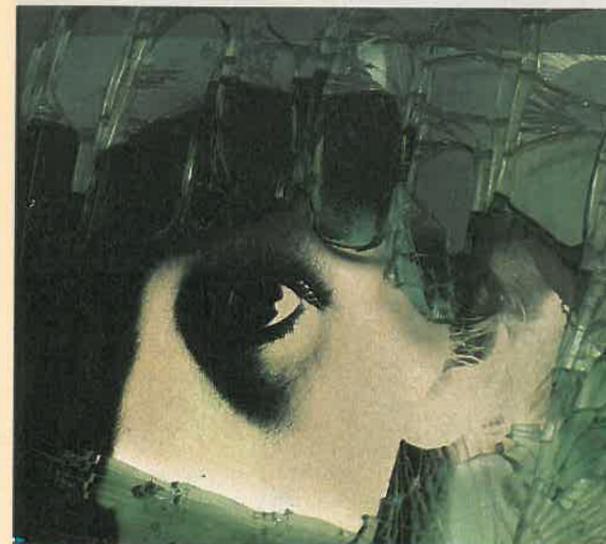
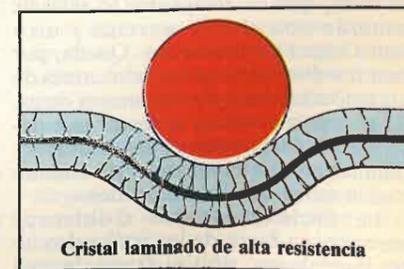
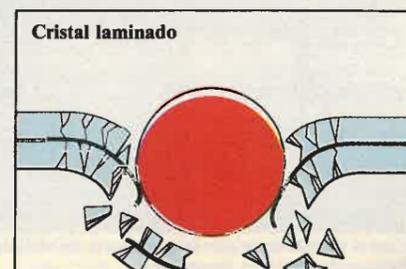
EL riesgo de rotura existe con todo tipo de parabrisas, ya que, a fin de cuentas, se trata de cristal frágil. La diferencia radica en que con parabrisas laminado tan sólo se registra el ruido del impacto y algunas grietas en la zona de choque, sin que exista apenas riesgo de pérdida de visión. Permite seguir conduciendo, casi con normalidad, hasta que pueda repararse.

Pero si se rompe un parabrisas templado se produce una verdadera explosión, a veces motivada tan sólo por un cambio de temperatura o por una ligera torsión del bastidor. Junto al fuerte ruido, se produce la fragmentación instantánea de todo el parabrisas en trozos, que van desde el tamaño de una moneda hasta fracciones microscópicas. El conductor pierde una gran parte de la visibilidad, como si le hubieran puesto un velo ante los ojos. Levantar el pie del acelerador, mantener el volante en su posición y golpear

con el puño (a no ser que se tenga muy a mano un objeto contundente), para abrir un boquete en el cristal, es la triple maniobra que hay que realizar con decisión y rapidez para evitar el accidente.

Luego hay que detener el coche y retirar los fragmentos, pues no se puede correr el riesgo de que se desplomen en plena marcha. Una buena solución, si la avería sucede en carretera y se tienen que recorrer varios kilómetros hasta el taller, consiste en tensar una cuerda o un «pulpo» elástico de sección redonda sobre los montantes del parabrisas, a la altura de los ojos; se cierran después todas las ventanillas y, gracias a que el flujo de aire se rompe con la cuerda, se puede continuar conduciendo a velocidad moderada sin demasiadas molestias. Por último, no olvide comunicar a su compañía de seguros la rotura para que le reponga el importe del cambio.

El comportamiento frente a un impacto es diferente en cada cristal, templado, laminado y laminado de alta resistencia. Una bola metálica de 2,35 kilos, lanzada a 20 kilómetros por hora, evidencia la fragilidad del cristal templado.



Parabrisas probados. En la página anterior, un templado estalla y lanza sobre el conductor una lluvia de vidrio. Arriba, un laminado se desprende del marco y sale despedido hacia adelante.

corte y afectar gravemente a los ojos, como en el caso de Juan José Abellán. Sobre una muestra de 41 accidentados con lesiones de este tipo, un equipo médico belga registró que sólo en 11 de ellos las lesiones fueron leves. Más del 20 por 100 de los accidentados perdió la visión de uno o los dos ojos.

Laminados para la exportación

A pesar del reconocimiento que la mayoría de los países europeos han hecho de las ventajas de los parabrisas laminados, las autoridades españolas siguen permitiendo el uso de los templados, cuya única virtud es que resultan más baratos.

Un parabrisas laminado para un automóvil de tipo medio cuesta en España unas 15.000 pesetas, mientras que otro templado para ese mismo modelo ronda por debajo de las 8.000 pesetas.

En nuestro país sólo Ford y General Motors-España (ver recuadro) incluyen los laminados en todos sus modelos. Para los restantes fabricantes, en el mejor de los casos, los laminados son una opción que el cliente debe pagar aparte. Lo que no impide que los mismos modelos que venden aquí con templados los exporten con laminados.

Los casos de Juan José Abellán o Enrique Abascal seguirán dándose en España como triste ejemplo del subdesarrollo de unos consumidores poco exigentes y unos fabricantes que venden en casa lo indigno de venderse fuera. «En estas circunstancias —sostiene el doctor Castroviejo, autoridad reconocida por todos los oftalmólogos del mundo— creo esencial que los legisladores españoles adopten medidas adecuadas para evitar este número de accidentes de automóvil que producen al año muchas cegueras irreversibles.»

Los que dejan ciego: coches que los llevan

En España, sólo los coches producidos por General Motors y Ford incorporan de serie parabrisas laminados. El resto de los fabricantes, amparados por la legislación, montan templados en los siguientes modelos:

Citroën

2 CV, toda la gama.
Dyane 6.
Mehari.
Visa II, toda la gama, excepto el GT.
GSA, toda la gama.
Citroën sólo presenta los parabrisas laminados en opción para los Visa y GSA, con sobrepuestos de 10.184 y 9.991 pesetas, respectivamente.

Peugeot-Talbot

Samba, versiones LE, LS y GL.
Horizon, toda la gama, excepto GLS, GT y EXD.
150, toda la gama, excepto el GTS.
Solara, toda la gama, excepto GLS y SX (manual o automático).
Peugeot-Talbot sólo presenta los parabrisas laminados en opción para los Horizon, 150 y Solara, con sobrepuestos de 6.934 y 7.896 (150/Solara) pesetas, respectivamente.

Renault

R-4 TL.
R-5, toda la gama.
R-6 GTL.
R-7 GTL.
R-12 GTL Familiar.
R-14, toda la gama.
Renault no da opción a laminados en estos modelos.

Seat

Fura, toda la gama.
Ronda, toda la gama.
131, toda la gama.
Seat no presenta opción a laminados en estos modelos.

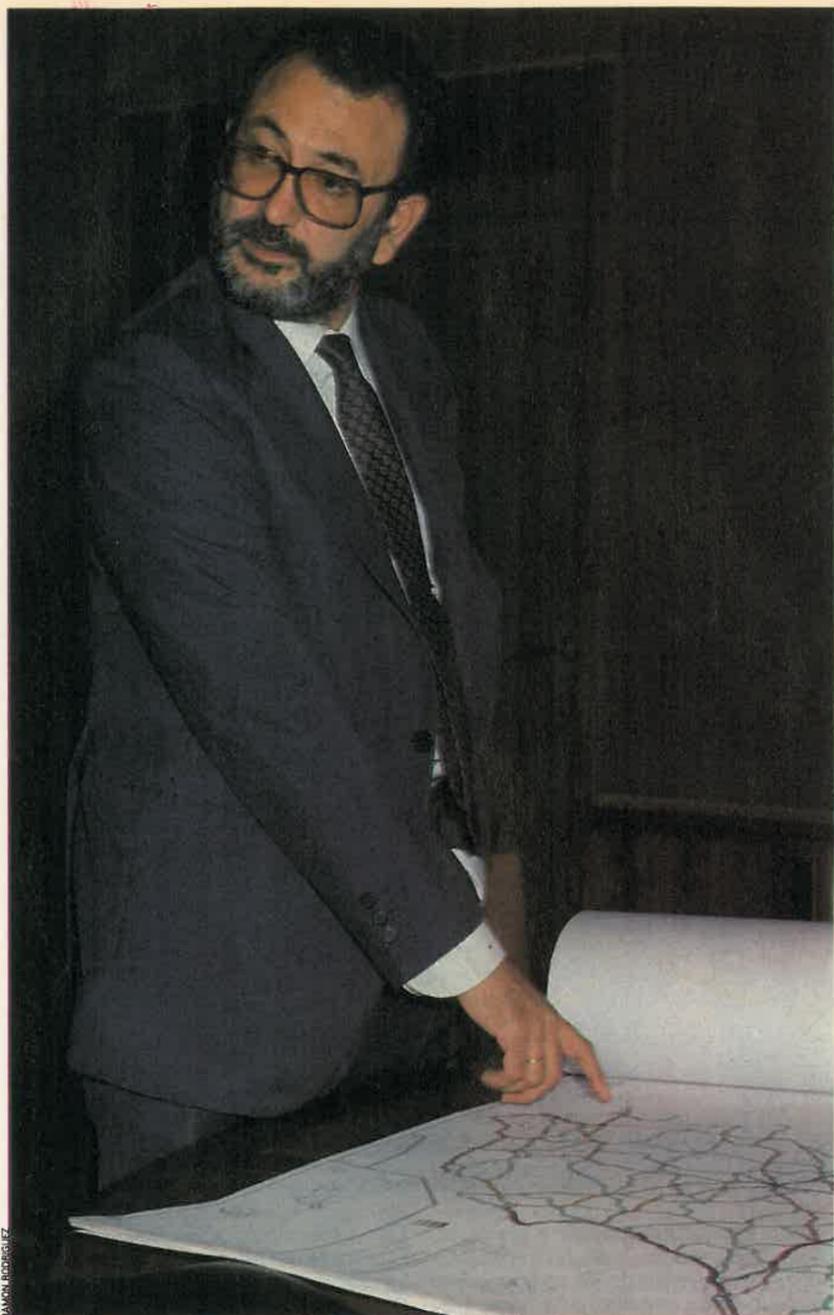
Cuando estos mismos modelos, que en España llevan templados, están destinados a la exportación hacia países donde los laminados son obligatorios, salen de fábrica con parabrisas laminados, naturalmente.

En el pasado verano, el ministro de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU), Julián Campo, sorprendía, desagradablemente, a los automovilistas al afirmar de forma tajante: «Mientras yo esté aquí no se construirá ni un solo kilómetro más de autopista.» La preocupación que llevó a la opinión pública esta «declaración de principios» se ha visto atemperada notablemente después de que el titular del MOPU presentara el pasado día 20, ante la comisión correspondiente del Congreso de los Diputados, un ambicioso plan de carreteras. El proyecto prevé para los próximos ocho años la construcción de más de dos mil kilómetros de autovías, cuatro mil kilómetros de nuevas carreteras de primer orden y la mejora y acondicionamiento de la red que quedará en manos del Estado (21.000 kilómetros, de un total de 81.000), una vez concluyan las transferencias a las comunidades autónomas el próximo 1 de enero.

Con este programa, que supondrá una inversión de setecientos mil millones de pesetas, con cargo a los Presupuestos del Estado, «se pretende dotar al país de una infraestructura viaria racional, red que, al concluir el plan en la fecha prevista —1991—, habrá registrado un cambio espectacular», según manifiesta Julián Campo en esta entrevista, concedida en exclusiva a MOTOR16.

El aspecto más relevante del plan dado ahora a conocer es, sin lugar a dudas, los 2.359 kilómetros de autovías —gratuitas, por supuesto—, proyecto que, junto a las obras en el resto de la red, responde, según Julián Campo, a dos criterios básicos: «Satisfacer las necesidades en función de las zonas donde se dé una mayor demanda de tráfico y la estructuración y ordenación del territorio buscando la mejora de las comunicaciones interurbanas e interregionales.»

Hay dos temas que preocupan especialmente al usuario cuando se le habla de autovías y que el ministro pretende aclarar: las características de este tipo de vía y su seguridad. Julián Campo re-



“ASI SERAN MIS CARRETERAS”

**Exclusiva:
El ministro de Obras Públicas a Motor 16**

conoce que no existe una legislación que contenga la tipología de la autovía para que una determinada carretera pueda ser considerada como tal. Para ello define así lo que en los próximos ocho años se va a construir en nuestro país: «Una autovía es un itinerario de dobles calzadas, totalmente separadas por una mediana equivalente, por norma general, a la de una autopista, y que cuenta con una limitación de accesos inferior a la de una autopista (no existe el vallado). En la mayoría de los trazados que hemos proyectado —añade Campo— se aprovechará una de las calzadas ya existentes. Es decir, se hará otra carretera paralela a la ya en servicio, lo que representará un coste inferior al de una autovía traza-da de origen. Otra de sus características es que los radios de las curvas son inferiores a los existentes en las autopistas.»

El tema de la seguridad ya es otro cantar. Julián Campo reconoce que es menor en autovía que en autopista, aunque no se ha cuantificado, dada la escasa red que del primer tipo cuenta España (tan sólo 184 kilómetros). Sin embargo, recalca que el incremento de seguridad circulando por autovías es un 50 por 100 superior al existente en el tránsito por una carretera normal, y que en las nuevas carreteras a ejecutar se conseguirán aumentos del 15 por 100.

Para el responsable del MOPU, actualmente es prioritaria la unión por autovía de Madrid con Sevilla, Zaragoza y Levante, así como enlaces básicos del tipo Murcia-Alicante, Santander-Torrelavega, etcétera (ver mapa adjunto). Donde Campo piensa que se puede levantar alguna polémica es en torno al proyecto de unión de Madrid con el norte a través de Tordesillas (Valladolid), en lugar del «corredor natural» de Burgos. «¿Qué razones nos han inducido a tomar esta decisión? Bajo una consideración meramente económica y a corto plazo, parece más lógico hacer la autovía Madrid-Burgos, por su nivel de tráfico y como vía más rápida para enlazar con Francia y Europa —señala el ministro—. Sin embargo, uniendo

Madrid con Tordesillas, y esta ciudad con Valladolid, Palencia y Burgos, se dará un mejor servicio a una serie de regiones con una infraestructura muy deficitaria. Me refiero a Galicia, Asturias y Cantabria. Esta última comunidad, tal y como se prevé en la segunda fase del plan, enlazaría además con Castilla no a través del Escudo, sino por Reinosa a Aguilar de Campoo a través del Pozazal, y luego hasta Palencia. Es una salida mejor que la de Burgos. También se produciría una doble estructuración de Castilla la Vieja. Estas razones nos sirven de apoyo para potenciar este corredor en lugar del clásico. Entiendo, de todas formas, que es un proyecto discutible, e incluso invito a que se discuta.»

La calidad de la construcción es otro de los temas que se le plantea al ministro. Julián Campo, al que se puede considerar un auténtico «correcaminos», que se conoce todas las carreteras españolas al dedillo, denuncia que su mal estado se debe a una gestión nefasta. «Las carreteras —dice— pueden destrozarse en dos días o dos años por varias razones: el proyecto no es bueno; la construcción es de mala calidad al no efectuar el Ministerio su correspondiente seguimiento, o el transporte no es el adecuado. La gestión de esas obras es ahora mi principal preocupación. Pero no debemos olvidar que actualmente existe una normativa sobre vehículos pesados que no es la que debería ser. Ello permite que las carreteras se destrocen simplemente porque soportan un nivel de tráfico pesado superior al normal. Sin embargo, ésta no es una competencia mía.»

La financiación del plan es algo que no preocupa sobremanera al titular del MOPU, toda vez que «no necesitamos ningún tipo de financiación especial, ya que los fondos proceden de nuestra

asignación en los Presupuestos Generales del Estado. Realmente, lo que vamos a hacer es reordenar nuestra propia actuación. Hay que contar, sin embargo, con el hecho de que la financiación del plan no es un problema específico de este Ministerio, sino de la política económica general. Si asistiéramos a una sustancial reactivación, el programa se concluiría antes, en sólo seis años, porque el MOPU posee la suficiente capacidad de gestión. Si hemos de cubrir todo el plazo previsto, los ocho años, también será un periodo razonable. Y estamos dispuestos a hacerlo.»

Este conjunto de proyectos fue presentado ante el Congreso de los Diputados el pasado día 20 por el propio Julián Campo, bajo la denominación de «avance del Plan» dado su carácter de urgencia. «Soy consciente —afirma a esta revista el ministro— que un plan de carreteras debe coordinar no solamente la actuación de la Administración central sobre la red, sino sobre la totalidad de las redes, y concretamente las que próximamente estarán en manos de las comunidades autónomas. Asimismo, debe ir articulado dentro de un plan general de transportes. Dado que ahora mismo no tenemos ni lo uno ni lo otro, creo que por parte de este Ministerio existe la necesidad urgente y acuciante de plantear una programación a corto plazo por tres razones: para ordenar la propia actividad del Departamento; para exponer claramente al país, de acuerdo con criterios explícitos, cuál es la actuación a largo plazo, y, por último, para que los sectores implicados, trabajadores y empresarios, sepan a qué atenerse respecto al futuro de nuestra actuación. Puede parecer una incongruencia que este plan no se inserte dentro de uno más general, el de transportes. Pero actualmente mantenemos una relación muy estrecha con el Departamento correspondiente y nuestras directrices se verán contenidas en sus proyectos.»

Julián Campos, que evita lanzar cualquier tipo de crítica acerba contra sus antecesores en el MOPU, reconoce no obstante que la Administración de

Las autopistas, un lujo que ahora no nos podemos permitir



La oposición no se opone

ESCALA, por no decir nula, contestación encontró el ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Julián Campo, entre los escaños de la oposición al presentar en la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados el avance del Plan General de Carreteras. Los miembros de otros grupos políticos —concretamente sólo intervinieron como «contestatarios» los representantes del grupo parlamentario popular, Joaquín Siso y Alberto Durán, y el comunista Horacio Fernández Iguanzo, por el grupo mixto— echaron en falta la incoherencia del plan dentro de uno más general, el aún «non nato» de Transportes, argumento que fue rebatido por Julián Campo, aduciendo la necesidad de contar, a corto plazo, con un esquema básico de lo que se quiere hacer en el país en materia de carreteras.

También se le exigieron al titular del MOPU concreciones sobre distintos tramos de carreteras, incluidos en las circunscripciones de los diputados interpellantes... Se comentó irónicamente la duración del plan —ocho

años—, aunque algún congresista de la oposición afirmó que no le importaría que un ministro socialista «arreglase las carreteras de mi provincia». Ya en ese plan, los «populares» advirtieron que en el caso de que en 1986 —fecha de las próximas elecciones generales— Julián Campo no fuera ministro, no les importaría utilizar bastantes de sus proyectos en su «futuro» programa de Gobierno.

En fin, una sesión de guante blanco, en la que se echaron en falta las esperadas intervenciones de González Estéfani, una de las «figuras» del PDP, integrado en el grupo popular, y de Luis Ortiz, ex ministro de Obras Públicas, ausente de la sala, a quien, bajo su gestión, comenzaron a estallar en las manos el descalabro de las concesionarias de autopistas.

Mientras tanto, y en el descanso de la sesión solicitado por la oposición para preparar sus réplicas al ministro, un diputado popular más que despidillo preguntaba a uno de los compañeros de su grupo: «Y eso de autopista, ¿qué es?»

los últimos años ha situado a las carreteras españolas a niveles de claro subdesarrollo. «Cuando nos pusimos al frente del Departamento —comenta Julián Campo a MOTOR16— nos encontramos una serie de problemas, comunes unos a la generalidad del MOPU y específicos otros para el tema de carreteras. En el primero de ellos echamos en falta una planificación razonable, de previsión a medio plazo. No se sabía adónde se quería ir y cuáles eran las necesidades de la red de carreteras. Por otro lado había problemas graves de gestión, normalmente inadecuada a los pocos proyectos existentes. De ahí, y esto se puede ver todos los días en nuestras carreteras, que se hayan realizado actuaciones puntuales que no corresponden a una concepción lógica y continua dentro de un itinerario.» A modo de ejemplo, el ministro resalta el tramo Madrid-Guadalajara.

Para Julián Campo, sus antecesores «dieron prioridad a obras no estrictamente necesarias en términos relativos, dada la escasez de recursos. Efectivamente, todo es necesario. Pero la clave está en racionalizar los medios con los que se cuenta y mejorar lo que ya se tiene. De nada vale afrontar grandes obras de infraestructura si lo que se posee se cae a pedazos».

Bajo esta filosofía se esconde el «no»

rotundo del ministro a la construcción de autopistas. «Yo estoy plenamente convencido de las bondades de las autopistas. Pero cuando los recursos son escasos y hay mucho por hacer, debemos establecer prioridades y seleccionar, cuidadosamente, las actividades. El trazado actual de las autopistas españolas —afirma Julián Campo— es, en bastantes de sus tramos, muy lujoso. Y superan, si cabe, a sus «parientes» europeas. Pero el lujo es bueno cuando se puede pagar. Si no, es una locura.»

«Un kilómetro de autopista —añade— cuesta unos cuatrocientos millones de pesetas, y uno de carretera, cuarenta millones. Si el tráfico en aquellas vías tuviera una densidad tal que justificase esta desproporción, se podría estudiar la posibilidad de construir nuevas autopistas. Pero con los datos en la mano, las autopistas ahora en servicio registran unos niveles de tráfico claramente insuficientes, con cifras asombrosas de tan sólo cuatro mil, e incluso de dos mil, vehículos. No se pueden desviar, por tanto, volúmenes tan enormes de inversión hacia ese tipo de vía, mientras carreteras con un tráfico superior están bastante deterioradas. Con nuestro nivel de recursos, no queda más remedio que elegir y nos decantamos por la mejora de la red actual de carreteras y de puesta en marcha de



EL SUEÑO DE JULIAN CAMPO

Las autovías de Julián Campo se parecen mucho a una autopista, con calzadas separadas por una mediana, de dos carriles de circulación cada una y un arcén de metro y medio. Sin embargo, las autovías no están valladas y cualquiera, personas o animales, puede acceder directamente, con el consiguiente peligro, propio y ajeno. Las autovías no tienen enlaces a distinto nivel y los cruces de caminos y carreteras son intersecciones simples y se permite incluso los desvíos y cambios de sentido, con salida directa por el carril izquierdo de la calzada. A pesar de todo, bienvenidas sean las autovías, que en algunos países europeos denominan supercarreteras.

Ducados está en todas partes



En el campo



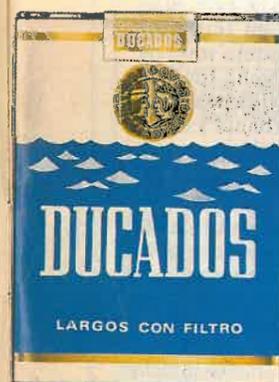
En la ciudad



En el Hipódromo



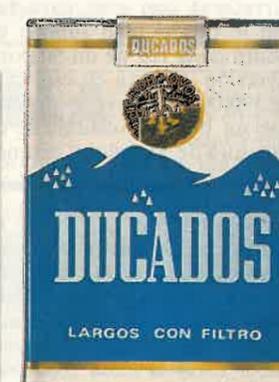
En el trabajo



En la playa



En carretera



En la montaña



En esta página

DUCADOS
El sabor que nos une

1991: Veinte mil kilómetros renovados

De acuerdo con el avance del Plan General de Carreteras que ha elaborado el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en los próximos ocho años se invertirán 736.000 millones de pesetas en la construcción, mejora y mantenimiento de la red no transferida a las Comunidades Autónomas, que será la mayor parte de las carreteras nacionales. A partir del próximo 1 de enero, el MOPU habrá dejado de tener competencias sobre 60.000 kilómetros de los 81.000 que actualmente integran la red nacional. De todas formas, la Administración central seguirá ocupándose de la red básica de estas carreteras, ya que su trazado es el que soporta el 60 por 100 del tráfico total.

El avance del plan se divide en cuatro programas:

1. El programa de construcción de autovías supone duplicar prácticamente el número de kilómetros de la red con doble calzada, actualmente en servicio (autopistas y autovías), que es de unos dos mil trescientos kilómetros. Se prevé así la construcción de 2.359 kilómetros de autovías con una inversión superior a los doscientos mil millones de pesetas. Los tramos previstos corresponden, entre otros, a los siguientes corredores: Madrid-Zaragoza, Madrid-Sevilla, Madrid-Levante, que, llegando a Almansa aproximadamente, se doblaría en dos ramales para enlazar con las comunidades valenciana y

murciana; Alicante-Murcia, que se prolongará hasta Puerto Lumbreras; Santander-Torrelavega, Málaga-Algeciras, Madrid-Badajoz, en el segundo cuatrienio del plan, y, por último, la autovía que unirá Adanero con Benavente y la que enlace Burgos con Valladolid, pasando por Palencia, que se uniría a la del noroeste en Tordesillas.

2. El segundo programa se refiere al acondicionamiento de itinerarios con la construcción de unos cuatro mil ki-

to de calzadas y arcenes, con una incidencia notable sobre los itinerarios que unen distintas ciudades y regiones.

3. Algo más de cien mil millones de pesetas se destinarán a la conservación y mejora del resto de la red, no contemplado en los dos anteriores programas, también en los próximos ocho años, cifra considerada «más que suficiente» dadas las características de esa red.

4. Por último, el MOPU prevé una inversión próxima a los setenta mil millones de pesetas en acciones puntuales en grandes núcleos de población, así como en accesos a puertos y aeropuertos.

Este plan, que oficialmente entrará en vigor el próximo enero, aunque los proyectos se están elaborando ya desde hace fechas, no requiere ningún tipo de financiación extraordinaria, ya que la inversión inicial es la correspondiente



lómetros más de carreteras acondicionadas de primer orden, es decir, de aquellas que tienen una calzada de siete metros de ancho, con unos arcenes de uno o más metros. Actualmente existen unos ocho mil kilómetros de carreteras con esas características, con lo que el plan supone un incremento de la red de un 50 por 100. La inversión prevista en este capítulo es de 300.000 millones de pesetas, de los que un buen porcentaje se destinará a mejora de trazados y ensanchamien-

te al MOPU dentro del proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 1984. Para ese año, la dotación se eleva a 55.000 millones de pesetas y las previsiones de los responsables del Ministerio es que, anualmente, el presupuesto destinado a este plan crezca un 10 por 100 en términos reales para alcanzar el monto total de 736.100 millones en la fecha tope, el año 1991. La creación de empleo se destina en torno a unos treinta y cinco mil nuevos puestos de trabajo.

nuevos tramos.»

Evita Julián Campo comentar lo ocurrido en los últimos meses con las concesionarias de algunos tramos de autopista de peaje que, a causa de sus dificultades financieras (alto endeudamiento exterior, propiciado por la escalada del dólar frente a la peseta) y de gestión (elevado peaje y, por consiguiente, escasa utilización por los automovilistas), pasarán a manos del Estado después de que, entre todos, desembolsemos doscientos mil millones de pesetas. Se atreve, mínimamente, el responsable del MOPU a denunciar «unos programas de autopistas monta-

dos para hacer el negocio en el periodo de construcción, con unos trazados escasamente rentables, guiados más por criterios políticos que técnicos, y una infraestructura faraónica más de fachada que de utilidad». Insiste en no querer tocar el tema y en recrearse en «su Plan», que, además, inducirá hacia esas autopistas más tráfico, «lo que no quiere decir —dice— que queremos favorecer a las concesionarias».

Volviendo, finalmente, a las autovías, el ministro señala a MOTOR16 que, a título personal y como conductor hasta hace poco habitual, deben mantenerse los actuales límites a la ve-

locidad «por una razón básica: la seguridad de los ciudadanos. Creo que en un accidente, donde concurren diversos factores, la proporción más alta de culpabilidad hay que achacársela, en primer lugar, al conductor; luego, a las condiciones de la vía (malos arcenes, insuficiente señalización, etcétera), y por último, al vehículo. Se cometen demasiadas locuras en las carreteras. El Estado debe velar por la seguridad de los usuarios y vigilar —concluye— tanto a los que quieren ir deprisa como a los que no».

Raúl R. Sáez

El mes de octubre marca el comienzo del año automovilístico. Los principales fabricantes dan a conocer ahora sus novedades, que en esta selección se ven acompañadas por los anticipos exclusivos de dos marcas tan significativas como Renault y Ferrari

UN ITALIANO CON KIMONO

Las tiendas de Motor Ibérica, hasta ahora acostumbradas a la venta de furgonetas todo-terreno, camiones y tractores, tendrán dentro de poco tiempo un nuevo producto en sus escaparates: el Alfa Romeo Arna, un turismo de tipo medio —su longitud total es de cuatro metros—, producido en Italia por obra y gracia de los acuerdos entre la empresa estatal Alfa Romeo y los japoneses de Nissan.

El Arna, primer producto de ese matrimonio multinacional, muestra una carrocería casi idéntica a la del Nissan Cherry Europa, mientras que su motor es del más puro estilo Alfa y muy similar al de los Alfasud. Los detalles de uno y otro constructor se multiplican en este vehículo con un 80 por 100 de material italiano y el resto japonés.

El motor, con cuatro cilindros dispuestos horizontalmente, enfrentados entre sí —según la disposición «boxeadora»— y 1.186 centímetros cúbicos, rinde 63 caballos, los suficientes para impulsar el Arna hasta una velocidad máxima de 150 kilómetros por hora. El Arna



Un coche para Motor Ibérica. El Alfa Romeo Arna será el primer turismo de la firma



necesita 36,5 segundos para cubrir los 1.000 metros con salida parada.

Por cuanto puede apre-

ciarse, el coche no es, en modo alguno, un velocista, sino un familiar tranquilo. Deja de lado la furia latina

para ganar la funcionalidad nipona de Nissan, el socio japonés de Motor Ibérica. Lanzado en una versión con cuatro puertas laterales —aunque más adelante saldrá a la luz una versión con sólo dos puertas—, la mano japonesa se nota de nuevo en el aspecto equipamiento. El Arna, un coche popular, ofrece algo tan inusual como el volante regulable en altura y un sistema de climatización de tipo modular.

Los consumos: 6,2 litros a los 100 kilómetros, a una velocidad de 90 kilómetros hora; 8,7 litros, a 120, y 9,9 litros en ciudad no son, precisamente, una maravilla de sobriedad.

LA BOMBA AMARILLA

Design Plastic Motorsport es uno de esos carroceros que adoran al 911, ese legendario modelo de Porsche que lleva veinte años dando guerra y se dispone a seguir dándola. DP, con el estilista Ekkahard Zimmermann a la cabeza, ha desarrollado este atractivo 935 coupé, que dispone también de variante Targa o cabriolet.

El cochecito puede llegar a los 290 Km/h. gracias a su motor turbo de 400 caballos. Design Plastic Motorsport no se ha conformado

con rehacer la carrocería del 930 original a base de nuevas piezas de plástico,

sino que ha hurgado también en el motor de seis cilindros de origen Porsche. El resultado se parece bastante a los espectaculares Porsche 935 de carreras y

aprovecha de un solo golpe la magia de la carrocería original del 911 y el poder de su mecánica. Este subproducto alemán es toda una bomba pintada de amarillo.





VOLVO 360 GLE: LA POPA CLASICA

EL Volvo 360 GLE, hecho por la filial que la firma sueca tiene en Holanda, está dispuesto para ser comercializado en nuestro país durante los primeros días de noviembre a un precio inferior a los dos millones de pesetas sin aranceles. Este coche pertenece a la categoría medio-grande —tiene 4,415 metros de longitud—, e incorpora un maletero independiente. Tiene un motor de dos litros con inyección electrónica, alcanza los 180 kilómetros por hora y acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en once segundos justos.

El Volvo 360 GLE es, en realidad, el ya conocido Volvo 360 GLT, al que se le ha añadido un maletero independiente.

El último Volvo tiene como primer atractivo la casi absoluta ausencia de vibraciones mecánicas con el coche en marcha; unos soportes de motor en caucho y

con canalizaciones internas para la circulación de agua y anticongelante se encargan de filtrar los traqueteos.

Otro detalle del Volvo 360 GLE es el respaldo abatible del asiento posterior, un elemento inusual en los automóviles de este tipo —tan sólo lo lleva así el Lancia Prisma—, pero muy útil, pues permite aumentar la capacidad de carga. En el Volvo se abate todo el respaldo porque los diseñadores de la casa, siempre preocupados por la seguridad, no confían en los anclajes especiales requeridos por los respaldos con división central.

La economía es también un objetivo del Volvo 360 GLE; los 115 caballos del motor se combinan con la caja de cinco velocidades para generar consumos del orden de los 6,2 litros a los cien kilómetros, a 90 kilómetros por hora, y de 12,1 litros, en ciudad.

R-5: LE LLEGO SU HORA



EL sustituto del Renault 5 podría aparecer en un plazo de diez meses. Este es al menos el tercer proyecto de sustitución del R-5; los dos anteriores fueron desechados porque comercialmente todavía no era interesante realizar el relevo.

El nuevo R-5 mantendrá una estética similar, aunque modernizada del actual. El motor, delantero, irá colocado transversalmente, lo que permitirá un mejor aprove-

chamiento del habitáculo. Exteriormente será más ancho, pero su longitud total apenas aumentará.

En lo que se refiere a motores, serán diferentes a los actuales, pertenecientes a una nueva generación de motores Renault cuyos primeros ejemplares son el motor diesel del R-9 y el motor en aluminio del R-11 francés. Las cilindradas serán de 1.100 y 1.300 centímetros cúbicos, ofrecien-



dose también una versión con el motor diesel del R-9.

Este proyecto se podría complementar más adelante con el lanzamiento de una versión tres volúmenes y una variante de carácter deportivo, que reforzarían su penetración en el mercado. Renault está firmemente decidida a lograr un nuevo «best-seller» y a recuperar esas ventas perdidas en beneficio de Peugeot en los últimos meses.

Renovarse para no morir. El R-5 tiene ya un sucesor definitivo que aparecerá en 1984



RENOVACION TOTAL EN FERRARI

LAS marcas clásicas también se renuevan. Ferrari prepara la renovación casi total de los modelos de su gama para los dos próximos años.

El primero en aparecer será el Mondial Spider.

Cuatro meses después del lanzamiento del Mondial Spider, es decir, en abril del año que viene, le tocará el turno al modelo 308 GTO Biturbo, un coche del que se ha anunciado que sólo se fabricarán 200 unidades. Todas ellas están ya vendidas, pese a que todavía no



A pesar del camuflaje, las formas de la nueva «berlinetta» no ofrecen duda. Han sido dibujadas por Pininfarina

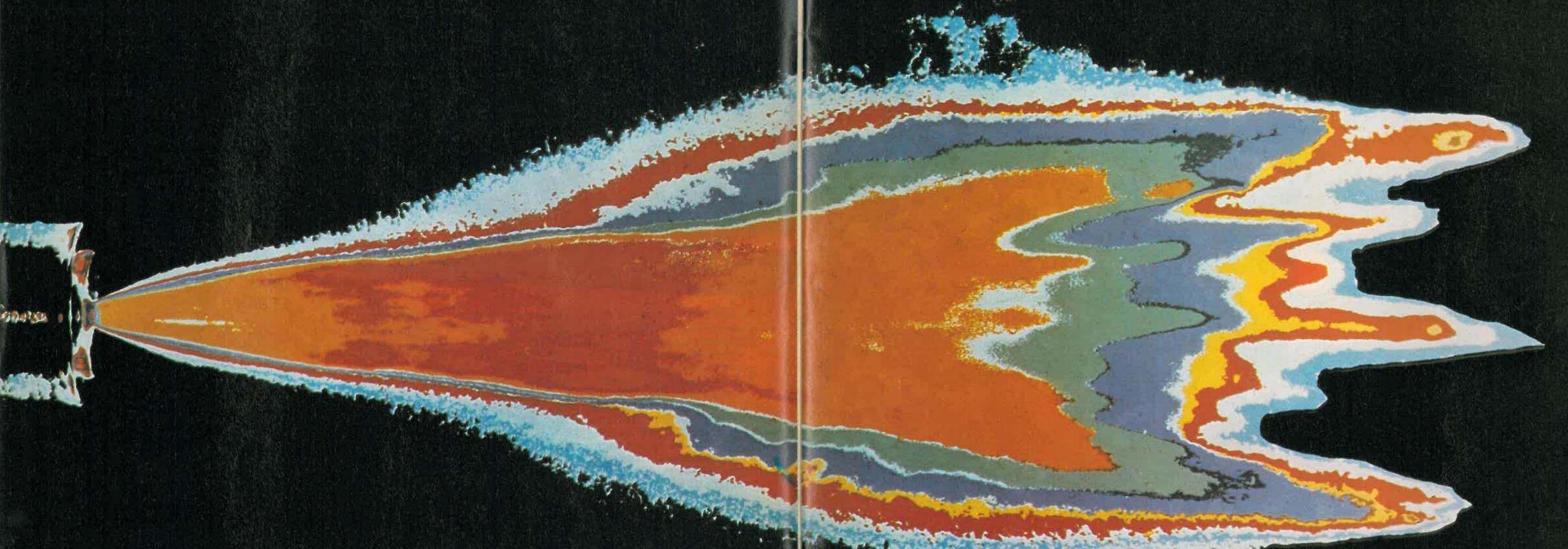


se ha iniciado la producción.

Y, finalmente, aparecerá una nueva Berlinetta BB, que se muestra en estas ilustraciones. Es un diseño de Pininfarina, el carrocerero habitual de los vehículos de la marca. Utilizará el motor de 12 cilindros abiertos a 180 grados de 4,9 litros de cilindrada, que desarrolla 420 caballos.

En los dibujos podemos ver su línea definitiva, un tanto enmascarada en el prototipo que está siendo objeto de las pruebas de puesta a punto, y que aparece en la foto.

Imaginación.



BMW. La diferencia entre la simple imitación y la aplicación creativa de la más avanzada tecnología.

BMW tiene un compromiso con el progreso: explorar, descubrir, innovar. En otras palabras, desarrollar su creatividad. Sabemos que una parte importante de nuestro éxito es el resultado de una aplicación inteligente de la más avanzada tecnología. De la innovación. Y es sobre esta misma plataforma que construimos nuestro futuro. Por ello, a nadie extraña que nuestros productos siempre estén tecnológicamente por delante del resto. Y así, cuando muchos constructores de automóviles descubran la importancia de la microelectrónica, BMW ya introducía la segunda generación de Electrónica Digital de Motor BMW. Motronic II, el sistema programado por ordenador que permite coordinar electrónicamente la inyección, sobrealimentación y encendido con la transmisión para conseguir las más altas prestaciones con un mínimo consumo. La aplicación de la microelectrónica a la automoción por BMW no es sólo más extensa, sino mucho más avanzada.

Los BMW son los únicos automóviles del mundo que le avisan cuando necesitan servicio mediante el Indicador de Intervalos de servicio exclusivo de BMW. Su Sistema Anti-Bloqueo de frenos (ABS) es el único que actúa sobre las cuatro ruedas. Sólo las motocicletas de la Serie K de BMW cuentan con inyección y encendido electrónico digital de acción combinada.



Cuando BMW aplica su tecnología crea un nuevo valor de referencia. Esto es igualmente válido para automóviles, motores marinos o motocicletas. Un claro ejemplo es su revolucionario Compact Drive System. Un nuevo concepto de motor para la nueva Serie K, el primer paso de BMW en el motociclismo de 4 cilindros. Un paso de gigante que ha dejado atrás en prestaciones y segu-



ridad a todas las máquinas de esta categoría. Su primer automóvil diesel, el 524td, ha cambiado el concepto del diesel en todo el mundo, haciéndolo más rápido, más dinámico y más silencioso además de mantener su bajo consumo. La propulsión MARK II de los motores marinos BMW de gasolina y turbodiesel ofrece hoy el mejor aprovechamiento de la fuerza de la hélice que jamás se vió en el mar. Desde el diseño a la construcción, la seguridad o la asistencia, la tecnología BMW interpreta en su forma óptima un concepto básico: Calidad. El proverbial estilo BMW no es un mero concepto estético, responde también a unas determinadas necesidades de conducción y de seguridad. Así, por ejemplo, el diseño de los cuadros de instrumentos es objeto de un minucioso estudio para establecer los puntos de situación óptimos de cada uno de ellos. Desde la suspensión a los sistemas de seguridad integral que sintonizan todos los elemen-

tos relacionados con la protección del conductor, los productos BMW se apoyan en un proceso de fabricación tecnológicamente muy avanzado, extraordinariamente preciso. Incluso más allá de la planta de fabricación, en la asistencia técnica, BMW ha desarrollado los medios de diagnóstico y prevención que aseguren las características que se dieron a cada producto en la fábrica. Todo ello responde a una fuerte inversión de BMW en tecnología. Pero, cuando usted compra un producto BMW no sólo paga una extraordinaria calidad de medios y de materiales, sino algo más difícil de encontrar: Calidad de ideas. Imaginación.



FRENTE A FRENTE

EL DUELO DE LOS DIESEL LIGEROS

TALBOT DIO EN EL CLAVO

CON la llegada al mercado del Renault 9 GTD, el conductor español ya puede elegir, desde el mes pasado, una versión Diesel de todos los coches de la categoría de los más vendidos y populares.

La presente prueba del Talbot Horizon EXD, el Seat Ronda DCL y el nuevo Renault 9 GTD tiene por objeto ver cuál de estos tres modelos es el que menos consume y da los rendimientos más parecidos a los de la versión correspondiente de gasolina. Se pretende también resaltar las diferencias de calidad, economía, solidez mecánica y confort que hay entre estos tres coches. En general hay que adelantar que los

rendimientos de todos ellos se aproximan bastante a los de sus homólogos de gasolina, debido fundamentalmente a que todos los fabricantes han recurrido a las técnicas más avanzadas a fin de alejar de estas versiones Diesel la imagen de pesadez, lentitud y ruidosidad que tienen los coches de gas-oil. Pero destaca el Talbot Horizon como el que mejores resultados ha dado en todos los órdenes.

El Horizon Diesel alcanza velocidades y aceleraciones casi iguales a la versión de gasolina y resulta casi igual de silencioso. El R-9 tiene un motor ágil, aunque resulta ruidoso y sus rendimientos se distancian un tanto del

R-9 de gasolina. El Seat es el que menos se parece a su equivalente de gasolina.

Buscar parecidos entre estos coches de gas-oil y las versiones de gasolina de las que derivan es una de las inquietudes fundamentales de la prueba, dado que no se trata sólo de encontrar soluciones de eficacia económica, sino también seguras y avanzadas.

Esta prueba de MOTOR16 ha sido realizada simultáneamente con los tres coches, que han recibido idéntico tratamiento. Para enjuiciarlos se han recorrido 1.500 kilómetros con cada uno de ellos en ciudad, carretera y autopista.





TALBOT HORIZON: EL MAS POTENTE

EL Horizon ha sido el primer modelo en emplear el motor Diesel, desarrollado conjuntamente por Citroën, Peugeot y Talbot, de 1.905 centímetros cúbicos y 65 caballos. Es también muy ligero, con un peso sólo de 35 kilos superior a las versiones de gasolina.

Además de ser el motor más potente del grupo de coches comparados, es el más silencioso y el que menos vibraciones genera. Su potencia superior le permite tener las mejores prestaciones.

Se ofrece en tres versiones. Una básica, con cambio de cuatro marchas y un equipamiento reducido a la mínima expresión, que se designa con las siglas LD. Otra intermedia, ya con cambio de cinco marchas, denominada GLD. Y,

A. CARCHEVILLA



R-9 GTD: EL MAS MODERNO

PARA la versión Diesel del R-9, Renault ha diseñado un motor completamente nuevo. La ligereza fue el objetivo principal perseguido por los técnicos, que al final consiguieron que este motor de 1.595 centímetros cúbicos y 55 caballos de potencia pese sólo unos veinticinco kilos más que los de gasolina.

Esos 55 caballos de potencia los transmite al suelo por medio de un cambio de cinco marchas, idéntico al de las versiones de gasolina. El resto de sus características técnicas se corresponden con las de sus hermanos, puesto que la adaptación de esta nueva mecánica no ha exigido grandes esfuerzos en chasis y carrocería, o modificaciones en sus-

A. CARCHEVILLA



SEAT RONDA: EL MAS VETERANO

LOS Seat Ronda han conservado las características técnicas de los Ritmo. Utilizan el motor de 1.714 centímetros cúbicos con una potencia de 55 caballos, derivado del de 1.800 de gasolina que llevaron los Seat 132. Es también un motor de construcción ligera y moderna, aunque los resultados prácticos, en relación a su cilindrada, son algo menos interesantes que los de sus competidores. La aplicación de este motor al Ronda ha dado lugar a toda una serie de modificaciones y refuerzos en la estructura del modelo, que han hecho que el peso de éste respecto a las versiones de gasolina sea superior en unos 115 kilos.

El cambio es de cinco marchas en

A. CARCHEVILLA

finalmente, la EXD, la más equipada, que además del cambio de cinco marchas, lleva dirección asistida, que si no es absolutamente necesaria, influye muy positivamente en la manejabilidad del coche.

A este respecto, las versio-

Precio en la calle:
1.129.882 pesetas.

Fabricante: Automóviles Talbot.
Fecha de presentación: Septiembre de 1982.
Garantía: Un año con kilometraje ilimitado.
Número de talleres: 533.
Plazo de entrega: Inmediata.
Colores metalizados, una semana.

pensiones, frenos y dirección. El R-9 Diesel se ofrece al mercado en una única versión.

Esta se denomina GTD y se beneficia de gran parte de los elementos de confort de los R-9 de gasolina más equipa-

Precio en la calle:
999.333 pesetas.

Fabricante: FASA Renault.
Fecha de presentación: Julio de 1983.
Garantía: Un año, con kilometraje ilimitado.
Número de talleres: 1.437.
Plazo de entrega: 15 días.

todas las versiones, con unas relaciones en las que se ha buscado el que las aceleraciones y recuperaciones sean lo más parecidas posible a las de los Ronda equivalentes en gasolina, en detrimento de la velocidad punta.

Precio en la calle:
1.067.624 pesetas.

Fabricante: Sociedad Española de Automóviles de Turismo.
Fecha de presentación: Junio de 1982.
Garantía: Un año, con kilometraje ilimitado.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: inmediata.

FICHA TECNICA Talbot Horizon EXD



MOTOR Disposición: delantero transversal. **Número de cilindros:** 4, en línea. **Cilindrada:** 1.905 c.c. (83 x 88 mm.). **Cigüeñal:** de 5 apoyos. **Distribución:** árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. **Alimentación:** bomba inyectora. **Compresión:** 23,5 a 1. **Tipo de carburante:** gasóleo. **Capacidad del depósito:** 47 litros. **Potencia máxima:** 65 CV a 4.600 rpm. **Par máximo:** 12,2 mkg a 2.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: a las ruedas delanteras. **Caja de cambio:** manual de 5 marchas. **Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha:** 1.ª 7,86 kms/h.; 2.ª 13,80 kms/h.; 3.ª 20,27 kms/h.; 4.ª 27,03 kms/h.; 5.ª 34,6 kms/h.

DIRECCION Tipo: de piñón y cremallera, servoasistida. **Vueltas de volante entre topes:** 2,3. **Diámetro de giro:** 10,2 metros.

FRENOS Sistema: discos delante, tambores atrás, con servo. **SUSPENSIONES Tipo:** ruedas independientes delante y atrás.

RUEDAS Llantas: de chapa estampada, de 5 x 13 pulgadas.

Neumáticos: 165/70 SR 13.

PESOS En orden de marcha: 1.020 kgs. **Máximo remolcable:** 800 kgs.

FICHA TECNICA Renault 9 GTD



MOTOR Disposición: Delantero, transversal. **Número de cilindros:** 4, en línea. **Cilindrada:** 1.595 c.c. (78 x 83,5 milímetros). **Cigüeñal:** de cinco apoyos. **Distribución:** árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. **Alimentación:** bomba inyectora. **Compresión:** 22,5 a 1. **Tipo de carburante:** gasóleo. **Capacidad de depósito:** 47 litros. **Potencia máxima:** 55 CV a 4.800 rpm. **Par máximo:** 10,4 mkg a 2.250.

TRANSMISION Tracción: a las ruedas delanteras. **Caja de cambio:** manual, de 5 marchas. **Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha:** 1.ª, 6,90 kms/h.; 2.ª, 11,87 kms/h.; 3.ª, 18,55 kms/h.; 4.ª, 27,12 kms/h.; 5.ª, 33,59 kms/h.

DIRECCION Tipo: de cremallera. **Vueltas de volante entre topes:** 4. **Diámetro de giro:** 9,80 metros.

FRENOS Sistema: discos delante, tambores atrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: ruedas independientes delante y detrás.

RUEDAS Llantas: de chapa estampada, de 5 1/2 x 13 pulgadas.

Neumáticos: 165/70 x 330.

PESOS En orden de marcha: 930 kgs. **Máximo remolcable:** 825 kgs.

FICHA TECNICA Seat Ronda DCL



MOTOR Disposición: Delantero, transversal. **Número de cilindros:** 4, en línea. **Cilindrada:** 1.774 c.c. (83 x 79,2 mm.). **Cigüeñal:** de 5 apoyos. **Distribución:** árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. **Alimentación:** bomba inyectora. **Compresión:** 20 a 1. **Tipo de carburante:** gasóleo. **Capacidad del depósito:** 50 litros. **Potencia máxima:** 55 CV a 4.500 rpm. **Par máximo:** 10,2 mkg a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: a las ruedas delanteras. **Caja de cambio:** manual, de 5 marchas. **Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha:** 1.ª, 7,2 kms/h.; 2.ª, 11,5 kms/h.; 3.ª, 17,8 kms/h.; 4.ª, 24,8 kms/h.; 5.ª, 29,9 kms/h. **Embrague:** mando mecánico.

DIRECCION Tipo: de piñón y cremallera. **Vueltas de volante entre topes:** 4,1. **Diámetro de giro:** 10,3 metros.

FRENOS Sistema: discos delante, tambores atrás, con servo.

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

PESOS En orden de marcha: 950 kgs. **Máximo remolcable:** 700 kgs.

nes del Horizon con motor de gasolina quedan muy aventajadas por el Diesel probado. A excepción de determinadas versiones con equipo especial, Los Horizon muestran una dirección donde las cuatro vueltas de volante entre extremos resultan interminables.

VIRTUDES

- Excelentes prestaciones.
- Confort de marcha.
- Estabilidad.

DEFECTOS

- Dirección asistida demasiado sensible a alta velocidad.
- Balanceo importante de carrocería.
- Presentación simple.

dos. Su presencia en el mercado está perfectamente definida, justamente al contrario que en Francia, donde casi es necesario hacer un cursillo antes de elegir un R-9, dado el gran número de variantes disponibles.

VIRTUDES

- Confort de conducción.
- Amplitud del maletero.
- Presentación y acabado.

DEFECTOS

- Motor ruidoso en todo momento.
- Frenos sensibles al esfuerzo.
- Desajuste entre las relaciones de 2.ª y 3.ª.

EL Ronda Diesel se ofrece en dos versiones: una, la DCL, la probada, con un equipo, a pesar de todo, relativamente completo, y otra, la CLX, equivalente a la más cara de las versiones de gasolina.

VIRTUDES

- Precio de oferta.
- Motor silencioso.
- Detalles de equipamiento.

DEFECTOS

- Pesadez del eje delantero.
- Cambio áspero e impreciso.
- Pedales mal colocados.

INTERIORES: TODOS POR UN ESTILO

El R-9 se diferencia por tener tres volúmenes, lo que le resta la versatilidad característica de los Horizon y Ronda. Los coches de Talbot y Seat, por contra, disponen de un maletero que puede llegar a invadir las plazas traseras, a voluntad del usuario. No obstante, en posición de cuatro plazas, el maletero del R-9 es el más grande.

En accesibilidad, el R-9 es el mejor. Sus puertas traseras son más grandes y se abren mucho, lo que permite entrar y salir sin ejercicios de contorsionista. El Ronda es el modelo de puertas más pequeñas.

El Horizon es el más amplio del trío. Es un coche corto por fuera y ancho, alto y muy amplio por dentro. El Ronda es muy ancho, pero también el de habitáculo más corto. Tras ellos, el R-9, que es el más angosto.

En materia de asientos, los del R-9



Talbot Horizon
Un salpicadero de diseño simple y sin gracia



Renault 9
Sin diferencias con su hermano el GTL de gasolina



Seat Ronda
Se inspiraron en el Lancia Delta para diferenciarse del Ritmo

EQUIPAMIENTO

Bien los tres	Talbot Horizon EXD	Renault 9 GTD	Seat Ronda DCL
Cuentarrevoluciones	NO	NO	NO
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI
Termómetro agua	SI	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO	SI
Voltímetro/Amperímetro	SI	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI
Testigo freno de mano ..	SI	SI	SI
Testigo estérter	—	—	—
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI	NO
Parabrisas laminado	SI	SI	NO
Faros halógenos	SI	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	SI	—	SI
Luneta térmica	SI	SI	SI
Retrovisor regulable desde interior	SI	SI	NO
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	S/N	S/N	S/N
Espejo de cortesía	SI	SI	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	S/N	NO	NO
Cerraduras centralizadas	NO	NO	NO
Respaldo posterior divisible	NO	NO	NO
Luz orientable (lector de mapas)	SI	SI	SI
Tapón de gasolina con llave	SI	SI	NO

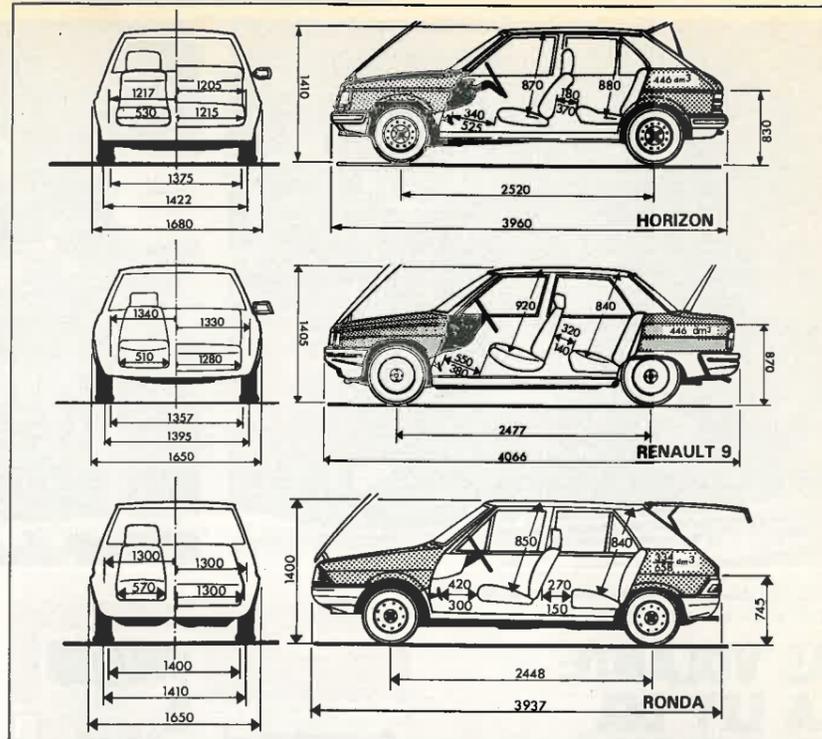
Opciones de serie.—Renault 9 GTD: Pintura metalizada (13.633 pesetas). Talbot Horizon EXD: Pintura metalizada (12.969). Seat Ronda DCL: Pintura metalizada (16.166 pesetas).

destacan sobre los demás. Los delanteros, con su conocida estructura «monoguía», además de resultar muy confortables, permiten estirar bien las piernas a los ocupantes del asiento trasero.

El R-9 destaca también por la mejor calidad de acabado del interior, mientras que la más deficiente se encuentra en el Ronda, si tenemos en cuenta también la presentación de cada uno de ellos.

Los tres están muy igualados en equipo, con ligera ventaja para el Horizon por su racionalidad. Después vendría el R-9. El Ronda presenta detalles interesantes en exclusiva (manómetro de presión de aceite y cerraduras centralizadas), pero carece de elementos hoy imprescindibles, como parabrisas laminado, cerradura en el tapón de combustible, testigo de desgaste de las pastillas de frenos y retrovisor regulable desde el interior.

Los coches, como tantos otros productos, se venden primero por los ojos. Conscientes de ello, los especialistas en marketing de cada marca han tendido más al enriquecimiento estético de su modelos, sobre todo en materia de equipo.



Instrumentación suficiente
El Horizon tiene dirección asistida



Controles del R-9
Con medidor del nivel de aceite



Cuadro del Ronda
La instrumentación más completa



Amplios y mullidos
Los asientos del Horizon son acogedores



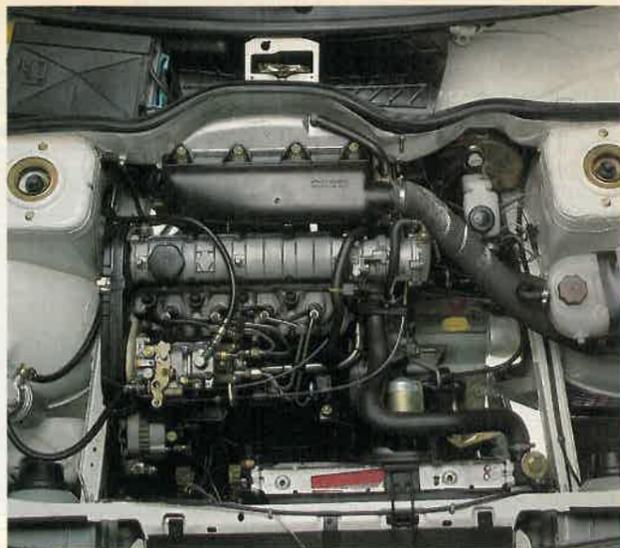
Un nuevo concepto
El sistema «monoguía» gana espacio



Buena presentación
El tapizado del Ronda es de agradable tejido



El Ronda dispone de una cilindrada intermedia. Es el menos brillante.



El motor del R-9 se hizo para ser diesel. Ligero, moderno y ruidoso.

AL VOLANTE: LA LEY DEL MAS POTENTE

LOS tres motores arrancan bien en frío; sólo el Ronda supera los veinte segundos de precalentamiento. Una vez en marcha, el Horizon destaca por su mejor velocidad máxima —casi ciento cincuenta kilómetros por hora— y aceleraciones: se nota que es el motor de mayor cilindrada y más potencia. Lo que sorprende del Horizon es que, a pesar de esto, es casi tan económico como el que más en el consumo de combustible.

FRENOS

Aguantan el peso Diesel



	Talbot	Seat	Renault
DISTANCIA DE FRENADO (desde 100 kms/h.)			
En frío	34,5 m.	35,4 m.	37,8 m.
En caliente ...	42,7	38,2 m.	40,0 m.
DURACION			
En frío	3,7 seg.	4 seg.	3,5 seg.
En caliente ...	3,9 seg.	3,8 seg.	4,6 seg.

El cambio de cinco marchas del Horizon está tan bien ajustado a su motor que le permite tanto el desarrollo de velocidades altas como respuestas inmediatas y bríasas al pisar el acelerador.

El R-9 está muy cerca de las velocidades máximas del Horizon, a pesar de tener un motor de casi trescientos centímetros cúbicos menos. En aceleraciones está al mismo nivel que el Ronda, que lleva el cambio de relaciones más cortas. Por esta razón, el modelo de Seat se queda en velocidades máximas de 135 kilómetros por hora, la más lenta de las tres. Los ingenieros optaron por estas relaciones de cambio para lograr para el Ronda aceleraciones y repises lo más próximas posibles a las de las versiones de gasolina.

PRESTACIONES

El más pesado es el más rápido



	Talbot	Seat	Renault
VELOCIDAD MAXIMA			
	149,6 kms/h.	135,7 kms/h.	146,9 kms/h.
ACELERACION			
400 metros salida parada	21,3 seg.	21,4 seg.	21,9 seg.
1.000 metros salida parada	36,6 seg.	40,2 seg.	39,4 seg.
0-100 kms/h.	16,7 seg.	18,3 seg.	17,5 seg.
RECUPERACION			
400 m. desde 40 kms/h. en 4. ^a .	20,6 seg.	21,2 seg.	21,4 seg.
400 m. desde 40 kms/h. en 5. ^a .	22,4 seg.	23,0 seg.	23,3 seg.
1.000 m. desde 40 kms/h. en 4. ^a .	38,8 seg.	40,0 seg.	40,4 seg.
1.000 m. desde 40 kms/h. en 5. ^a .	41,4 seg.	42,0 seg.	43,1 seg.
De 80 a 120 kms/h. en 4. ^a	13,4 seg.	15,0 seg.	15,6 seg.
De 80 a 120 kms/h. en 5. ^a	17,4 seg.	18,2 seg.	18,8 seg.

CONSUMO

Gastan como una moto



	Talbot	Seat	Renault
CIUDAD			
A 21,3 kms/h.	8,7	8,3	8,2 l./100 kms.
CARRETERA			
A 90 kms/h. velocidad crucero	4,6	6,0	4,9 l./100 kms.
En conducción rápida	9,8	11,5	8,4 l./100 kms.
AUTOPISTA			
A 120 kms/h. velocidad crucero	6,2	7,8	6,3 l./100 kms.
En conducción rápida	9,5	11,6	9,9 l./100 kms.
AUTONOMIA MEDIA			
Consumo ponderado	7,2	7,6	7,0 l./100 kms.
Recorrido	600	610	610 kms.

El R-9 es el más sobrio en el consumo, una media de siete litros a los cien kilómetros, resultado previsible, pues es el motor más pequeño. Lo que no era tan previsible era el segundo puesto del Horizon, con una media de 7,2 litros. Naturalmente, en ciudad, las diferencias entre consumo del Horizon y del R-9 se agrandan debido a la cilindrada mayor del Talbot: cada minuto al ralenti parado en un semáforo, éste gasta 270.000 centímetros cúbicos más de mezcla de aire y gas-oil. En carretera y autopista, a velocidades entre 90 y 120 kilómetros por hora, el Horizon consume menos que el R-9.

Como el cambio, de cortas relaciones, del Seat Ronda obliga a su motor a funcionar, en términos generales, más revolucionado que el de sus rivales, el consumo de este modelo es sensiblemente mayor.

En cuanto a la posición de conducción, es aceptable en los tres casos. A lo sumo habría que criticar la excesiva dureza de los pedales y lo incómodo del manejo de la palanca de cambios en el Seat Ronda.

Por el contrario, la dirección de los tres modelos es lenta para vencer el mayor peso que supone la mecánica Diesel. No obstante, Talbot ofrece dirección asistida en la versión EXD del Horizon, que es la que precisamente se ha probado aquí.

Los frenos de los tres son los mismos que los de las versiones respectivas de gasolina. Su eficacia es buena en el Ronda y el Horizon, con una ligera ventaja para el primero. La excepción son los del R-9, que pierden eficacia cuando se usan de forma continua.

Los tres coches tienen una buena estabilidad, aunque se nota la típica tendencia a irse de morro que impone la tracción delantera. Puestos a marcar diferencias, el Horizon —y, particularmente, la versión EXD, por su dirección asistida— es el más ágil y manejable, y el Ronda, el más pesado.

Se mantienen en general las características de comportamiento de sus equivalentes de gasolina.

CONCLUSION: EL HORIZON, SUPERIOR

EN los tres coches, los fabricantes han conseguido unos rendimientos equivalentes a los de las versiones medias de gasolina. Quien piense comprar uno de estos modelos debe basar su decisión, casi exclusivamente, en el aspecto económico.

Las diferencias de precio son entre 120.000 y 190.000 pesetas más caras que las versiones de gasolina. En los tres casos, estas diferencias de precio se amortizan si se hacen recorridos



El motor del Horizon es el más grande y potente. Una mecánica triunfadora.



Competidores, pero no iguales. El R-9, para los gustos más clásicos.

BALANCE FINAL

El más caro, el más rentable



	Talbot Horizon 9	Renault GTD	Seat Ronda
Velocidad máxima	1	2	3
Aceleraciones	1	2	3
Recuperaciones	1	3	2
Consumo	2	1	3
Transmisión	1	2	3
Frenos	2	3	1
Comportamiento ..	1	2	2
Dirección	2	1	2*
Aptitudes urbanas	1	3	2
Autonomía	3	1	1
Habitabilidad	1	2	3
Confort	1	2	3
Sonoridad	1	3	1
Equipamiento	3	2	1**
Maletero	2	1	3

* Comparando las versiones Horizon sin dirección asistida.
** Comparando versiones equivalentes de los Horizon y Ronda.

anuales de unos quince mil kilómetros y se piensa en siete años de vida media para el coche.

De los tres probados, MOTOR16 recomienda el Talbot Horizon por: su motor, el más potente, económico y poco ruidoso; sus interiores, holgados, aceptablemente acabados y bastante cómodos, y su suspensión, que equilibra bien la estabilidad con el confort de marcha. Debe tenerse en cuenta que es unas cincuenta mil pesetas más caro que los otros dos.

En segundo lugar se coloca el R-9, el único de los tres con tres volúmenes, lo que puede ser un incentivo de compra decisivo en gente de gustos más clásicos. El rendimiento de su motor es bueno y es el de mejor calidad de acabado. En su interior destaca la inteligente solución de los asientos «monoguía».

El Seat Ronda puede satisfacer a quienes no tengan una predilección especial por la velocidad. Su interior es amplio y es aceptablemente cómodo. Su versión más austera es el coche Diesel más barato del mercado. •

NUEVOS PEUGEOT 505



PODEROSAMENTE EQUIPADOS.



Nuevos Peugeot 505 serie 84. 10 máquinas poderosas. Capaces de proporcionar una sensación de dominio indescriptible. Nuevos interiores, con más lujo. Dirección asistida. 5 velocidades. Nuevos motores, con más potencia. En gasolina, una nueva inyección electrónica. En diesel, el turbo más avanzado.

EQUIPO BÁSICO

Todos los Peugeot 505 vienen poderosamente equipados. Su nivel de equipamiento básico es ya fuera de serie:

- Faros halógenos • Luces antiniebla • Parabrisas laminado
- Lunas coloreadas • Luneta trasera térmica • Retrovisor exterior regulable desde el interior • Pre-equipo de radio
- Caja de 5 velocidades (opcional en el GL y GLD) • Dirección asistida (excepto en el GL y GLD) • Aire acondicionado (opcional).

GASOLINA

3 versiones: GL, GR y GTI.

3 máquinas poderosas para hacer kilómetros sin sentirlo.

2 motores con la más avanzada tecnología. Con 1.971 c.c. y 2.165 c.c. Capaces de desarrollar 100 y 130 CV respectivamente. El GTI además incorpora: frenos de disco en las 4 ruedas, dirección asistida, autoblocante, apoyacabezas traseros, volante específico, guarnecido en velour, spoiler delantero y trasero, elevalunas eléctricos, cerraduras eléctricas (opcionales) y llantas de aluminio (opcionales).

DIESEL

4 versiones: 2 de aspiración atmosférica (GLD y GRD) y 2 turboalimentados (GRD Turbo y GTD Turbo).

En todos ellos destacan su alto nivel de confort, sus altas prestaciones, su reducido consumo y por supuesto, la sensación de poseer un coche eterno. Único.

3 motores: uno de 2.489 c.c. y 76 CV para las versiones GLD y GRD. Otro de 2.304 c.c. y 80 CV para el GRD Turbo. Y otro de 2.498 c.c. y 95 CV para el GTD Turbo.

El GTD Turbo además incorpora: autoblocante, apoyacabezas traseros, volante específico, guarnecido en velour, spoiler delantero y trasero, elevalunas eléctricos, cerraduras eléctricas (opcionales) y llantas de aluminio (opcionales).

FAMILIAR Y BREAK

3 versiones: Con el mismo nivel de equipamiento que en el GL y en el GR, existen versiones Familiar y Break en Diesel.

 **PEUGEOT 505**

GAMA '84



PEUGEOT TALBOT **FUERZA DINAMICA**

Llegó a España en 1982. Un piloto aficionado estaba dispuesto a pagar por él 15 millones de pesetas, pero tras una sola prueba lo devolvió. Después de un año en el escaparate, acaba de ser devuelto a Alemania. Era demasiado potente.

EL COCHE QUE ESPAÑA NO QUISO

PORSCHE 924 CARRERA GTR

JUAN Buenaventura, industrial y piloto amateur, utilizó este coche en competición por primera y única vez en una subida de montaña. Allí se dio cuenta de que tenía un Porsche demasiado difícil de pilotar. Sus 375 caballos de potencia hacían su conducción especialmente delicada y su precio, casi diez millones de pesetas al otro lado de la frontera (quince millones si hubiera sido importado definitivamente), desaconsejaba cualquier flirteo con una posibilidad de accidente.

Tras este primer contacto, Buenaventura devolvió el coche a Turbomotor, representante de Porsche en España, que lo tuvo un año a la venta en Madrid sin que nadie se interesara por él en firme. El pasado mes de agosto fue devuelto a Alemania y allí se han recibido ya dos ofertas de Estados Unidos, país que probablemente será su destino final.

Porsche diseñó el Carrera GTR como coche de circuito. A finales del



Atracción permanente. Un encanto millonario.

80 lanzó una serie corta de menos de cuarenta unidades y posteriormente ninguno de estos 924 llegó a obtener los resonantes triunfos, habituales en cualquier modelo Porsche.

Sin embargo, nuestro protagonista responde por diseño y realización a unos cánones precisos, que son norma en cualquier Porsche. Es una auténtica máquina de competición. En un terreno adecuado, como el impecable asfalto de cualquier circuito, su durísima suspensión, con tarados tan enérgicos como los de un monoplaza, hace que sus anchos neumáticos prácticamente se adhieran al asfalto. Sus características de funcionamiento y su potencia son suficientes como para encandilar al más experimentado piloto de Fórmula-1 y para alcanzar en un tiempo récord una velocidad máxima de 295 kilómetros por hora.

Mecánicamente, el motor turboalimentado es la principal característica de este 924. No es raro en Porsche, que siempre ha creído firmemente en esta



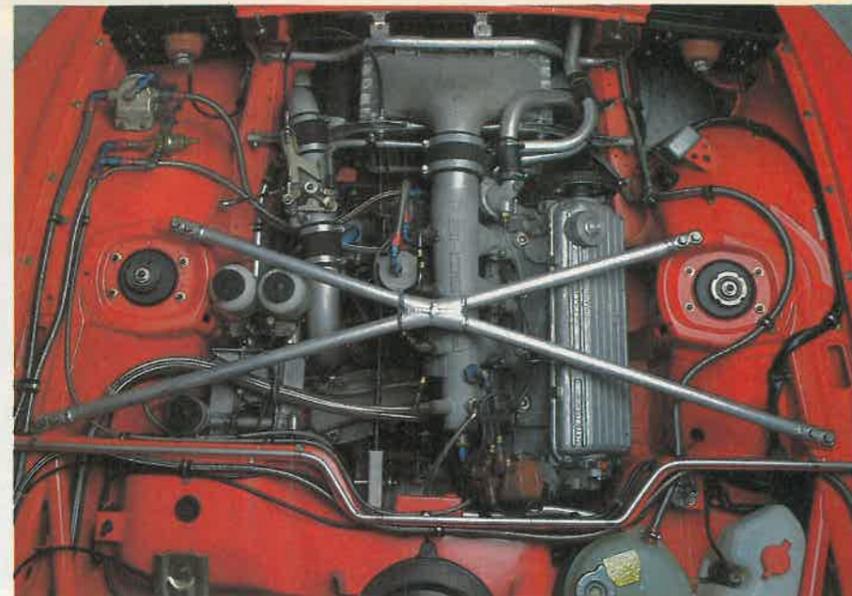
Formas agresivas que alían potencia y estética.

Pero la seguridad obliga a ciertas concesiones, como el entramado tubular que protege el habitáculo.





Junto a la palanca del cambio, el conductor dispone de una ruedecilla con la que regula la presión de soplado del turbo, hasta alcanzar 1,45 bares, aumentando o disminuyendo en consecuencia la potencia del motor, que llega a 375 caballos.



técnica, mucho antes de que se pusiera de moda en la F-1. En este año de 1983, un piloto con motor turbo se ha consagrado por vez primera campeón del Mundo. Sin embargo, en 1972 Porsche ya había fabricado su modelo 917 Turbo y en 1973 ganaba el campeonato canadiense-americano Can-Am con

el 917-30, el coche de carreras de circuito más potente jamás construido: 1.100 caballos.

Norteamérica será precisamente el destino final del protagonista de estas páginas. Los americanos tienen una especial sensibilidad para apreciar realizaciones fuera de serie como ésta

y, aunque el año que viene corra una o varias carreras, está abocado a ocupar un papel preponderante en cualquiera de las excepcionales colecciones particulares existentes al otro lado del Atlántico.

Alberto Mallo

ROMPA SU TRADICIONAL IMAGEN DE HOTEL.

Elija Las Salinas-Sheraton Hotel

Lanzarote Islas Canarias.
Reservas (91) 456 43 13 - (928) 81 30 40,
ó en su Agencia de Viajes.

A FONDO

VOLKSWAGEN PASSAT, SOLO PASABLE



VIRTUDES DEFECTOS

<u>Buen rendimiento de motor</u>	<u>Mal diseño de asientos</u>
<u>Excelente caja de cambios</u>	<u>Vibraciones de la suspensión</u>
<u>Vehículo amplio</u>	<u>Presentación pobre</u>
<u>Frenos eficaces y progresivos</u>	<u>Dirección carente de tacto</u>

EL Passat que se pone a la venta en estos días es el primer modelo de Volkswagen que Seat monta en España. Esto supone una reducción de unas quinientas mil pesetas sobre el precio que regía hasta ahora para este coche, sometido a los aranceles de importación.

El modelo de Passat que ya se está montando en la factoría Seat de la Zona Franca de Barcelona va equipado con un motor de 1.600 centímetros cúbicos. En las próximas semanas, la oferta se ampliará con las versiones dotadas con motores de gasolina de

mayor cilindrada y los Diesel. El usado en esta prueba tiene un motor de cinco cilindros y 1.921 centímetros cúbicos, de origen Audi.

El actual modelo de Passat, que fue presentado por primera vez en Alemania en octubre de 1981, es una berlina de dos volúmenes que apenas tiene competidores entre los coches fabricados en nuestro país. Sólo los Citroën BX16 y los Talbot 150 GT2 pueden suponer una alternativa para los Passat de 1.600 centímetros cúbicos, los de menos cilindrada que se montarán aquí.

El Passat español aparece justo un

año después de la firma del contrato entre Volkswagen y Seat, según el cual esta última puede montar en España los modelos Santana, Polo y Derby, además del que se prueba en estas páginas. El Passat y el Santana —que será lanzado al mercado el próximo diciembre— son los primeros frutos de este acuerdo, porque en ellos la aportación española se reduce a poco más que la mano de obra de montaje, los asientos y los neumáticos. Los Polo y Derby, más pequeños y en los que la participación española será en torno al 40 por 100, saldrán a la venta en la primavera que viene.



Delantera del Passat
Un aire de familia que no se puede negar



Quinta puerta
Sólo los anagramas lo diferencian de sus hermanos

MECANICA



El Volkswagen Passat, en esta versión probada, emplea el motor de cinco cilindros en línea y 1.921 centímetros cúbicos de los Audi 80, que desarrollan una potencia de 115 caballos.

Es un excelente motor que casi no vibra, está bien insonorizado y tiene una gran capacidad de recuperación de regímenes de giro muy bajos, lo que le hace idóneo para la berlina de turismo de la categoría y tamaño del Passat. Está acoplado a un cambio de cinco marchas, también común para los Volkswagen y los Audi. Para que los usuarios le saquen provecho a la quinta marcha, el fabricante alemán le denomina «E» (de economía). El desarrollo de esta quinta velocidad es tan largo que sólo sirve para rodar en autopista o en terreno llano, siempre que el tráfico sea muy fluido (al régimen de mil revoluciones por minuto, que es el de ralentí, haría 42 kilómetros por hora en caso de que pudiera aguantarlo

sin calarse). En España esta marcha se usará muy poco, pues sólo hay 1.734 kilómetros de autopista y raro es el trayecto medio en nuestro país que no incluye un puerto de montaña.

El paso de una marcha a otra es suave y preciso, aunque con recorridos un poco largos. El escalonamiento de las cuatro primeras marchas permite sacar buen partido de los 115 caballos de potencia. Sin temor a castigar la mecánica, se pueden llegar a los 45 kilómetros por hora en primera, a 90 en segunda y

a 135 en tercera, límites de velocidad que revelan que no hay saltos en el escalonamiento progresivo de éstas.

RENDIMIENTO



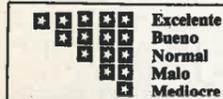
El rendimiento de este motor armoniza con su buen funcionamiento. Pese a su marcado carácter familiar, el coche tiene una excelente velocidad punta —192 kilómetros por hora— y buenas aceleraciones y reprises, siempre que se haga un uso correcto del cambio, cuyo mecanismo hace honor a la buena fama que tiene Volkswagen.

En cuanto al consumo, el Passat, al menos en esta versión probada, es bastante sobrio. A velocidades normales, respetuosas de los límites de velocidad que rigen en las vías españolas, las cantidades de gasolina consumidas son realmente bajas para un coche de su cilindrada. Sólo conduciendo deportivamente, para lo que no fue pensado, el Passat gasta cantidades que se consideran normales en otros coches de dos litros de cilindrada. No obstante, el coche no invita a dicho tipo de utilización, por lo que el consumo es razonable en términos generales.

FICHA TECNICA



MOTOR Disposición: delantero, longitudinal.
Número de cilindros: 5, en línea.
Cilindrada: 1.921 c.c. (79,5 x 77,4 mm.).
Cigüeñal: de 6 apoyos.
Distribución: árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada.
Alimentación: carburador Solex 2B2.
Compresión: 10 a 1.
Tipo de carburante: gasolina de 98 NO.
Capacidad del depósito: 60 litros.
Potencia máxima: 115 CV a 5.900 r.p.m..
Par máximo: 15,7 mkg. a 3.700 r.p.m..
TRANSMISION Tracción: a las ruedas delanteras.
Caja de cambio: manual de 5 marchas. («4 + E»)
Velocidad a 1.000 r.p.m. en cada marcha: 1.ª, 7,90 Km/h.; 2.ª, 14,76 Km/h.; 3.ª, 23,21 Km/h.; 4.ª, 32 Km/h.; 5.ª, 42 Km/h.
Embrague: mando mecánico.
DIRECCIÓN Tipo: de cremallera.
Vueltas de volante entre topes: 3,4.
Diámetro de giro: 10,7 metros.
FRENOS Sistema: discos ventilados delante y tambores atrás, con servo.
SUSPENSIONES Tipo: independiente en las ruedas delanteras y eje rígido atrás.
RUEDAS Llantas: de chapa, de 5,5 x 13 pulgadas.
Neumáticos: 185/70 HR 13.
PESOS En orden de marcha: 1.090 kgs.



La línea es redondeada y clásica
Los huecos de las puertas son grandes para permitir un buen acceso



Motor de origen Audi
Cinco cilindros y 1.921 centímetros cúbicos

COMPORTAMIENTO



Responde muy bien a lo que se espera de un coche familiar y tranquilo. Se nota que en el Passat se ha buscado, sobre todo, el mayor confort, dotándolo de una suave amortiguación. Pero ocurre que en ciertas carreteras secundarias españolas, de pavimento ondulado, produce en las rectas una incómoda sensación de flotación, que en las curvas se convierte en un pronunciado balanceo de la carrocería. Además, en estas carreteras, ni la suave amortiguación ni la gran sección de los neumáticos que se han escogido logran filtrar totalmente las irregularidades del piso, que se transmiten a la carrocería en forma de vibraciones.

Pero esto afecta casi exclusivamente al confort y no a la estabilidad, que no tiene problemas. A no ser que se haga una conducción deportiva, el Passat toma las curvas como si fuera sobre raíles. Sólo cuando se conduce rápido aparece, a la entrada de los virajes, la típica tendencia a irse de morro que

COLORES



PRECIO FINAL

2.120.356 PTAS.

Importador: Sociedad Española de Automóviles de Turismo.
Fecha de presentación: Octubre de 1980.
Garantía: Un año con kilometraje ilimitado.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: Inmediato.

Rolls Royce, Alfa Romeo,
Mercedes, BMW, Porsche, Jaguar,
Ferrari, Peugeot...

SHELL SUPER PLUS. Con buenas marcas.

Las principales marcas de vehículos del mundo protegen sus motores con la tecnología y experiencia de Shell.

Todos ellos han homologado, aceptado o aprobado el aceite lubricante Shell Super Plus 15W/50.

Shell Super Plus 15W/50 es el primer aceite lubricante que ha superado las pruebas de clasificación de servicio SF. Utilícelo. Aprovechese usted también de la experiencia de Shell.

Aceite lubricante Shell Super Plus 15W/50.
El aceite que le dará más... costándole lo mismo.



SHELL. LIDER MUNDIAL EN LUBRICANTES.

A FONDO

tienen todos los coches de tracción delantera; pero una vez dentro de la curva, este efecto cambia a un suave y controlable deslizamiento del eje trasero.

La dirección, asistida, es muy suave, pero tiene de criticable que resulta un poco imprecisa en virajes de gran radio, en los que uno nunca sabe si ha girado el volante lo suficiente o se ha quedado corto: da la sensación de que uno le ha perdido el «tacto».

Los frenos son correctos tanto por la suavidad y progresividad de su funcionamiento como por su eficacia.

CARROCERIA



El Passat es una berlina de dos volúmenes, con cuatro puertas laterales y portón trasero. Su línea es redondeada y de formas suaves, con amplias superficies acristaladas. Las distintas versiones sólo se diferencian entre sí por los anagramas en su parte trasera, en lo demás son prácticamente idénticas.

Pese a ser un modelo relativamente moderno —el actual Passat fue presen-

PRESTACIONES



Herencia de Audi

VELOCIDAD MAXIMA ..192 km/h.
(en 4.ª)

ACELERACION

400 m. salida parada	18 seg.
1.000 m. salida parada	33,2 seg.
De 0 a 100 km/h.	10,3 seg.

RECUPERACION

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	22,1 seg.
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	24,9 seg.
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	38 seg.
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	45,1 seg.
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	12,7 seg.
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	18,6 seg.

FRENOS



Potentes

DISTANCIA DE FRENADO

En frío	8,4 metros
En caliente	10,1 metros

DURACION

En frío	2,2 segundos.
En caliente	2,3 segundos.

tado hace ahora exactamente tres años—, llama la atención que el fabricante mantenga los paragolpes metálicos, en contra de la tendencia del resto de los fabricantes europeos, que usan los de plástico. Hay que aclarar que para poder absorber los pequeños golpes de aparcamiento, las aristas de los mismos van guarnecidas por una banda de goma. La iluminación corre a cargo de un faro de tipo alargado, que se complementa con otro trapezoidal que, a petición del usuario, puede ser antiniebla o larga distancia.

INTERIOR



No hay problemas para el acceso al interior; las puertas son amplias y abren lo suficiente.

En los asientos del Passat se pueden acomodar bien cinco personas adultas. Decimos bien y no cómodamente porque los asientos dejan que desear. Los delanteros tienen un respaldo de formas muy poco anatómicas. Están excesivamente curvados hacia atrás, de forma que o la parte superior de la espalda se queda sin apoyo o se adquiere una postura muy forzada. Además, carecen de sujeción lateral. El trasero es algo mejor, pero le falta apoyo para la zona de los riñones de los ocupantes. Nada que objetar al espacio para las piernas de los pasajeros de la parte trasera: el Passat es un coche amplio.

El maletero es bastante capaz. Con el asiento trasero en posición normal resulta suficiente para el equipaje que pueden llevar cuatro o cinco personas en un viaje. Esto sin contar con que ese volumen se puede ampliar, bien retirando la bandeja posterior, bien abatido el asiento trasero, cuando se necesite transportar cosas de gran volumen. El borde de carga del maletero queda justo por encima del paragolpes, lo que facilita la carga de bultos pesados.

Bajo el piso del maletero va la rueda de repuesto, como es habitual en los coches alemanes, ingleses e italianos. En caso de pinchazo hay que sacar todo el equipaje para sacarla.

PUESTO DE CONDUCCION



El volante resulta un poco alto y la palanca de cambios queda un poco retrasada para el conductor español, cuya altura media es de 1,70 metros. La visibilidad es buena, tanto hacia delante como hacia los lados y hacia atrás, con la ayuda de los retrovisores interiores y exteriores.

El cuadro de instrumentos es bastan-

A FONDO



Un salpicadero fotogénico

Al natural resulta menos atractivo y se ve demasiado el plástico



Cuadro de instrumentos
Bastante completo



Doble faro delantero
El interior es antiniebla

CONSUMO



Acorde con lo que anda

CIUDAD

A 24,7 km/h. de media	15,5 l/100 km.
-----------------------	----------------

CARRETERA

A 90 km/h. de cruce	6,6 l/100 km.
En conducción rápida	12,3 l/100 km.

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruce	7,2 l/100 km.
A fondo	14,5 l/100 km.

AUTONOMIA MEDIA

Cons. medio ponderado	12,7 l/100 km.
Recorrido	422,4 kilómetros.

te completo para un coche de su categoría. Tiene velocímetro, cuentakilómetros parcial y total, cuentarrevoluciones, termómetro, aforador del depósito de gasolina y un económetro que señala el consumo instantáneo de gasolina cuando se rueda en «E»; una luz señala el momento en que se debe pasar a una marcha superior para ahorrar gasolina. El resto de los elementos de control son testigos luminosos.

CONFORT



El Volkswagen Passat es aceptablemente confortable, pese a las vibraciones que la suspensión no logra filtrar y al desafortunado diseño de los asientos. La insonorización es francamente buena, la ventilación, eficaz, y pueden viajar holgadamente cinco personas.

EQUIPAMIENTO



El equipo del Passat probado, pese a ser la versión más cara de las de motor de gasolina, es bastante simple. Sobre todo si se tiene en cuenta que costará más de un millón y medio de pesetas cuando se haga en España. Las ventanillas, por ejemplo, hay que bajarlas a mano, cuando hoy en día ya son muchos los utilitarios que tienen elevadores eléctricos de serie. El Passat, en cambio, tiene cerraduras centralizadas y faros antiniebla delanteros.



Maletero amplio
El respaldo del asiento trasero se abate

ACABADO



El acabado de este Passat fabricado en Alemania es aceptablemente bueno y ello supone un desafío para los operarios de Seat, que tienen ahora la oportunidad de igualar la calidad en el ajuste de sus colegas alemanes y corregir la vieja mala fama que arrastran desde hace tantos años. Son muchos los usuarios españoles que dejaron de comprar coches Seat por la tradicional imagen de mala terminación que adquirió en una cierta época esta empresa pública y, por ello, aunque se sientan atraídos por este coche de origen alemán, van a esperar los primeros comentarios antes de decidirse.

La gama Volkswagen puede dar imagen y prestigio al producto Seat, siempre y cuando no exista ni una sombra de duda en el acabado y, por ello, la vieja tradición de encontrar tornillos tirados por el suelo cuando se estrena Seat puede resultar particularmente negativa al comercializar los primeros Passat montados en Barcelona.

Lo que no van a poder hacer los hombres de Seat es cambiar el aspecto simplón y triste que tienen los revestimientos interiores del coche, sin personalidad de ningún tipo y, tampoco, la mala calidad de determinados materiales.



Asientos delanteros
Mal diseño del respaldo



Asiento trasero
Algo mejores

EQUIPAMIENTO



Demasiado simple

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro agua	SI
Manómetro presión aceite	NO
Voltímetro/amperímetro	NO
Reloj	SI
Testigo reserva carburante	NO
Testigo freno de mano	SI
Testigo estérter	—
Test. desgaste pastillas de freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros halógenos	SI
Piloto antiniebla	NO
Limpia-lavalun. tras.	SI
Luneta térmica	SI
Retrov. regulable desde el int.	SI
Apoyacabezas (delan./tras.)	SI/SI
Espejo de cortesía	SI
Elevavinas eléc. (delan./tras.)	NO/NO
Cerraduras centralizadas	SI
Respaldo posterior divisible	NO
Luz orientable (lector de mapas)	NO
Tapón de gasol. con llave	NO (SI)

Opciones: Pintura especial, 10.900 pesetas; pintura metalizada, 24.300 ptas.

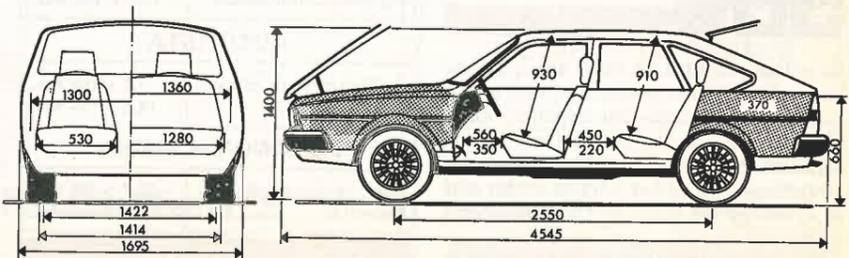
VALOR/PRECIO



El Passat resulta un coche soso, sin otro atractivo reseñable que su excelente motor. Cumple, sin más, su función familiar. Al precio de 1.600.000 pesetas que vendrá a costar la versión española puede ser interesante para un determinado sector de usuarios, pues será el único de su categoría fabricado aquí. Lo que no tiene sentido es pagar por él los 2.200.000 pesetas que hasta ahora ha costado con aranceles.



Bien guarnecidas las puertas
Las ventanillas se bajan a mano



FRENTE A SUS RIVALES

Hemos comparado el Volkswagen Passat con sus competidores de importación. Cuando dentro de unas semanas comiencen a venderse los montados en España se habrá quedado sin competencia directa, pues no hay ningún coche de su cilindrada con una carrocería semejante entre los de fabricación nacional.

	Velocidad máxima	Km/h.
1.º VOLKSWAGEN PASSAT	192	
2.º Opel Ascona 1.8	187	
3.º Ford Sierra 2.0	185	
4.º Volvo 360	182	
5.º Renault 20 TS	174	

	Aceleración 0 a 100 km/h.	Segundos
1.º VOLKSWAGEN PASSAT	10,3	
2.º Ford Sierra 2.0	10,4	
3.º Opel Ascona 1.8	10,5	
4.º Volvo 360	10,5	
5.º Renault 20 TS	12,4	

	Consumo medio ponderado,	Litros a los 100 km.
1.º Opel Ascona 1.8	10,9	
2.º Ford Sierra 2.0	11,2	
3.º Volvo 360	11,7	
4.º Renault 20 TS	11,8	
5.º VOLKSWAGEN PASSAT	12,7	

Comportamiento

Si en la relación entre prestaciones y consumo el Passat se defiende bien frente al Opel Ascona y el Ford Sierra, en el momento en que entra en juego la estabilidad y la manejabilidad se queda el último de todos. Si se considera el confort, el Sierra y el R-20 pasarían a los primeros puestos, seguidos por el Ascona y el Volvo; el Passat sería el último por los motivos que se relatan en la prueba.

Habitabilidad

Tres coches figurarían empatados en el primer puesto: el Passat, el Sierra y el R-20. El Ascona y el Volvo son algo más reducidos de dimensiones exteriores y eso se refleja en su interior. Los cinco coches tienen una buena capacidad de maletero, si bien el Volvo es el que lo tiene de menor volumen.

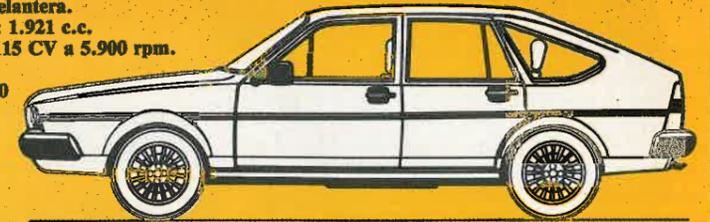
Conclusión

El Passat es más rápido y brillante que el resto de sus rivales, aunque las diferencias son mínimas.

Pero tal ventaja tiene un valor simbólico, pues el tipo de usuario, al que va dirigido este tipo de coches familiares, nunca llegará a sacar partido de tal capacidad. Le interesan mucho más el confort, la seguridad y, sobre todo, el precio... Lo más lógico es elegir un Sierra 2,0 Ghia o un Ascona, salvo que el menor precio del R20 resuelva la decisión.

VOLKSWAGEN PASSAT GL 5 2.120.365 pesetas

Motor delantero transversal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 1.921 c.c.
Potencia: 115 CV a 5.900 rpm.
Peso en vacío: 1.090 kilos.



VOLVO 360 GLT-5P 2.332.945 pesetas

Motor delantero longitudinal.
Tracción trasera.
Cilindrada: 1.986 c.c.
Potencia: 117 CV a 6.000 rpm.
Peso en vacío: 1.130 kilos.



RENAULT 20 TS 1.564.486 pesetas

Motor delantero longitudinal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 1.995 c.c.
Potencia: 104 CV a 5.550 rpm.
Peso en vacío: 1.220 kilos.



OPEL ASCONA 1,8E 5P 1.818.408 pesetas

Motor delantero transversal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 1.796 c.c.
Potencia: 115 CV a 5.800 rpm.
Peso en vacío: 1.060 kilos.



FORD SIERRA 2,0 Ghia 1.838.091 pesetas

Motor delantero longitudinal.
Tracción trasera.
Cilindrada: 1.993 c.c.
Potencia: 105 CV a 5.200 rpm.
Peso en vacío: 1.065 kilos.





El alcalde de Madrid es un amante de los coches y la velocidad, lo que le cuesta alguna multa. Las últimas que ha tenido que pagar de su bolsillo se las pusieron a los motoristas de su escolta por correr demasiado.

TIERNO GALVÁN: LOS COCHES SON PARA CORRER

42/ Motor 16

A Enrique Tierno Galván, catedrático, socialista y alcalde de Madrid, le gusta la velocidad. Ya no conduce, pero su chófer sabe que cuando va con él tiene que correr, aunque eso le cuesta alguna que otra multa.

Es en 1950, dos años después de obtener la cátedra de Derecho Político, cuando el profesor Tierno Galván aprueba el examen de conducir y se compra su primer coche: «Un dos caballos todo terreno», dice. Ya estaba casado y tenía un hijo de siete u ocho años cuya mayor ilusión era tener un coche. «La compra se hizo necesaria y

así pudimos viajar por España e irnos los fines de semana a la sierra.»

Aquel automóvil resistió muchos años, hasta que el profesor Tierno Galván, tras la expulsión de su cátedra en 1965, tiene que desprenderse de él para marcharse al extranjero, a diversas universidades europeas y norteamericanas.

«Un Chevrolet enorme y agobiante en el que cabía toda la casa» fue el coche que les acompañó durante su estancia a Estados Unidos y el que le decidió, a su regreso a España en 1961, a volver a los coches pequeños. Su hijo ya tenía carnet de conducir y el matri-

monio Tierno Galván elige dos «Minis», uno para la familia y el otro para el único heredero. Aquel «Mini» fue y sigue siendo el coche más querido del alcalde.

Todavía mucha gente en el Ayuntamiento recuerda cuando el profesor Tierno Galván iba a las recepciones en su viejo Morris ya sin conducirlo él. «Hace unos meses —contaba a MOTOR16— empezó a funcionar mal. Había que hacerle una nueva reparación y nos dio pereza, pero también nos dio mucha pena deshacernos de él y decidimos que siguiera con nosotros. Ahora está en un garaje, guardado como recuerdo.»

Entre medias, en la casa ha habido otros coches. Algún Seat, también algún Renault, y ahora un R-16 es la alternativa a su coche oficial del Ayuntamiento de Madrid.

Hace años que el profesor Tierno Galván dejó de conducir. La vista le empezó a fallar, tuvo que sufrir alguna operación y definitivamente dejó el volante, pero todavía recuerda con nostalgia sus primeros años de conductor en «aquel Madrid, tranquilo, sin aglomeraciones, con pocos autos, en el que se podía aparcar a la puerta de su casa de Ferraz, en donde todavía vive, y detenerse, sin que ningún guardia lo impidiera, en el paseo de la Castellana.

«Era un Madrid —dice— grato y distinto, con ese sonido inconfundible de la campanilla de los tranvías, que el conductor pisaba con el pie para avisar del peligro. Por sus aceras, por sus numerosos bulevares ahora desaparecidos, se podía pasear bajo los árboles y por sus calzadas se podía correr con el coche y era más fácil evitar accidentes. Quizá los mayores sustos se los llevaban los transeúntes, todavía poco acostumbrados a los automóviles, «pero el peligro —dice—, sin duda, era menor, y la prueba es que los accidentes han ido aumentando más y más».

De esa época el alcalde de Madrid tiene una curiosa anécdota, que cuenta divertido: «Un día, a principios de los años cincuenta, íbamos mi mujer y yo por la carretera con nuestro “dos caballos” y un autoestopista nos hizo señas. Paré el coche y le invité a subir. El se dirigió a mi mujer y le rogó que le dejara sentarse delante. “Es que estoy aprendiendo a conducir —se disculpó—, y así puedo ir viendo cómo se hace.”

Sin ningún inconveniente, mi mujer se pasó al asiento trasero y él sacó un bloc y fue todo el camino tomando notas de lo que yo iba haciendo. He contado esta anécdota infinidad de veces y nunca he encontrado a nadie a quien le haya ocurrido nada similar.»

En su despacho del Ayuntamiento, en esa bonita plaza de la Villa que, de alguna forma, es frontera con el Madrid de los Austrias, el alcalde confiesa que la velocidad sigue siendo su pasión. «Por carretera el conductor que viene conmigo sabe que tiene que

Motor 16/43

correr, porque yo entiendo que a las máquinas hay que sacarles el máximo rendimiento. Debe ser mi obsesión por la eficacia.»

Pero también corre por Madrid quizá, en esta ocasión, más por necesidad que por gusto. «Voy siempre con prisas. Tengo que llegar puntual a los sitios, a una inauguración, a una recepción, y me da vergüenza poner la sirena. Total, que muy a menudo los guardias nos paran para ponernos una multa. Yo lo acepto y las pago siempre de mi bolsillo y los guardias lo pasan bien, porque se quedan con esa satisfacción que da el deber cumplido, aun cuando ese deber pueda molestar a alguien.»

Y Enrique Tierno Galván asegura que no es que le paren porque sepan quién es. «Mi coche lo conocen todos los policías municipales de Madrid, pero supongo que deben pensar: "Mira, para que aprenda".»

«Hace poco —sigue contando— impusieron una multa de cuatro mil pesetas a los policías que vienen conmigo de escolta. El asunto llegó a la Comisión Permanente para decidir quién era el responsable y en quién debería recaer



«Como me da vergüenza poner la sirena, a menudo los guardias nos paran para ponernos una multa. Yo lo acepto y las pago siempre de mi bolsillo»



el pago de la infracción. Al final se llegó a la conclusión de que debía ser el Ayuntamiento el que se hiciera cargo de ella. El expediente debió costar mucho más que las cuatro mil pesetas, pero eso dio pie a que me gastaran alguna que otra broma.»

Con un millón de coches circulando diariamente por Madrid, el problema del tráfico sigue siendo uno de los más complicados de resolver y, por tanto, merecedor de algún que otro delicioso bando del popular alcalde de la Villa y Corte. Las multas no se pagan —apenas un seis por ciento en el año 1982—, el Ayuntamiento tiene poco poder coercitivo, y la grúa es la única amenaza seria que pesa sobre el conductor poco obediente que «busca que-

darse con la pulpa y el hollejo y ni cumple órdenes, ni obedece bandos, ni atiende a las prudentes advertencias, con gran desmerecimiento de lo que a los demás y a nosotros mismos debemos».

Y es que en Madrid, una ciudad con poco espacio libre, porque, según el alcalde, las ciudades no son elásticas y a más casas y más coches, menos espacio, sus ciudadanos respetan poco los «prohibidos» y «por descuido, si no malicia, dejan coches y carricoches en el lugar que mejor le peta, sin mirar si es recodo, rincón, esquina o entrada de zaguán con razón prohibida por el Concejo» y ésta es la razón de la aplicación de la sagaz industria de la grúa, que permite transportar un coche a

cuestas de otro, ingenioso método que los madrileños odian y que retira «de la vía pública, con implacable rigor, cuantos medios mecánicos de traslación y transporte estorben el ordenado transcurrir de los discretos vecinos de esta ciudad por sus calles».

A la grúa se la teme porque obliga, además, a saldar las multas atrasadas, pero nunca puede ser la solución. Según el alcalde, el ciudadano tendría que pagar por sentido cívico, un sentido poco desarrollado en los países mediterráneos. Los franceses pagan más bien poco, y los italianos también escasamente —comentaba—. Son los nórdicos, los alemanes, los norteamericanos, los más disciplinados, aunque el profesor Tierno siga prefiriendo, pese

a todo, el sur de Europa. En principio la sanción económica no tiene como fin la financiación de nada, sino la disuasión de la desobediencia, pero es indudable que una buena recaudación vendría muy bien.

«El coche cuesta mucho dinero al Ayuntamiento por todo lo que lleva emparejado: guardias urbanos, señalizaciones, pavimento, etcétera. La ORA, por ejemplo, que está dando resultados bastante satisfactorios, da unas pérdidas de doscientos millones anuales, porque no da para pagar a los más de quinientos operarios destinados a su control.»

El impuesto municipal supone unos evidentes ingresos, pero el porcentaje que el Gobierno concede al Concejo por la gasolina es «misérrimo». Total, que el conjunto de la actividad de tráfico es carísima y para hacer frente a ella hay que sacar el dinero de otras partidas.

Habría que conseguir, según el profesor Tierno Galván, que los ciudadanos usaran menos el coche particular o lo utilizaran mejor. «En Estados Unidos, por ejemplo —dice el alcalde—, los coches se ven mucho más a menudo cargados. Sirven para trans-



«En España todavía el coche es un símbolo de prepotencia y de distinción y, sobre todo, es la prueba del individualismo solitario»

portar cosas, además de personas, pero en España es corrientísimo ver autos grandes vacíos de cosas y ocupados exclusivamente por el conductor. No tiene mucho sentido, pero no es fácil cambiar la mentalidad.»

Y el alcalde de Madrid, resignado, explica que «el coche es ya parte de la vida, como el reloj, y hay que aceptarlo. Todavía en España —dice— es un símbolo de prepotencia y de distinción y, sobre todo, es la prueba del individualismo solitario. Al hombre no le gusta compartir el espacio. Quiere su propio espacio, porque quizá arrastra todavía el primitivismo del protozoo.»

Caridad Plaza
Fotos: Angel Carhenilla

Baltasar Porcel

Protagonista, el automóvil

EL gran protagonista de la época? Desde luego, el automóvil. O en otro sentido, la televisión. El portentoso avión, pongo por caso, no ha pasado de constituir un medio funcional de transporte, pese a sus incursiones en el campo deportivo. La informática, capital, queda sin embargo en lo que es: un arma utilitaria, un fabuloso medio. El automóvil, en cambio, se halla en el epicentro mismo del interés del hombre.

La historia, la que ha dirigido la vida sobre la Tierra en un sentido progresivo, se caracteriza por dos factores esenciales: la individualización creciente, la libertad conquistando nuevas cotas. Es indiferente que la complejidad social y económica imponga un determinado número de colectivizaciones. La de producción, la de mercado, la de una serie de servicios públicos, por ejemplo. Pero todas ellas sirven, a la postre, para que cada cual sea más libre, viva más años y con más salud, tenga a su alcance más bienes culturales, disfrute de una más rica alimentación.

Sé que simplifico, pero lo hago sin falsear: observemos las condiciones de vida en Occidente un siglo o siglo y medio atrás, comparemos con las de hoy, comenzando por el promedio de la vida humana, siguiendo por la calidad de los abonos químicos y acabando en las condiciones de habitabilidad de las viviendas.

Bien: el coche materializa hasta sorprendentes extremos este cúmulo de corrientes y pesos, partiendo de los dos factores básicos mencionados: es individual y permite desplazarse en cualquier —libre— dirección. Es la caverna prehistórica a cuestas, o, mejor dicho, que te lleva montado en su lomo. Ahí estás en su interior, aislado y rey, escuchando una música, sintiendo el poderío del volante, contemplando el paisaje que desfila... O te acompañan los tuyos, familia o amigos, creándose la prolongación del hogar, de la tertulia. Los países se abren, radiales, zigzagueantes, a

la necesidad o a la fantasía del conductor...

La adquisición de pisos, de apartamentos, pese que con harta frecuencia puedan resultar mucho más caros que su simple alquiler, constituye una obsesión del hombre. Como la compra del pequeño yate, que estos últimos años ha cobrado tanto auge. La explicación radica otra vez en el concepto de *caverna prehistórica*, de reducto personal, íntimo, dentro del cual expansionar cuanto se desee la propia iniciativa, huyendo de los agobios comunitarios del trabajo, de las calles. Pesan las condiciones impuestas sobre el hombre, como pesaban en la Edad

Media. Pero ahora con iguales o mucho mejores posibilidades de huida, de recuperación.

Es falsa esa idea que corre por ahí, y según la cual el automóvil constituye la quintesencia de la *civilización*, peyorativamente hablando, el vértice de la pirámide del consumismo dilapidador. He recorrido muchas pistas africanas,

muchos caminos asiáticos, para referirme a países y continentes alejados de la sociedad industrial y sus elevados recursos. Bien: el automóvil se me ha revelado, todavía más, como el máximo artífice para desarrollar las condiciones de libertad y de individualidad.

Teniendo gasolina, siendo usufructuario de algunos conocimientos mecánicos, el automovilista encuentra en el automóvil una inconmensurable y expedita colaboración: el avión, el caballo, la canoa, el barco, son incapaces de moverse con la celeridad, la amplitud y la carencia de problemas que se dan en el coche. El cual aumenta y facilita hasta casi el infinito los deseos de aventura del hombre y, por tanto, de esforzada creación.

Y dejo de referirme ya a la estética, a la fastuosa brillantez lineal del automóvil... Alejandro el Grande fue el primero que dijo: «El sol no se pone en mi imperio.» ¡Cuántos no hemos podido repetir al volante del coche, lanzados hacia el horizonte!





La fuerza de la razón.



Gama 84. Opel Rekord. Equilibrio perfecto.

Si busca un gran coche familiar, ésta es la elección más inteligente.

Opel Rekord. Un coche pensado y diseñado con lógica aplastante a todos los niveles.

Capaz de responder a las necesidades

más exigentes. Por su gran espacio interior y su amplio maletero.

Por su potente motor de 110 CV DIN capaz de máximos rendimientos con mínimos consumos: 5.2 l. a 90 Kms/h. en la versión diesel y 6.4 l. en la versión gasolina.

Por su conducción suave, silenciosa, segura.

El nuevo Opel Rekord lleva consigo la fuerza de la razón. Por eso es uno de los coches más vendidos en los mercados europeos. Año tras año.

Descúbralo Vd. ahora. Pruebe los nuevos Opel Rekord, gasolina o diesel.

Véalo en la amplia red de Concesionarios Opel, más de 150 puntos de venta y servicio,

y beneficie de las excepcionales ventajas Opel: un año de garantía, mantenimiento cada 15.000 Kms. y el carné Opel Euroservice Assistance que le asegura asistencia gratuita durante un año en España y 25 países de Europa.



Innovaciones en marcha.

O P E L R E K O R D



Para darse el lujo de brincar las olas a 160 kilómetros por hora hay que tener dos cualidades: un esqueleto robusto que absorba los impactos sobre el agua y una abultada cartera para hacer frente a los gastos de estas motonaves, que cuestan veinte millones de pesetas y beben gasolina de 130 octanos.

LA MAR DE RAPIDAS, LA MAR DE CARAS

CADA vez que el Rey Juan Carlos se cala el casco para dar una vuelta por las aguas de la bahía de Palma, a bordo de su Cigarette, los nervios se apoderan de su escolta: no existe nada capaz de seguirla sobre el agua.

La Cigarette real es un torpedo azul y blanco con forma de lancha, impulsado por un motor de casi mil caballos,

que se desplaza dando saltos sobre las olas y levantando murallas de espuma a 140 kilómetros por hora.

Con todo, la Cigarette que usa el Rey es una versión civilizada de las auténticas «off-shore», rugientes híbridos de barco, avión y coche, que con mayor propiedad son llamadas «los fórmula 1 del mar».

Volar, literalmente, sobre el oscuro

mar a bordo de uno de estos proyectiles es un lujo excitante sólo al alcance de muy pocos. Sin embargo, nadie puede sustraerse a la espectacularidad de las competiciones de «off-shore», aunque la mayoría de la gente ignore la tumultuosa historia de estos bólidos marinos diseñados y perfeccionados a medias entre los contrabandistas de licor durante la «ley seca» de los años veinte y los astilleros de la Armada estadounidense encargada de perseguirlos.

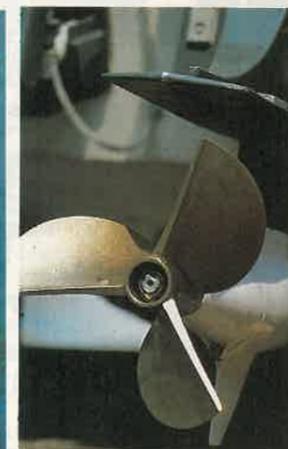
Fruto de esta carrera entre el ratón y el gato por lograr motores más potentes y lanchas más rápidas nació la reglamentación de las carreras de «off-shore», que establece dos categorías. En ambas, los cascos tienen una eslora máxima de 13,71 metros y mínima de 6,10 metros. En la primera, el número de motores es libre, mientras no se superen los 16.000 centímetros cúbicos de cilindrada para las mecáni-

cas de gasolina, y el doble para los Diesel. En la técnica de los motores todo vale, con el único límite de no usar gasolina de más de 130 octanos. Toda esta sofisticación hace que la más humilde de estas barcas sobrepase los veinte millones de pesetas, lo que, unido a los gastos de la competición, reduce su práctica a un mundo muy exclusivo de multimillonarios, que no les importa dejar sus huesos y los dólares

por la apasionante aventura de volar sobre el mar.

Pero no sólo el dinero limita la práctica del «off-shore». Saltar la cresta de una ola y caer a la máxima velocidad sobre el agua supone estar dotado de una fortaleza física excepcional, tan grande o superior a la del propio barco, cuyo casco resulta en ocasiones materialmente deshecho por los golpes del mar, que se transmiten directamente a los tripulantes. Pero éste es un mundo tan sorprendente como atractivo, y cuando nos imaginamos a fornidos muchachotes al mando de estas trepidantes máquinas, resulta que quien más veces ha ganado el título de campeón del mundo es Betty Cock, una encantadora abuelita californiana de sesenta años.

El calendario de regatas se reparte entre Estados Unidos, Europa, Australia e Hispanoamérica, con circuitos clásicos, como la Miami-Nasau, o la inglesa



Tres hombres, un piloto, un navegante y un mecánico, con un sólo fin: llegar los primeros sin que el casco se rompa contra la ola y controlando los más de mil caballos de sus motores. Al final, premio para un equipo y linimento para todos.

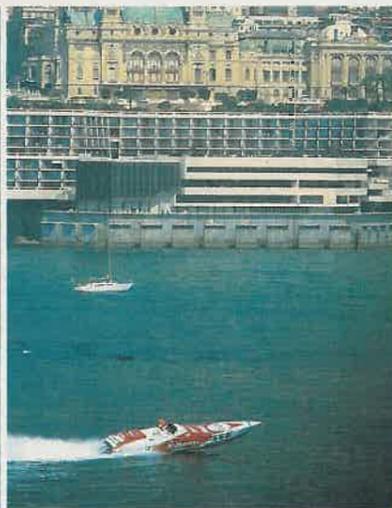




Cowes-Torquay-Cowes, de 290 kilómetros, que atraviesa dos veces el Canal de la Mancha. En aguas españolas y a pesar de no existir ningún equipo nacional, se han celebrado regatas del campeonato europeo en la costa catalana y balear. La que ilustra este reportaje tuvo lugar este verano en el circuito Mónaco-San Remo-Cannes, de 275 kilómetros de recorrido, y fue ganada por el italiano Della Valle.

Manejar un barco de estas características en mar abierto y en travesías tan difíciles como el Canal de la Mancha y otras zonas abiertas al tráfico marítimo no es nada fácil. Por ello, los «off-shore» necesitan tres tripulantes, el patrón-piloto, un navegante, que marca el rumbo a seguir, y el mecánico, cuya misión es mantener los motores a tope.

La casi absoluta libertad de diseño técnico de estos bólidos marinos permite que se alcancen velocidades medias en las regatas de 150 kilómetros por



Son los más rápidos, ningún barco convencional puede seguirles cuando, con los motores a tope, alcanzan los 160 kilómetros por hora. En plena carrera, sólo desde el aire se puede competir con los «fórmula 1» del mar.

hora. Por lo general, los barcos de la primera clase de «off-shore» llevan dos motores de gasolina de ocho cilindros, que desarrolla cada uno 650 caballos. Los cascos suelen ser de dos tipos, los tradicionales «pinchapeces», monocascos, con carena en uve profunda, y los catamaranes, barcos de dos cascos unidos. Los segundos pueden alcanzar mayor velocidad por su menor coeficiente de rozamiento, pero resultan muy peligrosos con mar rizada.

Los dos únicos barcos que existen en España, similares a los «off-shore», el del Rey y el de un industrial madrileño dedicado a la importación de automóviles, son de procedencia norteamericana. Ambos tienen aproximadamente 800 caballos de fuerza y, a pesar de que sus motores son prácticamente idénticos a los de competición, se les ha rebajado la compresión para poder utilizar gasolina comercial y evitar costosas reparaciones.

José Luis de la Viña

SYGMA

SYGMA

SYGMA

LA SORIA DEL PRESIDENTE

Las pasadas vacaciones del presidente Felipe González han llamado la atención sobre un rincón de España marginado por las grandes corrientes turísticas, pero lleno de múltiples encantos



E. BUGALLO

PARA Felipe González, «la tranquilidad que sólo se puede encontrar en plena naturaleza» era fundamental para sus días de descanso. Por eso eligió Lubia, un pequeño pueblito soriano de no más de 300 habitantes, donde «poder disfrutar de algunas cosas que no son habituales en lo que se entiende por vacaciones». Además, «los sorianos son gente encantadora», y conocido el sitio, «la tentación que tengo es la de utilizarlo más», prometió el presidente.

Felipe González recorrió las zonas que describe Machado en sus poemas, visitó la Soria monumental, paseó por agrestes montes poblados de pinos y quedó gratamente impresionado en La Laguna Negra. Su intención, tras este viaje, era acercarse un poco más a esta tierra y conocerla mejor, porque «Soria posee un rico depósito artístico —dijo— y el turismo que corresponde

a este tipo de zona no es un turismo masivo tal y como se entiende el turismo en España».

La ruta que hoy proponemos para los turistas exigentes parte de Soria capital por la N-III para visitar Lubia y Almazán, con regreso de nuevo a Soria, por la comarcal 101, que pasa por Quintana Redonda, Cuevas de Soria y Los Llamosos. Este pequeño recorrido de 90 kilómetros se puede realizar en un solo día, conduciendo tranquilo y disfrutando del paisaje de la zona.

Por la N-III y a 15 kilómetros de la capital se encuentra Lubia, esa pequeña localidad soriana donde Felipe González ha pasado sus escasos diez días de descanso en familia. A la derecha, en la travesía del pueblo, se encuentra la taberna donde el presidente bebió vino de la tierra y probó los excelentes chorizos caseros típicos de la zona. Perfectamente visible desde el pueblo, la finca

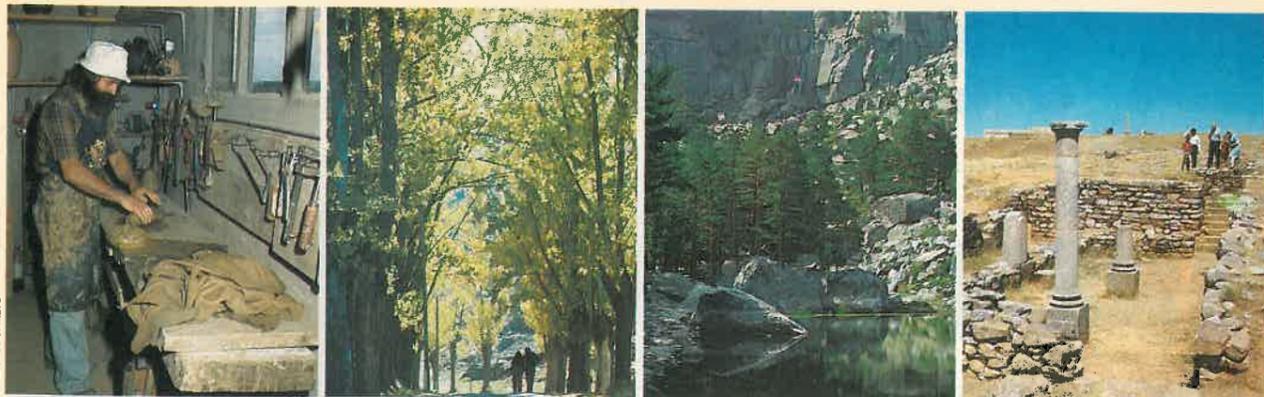
de Icona está casi al borde de la carretera nacional que une Soria a Almazán. Es una pequeña extensión de terreno bordeada de montes de pino y carrasca, donde el jabalí convive con zorros y ciervos y donde aún es posible contemplar el vuelo de numerosas rapaces que proliferan por los alrededores. En esta época del año proliferan por el lugar gran variedad de setas, hongos y champiñón silvestre.

Desde Lubia hasta Almazán la nacional III, en obras de ensanchamiento, atraviesa los altos de Lubia, que no presentan problemas al conductor, salvo la especial atención que se debe prestar por la falta de señalización vertical y un pronunciado escalón lateral, consecuencia de las obras.

Almazán es una ciudad para visitar a pie y recorrer sus empinadas y empedradas calles contemplando la arquitectura popular y las vistas sobre el Duero desde lo alto de la ciudad. El coche se

A la familia González le gustó Soria y su gente encantadora. El paisaje castellano se presta a la contemplación y el sosiego





Aún quedan alfareros artesanales El bosque bien merece un paseo La Laguna Negra de Urbión Restos romanos de Numancia

Comer y Dormir

RESTAURANTES.—Almazán: Antonio: Avda. de Soria, 13. Tfno: 30 70 11. Cierra festivos noche.

Soria: Cadosa. Ctra. de Zaragoza, km. 146. Tfno: 21 15 02. Casa Garrido: Manuel Vicente Tusor, 8. Tfno: 22 20 68. Descansa miércoles. Mesón Castellano: General Franco, 2. Tfno: 21 30 45. Valosandero: Parque de Valosandero (a 7 km. de la capital en la ctra. de Burgos). Cierra lunes.

HOTELES.—Almazán, 2 estrellas: H. R. Antonio: Avda. de Soria, 13. Tfno: 30 07 11. Tarjeta Visa.

Soria, 3 estrellas: Parador Nacional Antonio Machado: Parque del Castillo, s/n. Tfno: 21 34 45. Alfonso VIII: Alfonso VIII, 10. Tfno: 21 32 47. H. R. Caballero: Eduardo Saavedra, 4. Tfno: 22 01 00. H. M. Leonor: Paseo del Mirón, s/n. Tfno: 22 02 50. Las Heras: Ramón y Cajal, 4. Tfno: 21 33 46.

CAMPING.—Camping Fuente de la Teja (abierto todo el año). Ctra. de Madrid, a 1 km. de Soria. Tfno: 21 35 39.

puede dejar en el aparcamiento de la plaza Mayor. No hay que olvidar hacer una parada en la iglesia de San Miguel y el palacio de los Hurtado de Mendoza.

A la salida de Almazán y dejando la carretera nacional a la derecha, ya de vuelta hacia Soria, podemos elegir la ruta interior (comarcal 101). Por paisajes castellanos, donde se suceden los campos de cereales en extensas llanuras, con rectas muy largas y firmes en buen estado, nos conduce hasta Quintana Redonda, donde su iglesia merece una parada y es obligada la visita al taller de alfarería. Casi en medio del campo, en las afueras del pueblo, trabaja Evelio, el único alfarero que queda en el pueblo, manteniendo las formas tradicionales y ese color negro de las piezas características de la zona.

La misma carretera (C-101) nos conduce hasta Las Cuevas de Soria, un pequeño pueblo donde se conservan restos de mosaicos policromados en lo que fue la planta de una villa romana. Por una ruta poco transitada, salvo el

paso de los autobuses que realizan el trayecto Madrid-Soria, llegamos por la misma comarcal, tras nueve kilómetros sin problemas, hasta el cruce a la derecha que nos conducirá a Los Llamosos. La subida de un kilómetro a Los Llamosos se realiza por una empinada carretera donde las curvas se suceden hasta la misma entrada del pueblo. Frente a la iglesia, y también en el

centro del pueblo, el pequeñísimo cementerio merece unos minutos de atención. Bajando de nuevo a la carretera y continuando nuestro viaje hacia Soria, pasamos por Navalcaballo, donde en Casa Blasco, a la salida del pueblo, podemos degustar sabrosos chorizos y lomo de la olla, acompañado por vino de la tierra. Tras esta parada, y de nuevo con fuerzas para el ca-



mino, se reemprende la marcha hacia la capital, de la que tan sólo nos separan 11 kilómetros.

Soria es una ciudad problemática para circular por ella, el paso obligado por la zona urbana para coger cualquiera de las carreteras nacionales y el excesivo tránsito de coches y camiones hacen que la circulación sea muy lenta y es necesario circular con mucha precaución. Una visita obligada desde Soria es llegar hasta Numancia, por la N-III hacia Logroño. Estos ocho kilómetros de recorrido se encuentran también en obras de ensanchamiento y asfaltado, con bastante tráfico diario, y atención al llegar a Garray, donde

Autoagenda

Estaciones de Servicio durante veinticuatro horas. Almazán: N-III (salida del pueblo). Soria: San Andrés, Eduardo Saavedra, s/n. Cadosa: kilómetro 149 de la carretera nacional 122 (a cinco kilómetros de la capital). San Andrés, 4; kilómetro 147 de la carretera nacional 122 (a tres kilómetros de la capital).

Servicios de grúa. Grúas Solier: García Solier, 7. Teléfono: 22 15 97. Grúas Calonge: Viso, s/n. Teléfono: 22 18 35. Grúas Eliseo: Hospicio, 6. Teléfono: 22 03 36.

Concesionarios de la zona.

Citroën. Mariano Seseña: Calle Eduardo Saavedra, s/n. Teléfonos: 22 16 54 y 22 18 85. Soria. Ford. Untoria: Avenida de Valladolid, s/n. Teléfono: 22 06 50/54. Soria. General Motors. Jemoya, S. A.: Calle Caro, n.º 8. Soria. Mercedes. Talleres Madurga: Calle Eduardo Saavedra, n.º 44. Teléfono: 22 14 50. Soria. Talleres Gran Vía: Calle Gran Vía, n.º 36. Almazán. Renault. Domingo Hergueta. Calle Salazar y Torres, n.º 5. Teléfono: 30 00 85. Almazán. Domingo Hergueta: Avenida de Valladolid, s/n. Teléfono: 22 04 50. Soria. Seat. Miguel A. Chico García: Gran Vía, n.º 36. Almazán. Autos Soria, S. L.: Avenida Mariano Vicén, n.º 1-3. Teléfono: 22 53 61. Soria. Talleres Madurga: Eduardo Saavedra, n.º 44, y Avenida Mariano Vicén, n.º 15-17. Teléfono: 22 14 50. Soria. Peugeot-Talbot. Hortelano Automóviles, S. A.: Calle Eduardo Saavedra, s/n. Teléfono: 22 17 97. Soria. Jesús Marina Gallego: Carretera de Gómara, s/n. Almazán.

una señalización a la derecha nos indica el camino hacia las ruinas numantinas.

A cuatro kilómetros de Soria y en la carretera de Burgos se encuentra el monte de Valosandero, que ofrece al viajero la posibilidad de estirar las piernas en un lugar tranquilo y agradable, donde, además de montar a caballo o comer chuletas y chorizos en la casa del guarda, se pueden contemplar restos de pinturas rupestres en rocas diseminadas por la zona denominada Cañada Honda.

M.ª Jesús Beneit

Block del Paparrutas

Carretera y setas

Lo más probable, si se detiene uno un rato por la carretera que va de Almazán a Soria y pasea por el bosque, es que encuentre a catalanes buscando setas o a gente buscando setas para los catalanes. Sobre todo, lactario delicioso o lactario sanguifugo, que abunda bajo los pinos y al que los catalanes saludan con jolgorio cuando llega, cada año, y luego lo asan a la brasa aliñado con algo de aceite, perejil y ajo. Es el *robolló*, mucho más popular que la misma barrentina.

El castellano es harito menos micó-fago. Le vale la seta de cardo, pequeña y sabrosa pleurota, y si a usted le cansa buscarla, la encontrará en cuidada y cremosa sopa en Cadosa, aunque se tendrá que llegar hasta Soria y hacer ocho kilómetros por la carretera de Zaragoza. Allí, Millán Maroto la prepara perfumándola con trufas.

Pero la exploración micológica de la sierra de las Perdices, antes de llegar a Almazán, saliendo de Medinaceli por Adradán y Coscurita, camino de Soria, deparará, sobre todo este año, inmensas satisfacciones al aficionado y al no aficionado, y muchos menos peligros que los de la carretera. Toda clase de boletus, cantarellas, higróforos y prodigiosa cantidad de rusulas llenarán la cesta del conocedor.

Los que se satisfacen con ese torpe y mísero aburrimiento de conducir un trasto metálico con cuatro ruedas por las carreteras (cosa que nadie con dos dedos en la frente puede agradecer), dejarán atrás, para los caminantes, el lujoso esplendor de los carpóforos y se irán a almorzar o cenar a Almazán, en donde Antonio, con somarro de cerdo o cochinito frito, o se tendrán que llegar hasta Soria, por más que, si de placer culinario se trata, uno aconsejaría hacer unos cuantos kilómetros más y tirar hasta Burgo de Osma para sentarse en el Virrey Palafox, que es sin duda alguna el mejor restaurante de la provincia de Soria.

Gil Martínez conoce, ama y practica la cocina castellana y domina a la perfección el arte de los asados. Posee un sorprendente y variadísimo receta-

rio, que va de las migas canas a los más exquisitos postres. Quienes piensen que la cocina de Castilla es reducida y pobre, harán bien en darse una vuelta por los fogones sorianos de Gil.

Si no apetece hacer el camino hasta el Burgo, lo más aconsejable es la casa de Millán Maroto, ya citada y situada en el llamado complejo Cadosa, en donde hay otros establecimientos. El que aquí se menciona es el Salón Gourmet, de nombre escasamente soriano, por cierto.

Pero, personalmente, lo que más aprecio de la provincia y sus carreteras es que me acercan a un auténtico paraíso micológico. La excepcional riqueza setera soriana encontrará un día su celebración en las mesas de Soria. Hoy por hoy, ese incomparable don de la naturaleza parte hacia los mercados de Barcelona, Madrid o el País Vasco sin que los sorianos saquen gran beneficio.

He incluso «cazado» (se dice, curiosamente, *cazar setas*), por las zonas más húmedas de la sierra de la Mata, saliendo de Medinaceli, ejemplares de falus impúdicos en estado de huevo, una

de las criaturas más extrañas de la naturaleza. En ese momento, que dura pocos días, tienen un suave y exquisito gusto de rabanillo y se pueden consumir en ensalada. Más tarde, cuando el tallo alcanza su completa erección, esa seta expele un inundo hedor cadavérico. Un solo ejemplar en el maletero de su coche lo transforma, por varios días, en tumba de hojalata con un muerto en avanzado estado de descomposición. Notable efecto, que permite a los micólogos chocarros hacer soeces gamberradas que sólo ellos aprecian.

Más vale llevarse, de los colmados sorianos, la buena mantquilla, salada o dulce, los pastelles de yema o las sabrosas paciencias o los harinados y sobadillos y otras muestras de un arte repostería tradicional, cuidadosamente elaborado con excelente materia prima. También se encuentran, en las chacinerías, muy buenos embutidos, y en particular el chorizo, catalogado entre los más ricos de España.



Xavier Domingo

Pese a no haber ganado el Rallye de Cataluña el pasado domingo, el equipo de Renault se proclamó campeón de España: cinco victorias consecutivas en la temporada le han valido el título individual a Genito, teniente del Ejército, y el colectivo a sus otros ocho compañeros.

UN CAMPEON CON DOS ESTRELLAS

EUGENIO Ortiz, piloto oficial de Renault y campeón de España de rallyes este año, es un teniente del Ejército, serio y autoritario. Su jefe de equipo, Bernard Tramont, es todo lo contrario, es un hombre tranquilo y afable, que llegó de Francia hace veinte años y se convirtió en uno de los más arduos defensores de la competición en España. Pasó por momentos muy amargos en nuestro

país hasta llegar a ser jefe de competición de FASA-Renault, tras la trágica muerte de su predecesor, Fernando Villaamil.

Acercarse a Genito es como acercarse a un ogro; su actitud reservada, su cara de pocos amigos y el autoritarismo que se desprende de sus modales imponen respeto. Influenciado quizá por la disciplina militar y dominado por su carácter autoritario y tempera-

mental, las reacciones de Genito son siempre imprevisibles. En el fondo, se esconde un hombre fuerte e impulsivo, que siempre actúa tal y como se siente, sin influencias externas. Quienes le conocen aseguran que su imagen es pura fachada, que le gusta vivir a su aire sin que nadie se meta en su vida.

Cuando Genito era tan sólo un niño aficionado a la mecánica y cautivado por los coches, el automovilismo en Es-

paña comenzaba a dar sus primeros pasos. Un francés, acabado de llegar a España, luchaba por el desarrollo de la competición en nuestro país. Eran los tiempos de las carreras en el Retiro y la Casa de Campo, a las que Genito acudía siempre. Santanderino, nacido el 17 de mayo de 1948, se trasladó de niño a vivir en Madrid, de donde ya no se movería y donde ha transcurrido toda su vida deportiva. Un defecto en el oído le impidió convertirse en piloto de aviones, por lo que decidió irse voluntario a cumplir el servicio militar. Después de la «mili» se quedó en el Ejército para seguir la carrera de oficial de complemento en el arma de Artillería. Hoy tiene el grado de teniente y sirve en el Regimiento de Artillería número 71, de Madrid, donde se encarga de examinar a los soldados para obtener el permiso de conducir camiones.

A los ocho años aprovechaba cualquier descuido de su padre para coger el coche y darse una vuelta. Los pilo-

tos eran, a sus ojos infantiles, hombres superiores, dotados de unas cualidades especiales y, sobre todo, cargados de dinero. Un amigo le animó a participar en un rallye; le quitó el coche a una tía y así inició su carrera deportiva. Con este 1430 «prestado» logró una excelente clasificación, que le sirvió de estímulo para comprar a plazos un coche de segunda mano y continuar corriendo. Lejos estaba en aquellos tiempos de imaginar que él sería campeón de Es-

paña, precisamente bajo la supervisión de Bernard Tramont, uno de los pilotos más admirados en aquel entonces.

A partir de su primera carrera, escaso siempre de dinero, pero apasionado por los coches, Genito ya no dejará de tener un volante entre las manos y compaginará su vida militar con las carreras, afición que le exige muchos sacrificios, pues debe dedicar sus vacaciones y tiempo libre a la competición. Además, desde que entró como piloto oficial de Renault, hace tres temporadas, se ve obligado a pedir dos meses de excedencia al año para poder cumplir sus compromisos deportivos. Es este ritmo de vida acelerado, que le obliga a acumular guardias para disponer de unos días libres y poder entrenar, lo que en algunos momentos le hace pensar en retirarse, pero es seguro que la próxima temporada, por lo menos, continuará defendiendo los colores de Renault.

No se puede hablar de Genito sin



Ocho hombres y una mujer, en el equipo campeón de España de Rallyes. Arriba, Susi Cabal, novia y copiloto de Genito, el teniente campeón. Abajo, con el papel, Genito, junto a Tramont y Mínguez. Pese al segundo puesto de Cataluña, ganaron el campeonato





Un descanso entre etapa y etapa
Con la gratificante presencia de Susi Cabal, mientras el copiloto revisa los horarios de los próximos tramos

hablar de Susi Cabal, su novia inseparable, su copiloto, la mujer que mantiene las relaciones sociales, se ocupa de que todo esté a punto y espera algún día casarse con Genito, aunque el piloto no quiere ni oír hablar de boda. Susi es una muchacha menuda y simpática, que hace dos años terminó Derecho. Sin embargo, su pasión por la competición no le ha dejado tiempo para buscar trabajo.

Desde que en 1974 comenzó como copiloto de Genito, Susi ha estado siempre al lado del campeón. Ahora, aunque corre algún rallye de vez en cuando con él, se lamenta por no poder seguirle en todos los casos. Genito dice que no quiere arriesgarla; asegura que son unos niveles muy peligrosos en los que se mueve; que se va muy rápido, y por eso prefiere llevar a su lado a otra persona.

Sin embargo, Susi no se conforma con esta decisión y se ha convertido en una persona más del equipo Renault; ella está en todas las carreras, ayuda en todo lo que puede y se muere de envidia por no poder correr. Pese a todo, de cuando en cuando hace sus pinitos como piloto en equipo con Begoña Kaibel, su inseparable amiga, que, precisamente, fue la persona que le presentó a Genito y la introdujo en el mundo de los coches.

Esta temporada ha sido Ramón Mínguez quien ha ocupado el asiento de la derecha del Renault 5 Turbo campeón de España. Ramón es un bilbaíno de veintitrés años, que acompaña sus estudios de Derecho con su afición a los coches y cuenta con un largo historial como copiloto. En el equipo Renault se siente muy a gusto. A pesar de que Genito es un piloto exigente, que no tolera el más mínimo fallo, se entienden muy bien. Quizá porque Ramón es una especie de calculadora andante, metódico y callado, que se toma muy en serio su función bajo esa apariencia anfiada que esconde un carácter voluntarioso.

Pero subir al podio y ganar carreras



Manolo, «el del puro» para los aficionados
Últimos toques al motor ganador

es el resultado de muchos meses, e incluso años, de intenso esfuerzo de un equipo de profesionales que realizan un trabajo al que no sólo hay que dedicarle tiempo, sino también mucha ilusión. Por eso, no sólo el piloto es el artífice del triunfo, detrás hay un equipo de profesionales que han hecho posible la victoria. Bernard Tramont, el jefe y director de todos ellos, es uno de los personajes más conocidos en el mundillo automovilístico español, un maestro de pilotos. Tramont pasó dos momentos muy difíciles en su carrera deportiva, que le marcaron físicamente y fueron la causa de su temprana retirada. Este hombre, que en 1967, el mismo año de la inauguración del circuito del Jarama, ganó el Campeonato de España, se retiró en 1971 porque el pie ya no aguantaba el acelerador cuando debía hacerlo. Los dos trágicos accidentes en los que se vio involucrado y perdieron la vida dos de sus copilotos, le impedían llegar al nivel que había tenido.

Sin embargo, no se retiró totalmente de la competición, dejó el volante, pero

no las carreras, a las que dedicó su tiempo libre actuando como comisario, organizador y director de carrera. Mientras tanto trabajó como jefe de ventas de FASA-Renault hasta que, en 1979, tras el accidente del Jarama que acabó con la vida de Fernando Villamil, Bernard Tramont pasa a ocupar su actual puesto.

Desde entonces, en su cargo de director deportivo ha seguido luchando por el automovilismo y este año ha visto su consagración como jefe del equipo ganador del campeonato. Asegura que se pone nervioso y pierde el sueño y el apetito antes de cada carrera, pero se siente muy satisfecho de su trabajo y no añora su época de piloto, aunque disfruta cada vez que conduce un coche. Sin embargo, confiesa un poco emocionado que este año en Alcañiz sí que le hubiera gustado estar en la parrilla de salida; asegura que ha sido el único momento desde que se retiró que sintió de nuevo el gusanillo de las carreras.

Pero Bernard Tramont no es nada vanidoso y no le gusta que le achaquen el triunfo sólo a él. Es consciente de que dispone de un buen equipo de magníficos profesionales, que ponen todo su empeño en realizar un buen trabajo. Está muy contento con Genito como piloto y, puesto que la decisión de elegir quién defendería los colores de la marca le correspondió a él, se siente orgulloso de haber acertado.

También es parte integrante de este equipo Hermenegildo Baylos, un hombre que se mantiene siempre en segundo plano, pero que es el responsable de todas las innovaciones técnicas y sin quien Genito no se siente seguro mientras corre un rallye. El equipo se complementa con cuatro mecánicos: Carlos, Manolo, Javier y Miguel, que durante las carreras soportan los gritos y el furor del piloto cuando la mecánica falla o simplemente las cosas no van tan bien como se quisiera.

María Jesús Benoit
Fotos: Ramón Rodríguez

PROBLEMA:

¿Qué Panda es tu mejor amigo?



PANDA 40
Asientos desmontables. Gran capacidad y amplio portón trasero.
Versatilidad y fácil aparcamiento.
Muy maniobrable, seguro. Consumo: 6 l.
Precio f.f.: 385.000 Ptas.



PANDA MARBELLA
Especial diseño de parrilla.
Tapicería especial. Lujosos acabados.
5 marchas. Consumo: 4,8 l.
Precio f.f.: 469.500 Ptas.



PANDA DESCAPOTABLE
Ágil y veloz por cualquier camino.
Techo abatible. Cinco cómodas plazas.
Económico. Consumo: 5 l.
Precio f.f.: 404.600 Ptas.



PANDA TERRA
Rápido en el asfalto. Y ágil en el campo.
Lonas removibles montadas sobre barras de seguridad.
Gran capacidad de carga posterior.
Consumo: 5 l. Precio f.f.: 430.000 Ptas.

Entre estos cuatro amigos hay uno que es más amigo que los demás, descúbrelolo.

SOLUCIÓN
en la página
siguiente



Victoria italiana en Cataluña

El segundo puesto conseguido por Eugenio Ortiz en el Rally de Cataluña, frente al quinto de Antonio Zanini, da opción al piloto de FASA al campeonato internacional; sin embargo, los hombres de Renault no piensan desplazarse hasta San Marino, donde son muy escasas las posibilidades de quedar entre los cinco primeros, clasificación que daría a Genito el título internacional.

El italiano Adartico Vudafieri, con un Lancia 037, ganó con clara superioridad esta edición del rally catalán. Genito Ortiz, con R-5 Turbo, fue segundo, seguido del belga Sniyers, con Porsche, que realizó una magnífica segunda etapa, quedando por delante de Oñoro, con Opel Manta, y de Antonio Zanini, con Talbot Sunbeam. Beny Fernández, que mientras se mantuvo en carrera fue segundo, se vio obligado a abandonar mediada la primera noche.



Martini domina la Fórmula 3

Pier Luigi Martini fue el vencedor de la última carrera del campeonato europeo de Fórmula 3, disputado en el circuito francés de Croix en Ternois. Su coche dominó de principio a fin la carrera, imponiéndose en todo momento al danés John Nielsen. Con esta victoria, Martini se alza con el campeonato europeo. En la clasificación general, Nielsen ocupa el segundo lugar, a sólo dos puntos del italiano. En la misma jornada de carreras se disputó la correspondiente de Fórmula Ford 2000, en la que el piloto español Alfonso García Vinuesa quedó en el tercer puesto.

Zanini, sin coche para 1984

Se presenta difícil la temporada 1984 para Antonio Zanini, que debería seguir ligado a Peugeot-Talbot un año más, pero no tiene coche para el año que viene. Los Talbot Sunbeam Lotus, que ha conducido estos tres últimos años, están ya superados, y el nuevo Peugeot 205 Turbo va a tardar en estar a punto. El nuevo coche francés, un cuatro ruedas motrices con motor turbo central transversal, que desarrolla 340 caballos, podrá comenzar a competir el mes de mayo de 1984. El debut está previsto para el Tour de Córcega. Después, los pilotos de la marca, que todavía no han sido decididos, participarán en los rallies de la Acrópolis, Mil Lagos, San Remo y RAC.

que no fuera el oficial de la marca.

De todas formas, Jean Todt, el director deportivo de Peugeot-Talbot, dado que Automóviles Talbot es una filial, se ha comprometido a enviar un coche para Zanini en cuanto haya alcanzado el nivel mínimo de puesta a punto. Pero no será antes del verano de 1984, demasiado tarde para poder aspirar a algún título.



Calafat, circuito abierto

Este fin de semana, Calafat ha abierto sus puertas nuevamente. Tras unos dos años de cierre a cal y canto, de rozar el derribo por orden del Supremo, este fin de semana han vuelto a rugir los motores de competición en él, con una carrera de la Copa Yamaha, ganada por E. Cots.

Ha sido una dura labor llevada a cabo por los responsables del circuito, encabezados por Carmelo Ezpeleta, la Generalitat de Cataluña y el Ayuntamiento de L'Ametlla de Mar. Para poder abrir, el circuito ha pasado a ser de propiedad municipal y declarado como zona de interés social. Las últimas trabas han sido las referentes a la cesión del circuito por parte de los accionistas a la municipalidad, con las debidas garantías de ésta hacia los antiguos propietarios. Indudablemente, esta reapertura de Calafat es tal vez la mejor noticia del año para el deporte del motor español.

Mercado de pilotos de F-1

Cuando se pronosticaban pocos cambios entre pilotos y escuderías de Fórmula 1, la ruptura de Alain Prost con Renault y su fichaje con McLaren ha provocado una inesperada contradanza en el mercado de pilotos. Si bien faltan diversas operaciones por concluir, los principales equipos pueden quedar, más o menos, en la siguiente situación:

McLaren: Además del francés Prost, Emerson Fittipaldi y Alan Jones se disputan la plaza de segundo piloto.

Renault: Muy nerviosos por la pérdida de sus pilotos, por intermedio de Michelin, han puesto los ojos en Carlos Reutemann y podrían repescar a Patrick Tambay, abandonado por Ferrari.

Ferrari: Se quedan con Arnoux, a pesar de sus altibajos durante 1983, y Michele Alboreto, un valor en ascenso, que además tiene la virtud de ser italiano.

Alfa Romeo: La segunda marca italiana negocia con Eddie Cheever y estudia la posibilidad de quedarse con Andrea de Cesaris.

Brabham: No tiene problemas de equipo y se quedará con el campeón Nelson Piquet y Riccardo Patrese.

Lotus: Mantiene a Elio de Angelis y busca sustituto de Nigel Mansell.

SOLUCION:



PANDA 40
Amigo de la ciudad.
Amigo de las mamás y los niños.
Amigo de la gente joven. Amigo de campo y playa.
Amigo de los que conducen por primera vez.

PANDA MARBELLA
Amigo del confort.
Amigo de la velocidad.
Amigo de lo bello. Amigo de los viajes.
Amigo de papá.



PANDA DESCAPOTABLE
Amigo de la libertad.
Amigo de la diversión.
Amigo de la economía.
Amigo de los nuevos amigos. Amigo de todos.



PANDA TERRA
Amigo de la aventura.
Amigo de todos los caminos.
Amigo de la naturaleza. Amigo del campo.
Amigo del aire libre.

Seat Panda, amigo para todo.

Red. Seat. La garantía más fuerte.



BMW hubiera querido hacer una moto revolucionaria para superar a las japonesas. Pero le ha ocurrido lo que a los partidos socialdemócratas: por miedo a perder clientela, la revolución se quedó en reforma y nació la K 100. Con un precio bastante burgués, por cierto.

BMW K-100 UNA MOTO SOCIALDEMOCRATA

NO hay nada revolucionario en la nueva serie K de BMW, presentada en Mónaco a finales del pasado septiembre; pero con ella la firma alemana recupera el tiempo perdido en los últimos cuatro años y se renueva hasta la altura

de sus competidoras japonesas y europeas, mejorando las virtudes tradicionales de la firma.

Para esta prueba se ha elegido la K 100, concebida para el gran turismo, que cuesta en España 1.124.699 pesetas, y ha resultado una buena moto que

destaca por su motor, ligero y elástico, así como por su estabilidad y equipamiento. Parece claro que la casa alemana se propone conservar su clientela, incidiendo sobre sus virtudes tradicionales de seguridad, resistencia y comodidad, y sin entrar en competencia di-

recta con las motos japonesas.

La serie K se completará en los próximos meses con otros dos modelos: la deportiva K 100 RS y la K 100 RT, pensada para los viajes largos.

VIRTUDES

- Elasticidad del motor.
- Estabilidad.
- Escasa manutención.
- Resistencia mecánica.
- Nivel de equipamiento.
- Manejabilidad.

DEFECTOS

- Embrague brusco.
- Posición del pasajero incómoda.
- Consumo de aceite.
- Vibraciones en los reposapiés traseros.
- Quinta marcha demasiado larga.

MECANICA



La K 100 es una moto suave y sus reacciones son precisas, gracias a la inyección electrónica. Su motor de 90 caballos es ligero, resistente, equilibrado y muy accesible.

La suavidad y resistencia del motor de la K 100 se logra básicamente con un cigüeñal que gira sobre cinco apoyos. La resistencia se ha reforzado endureciendo las paredes de los cilindros con carburo de níquel y silicio.

Para mejorar el rendimiento, la culata del motor, de aluminio, ha sido diseñada de forma que los gases de admisión y escape siguen una trayectoria casi rectilínea. Esto, unido a una casi perfecta relación entre potencia y transmisión, permite a la K 100 desarrollar velocidades mayores.

Durante esta prueba, la moto fue sometida durante varias decenas de kilómetros al máximo de sus revoluciones sin que el motor se calentara o diera síntomas de fatiga.

Una sorpresa fue comprobar que,

**PRECIO EN LA CALLE:
1.124.699 PTAS.**

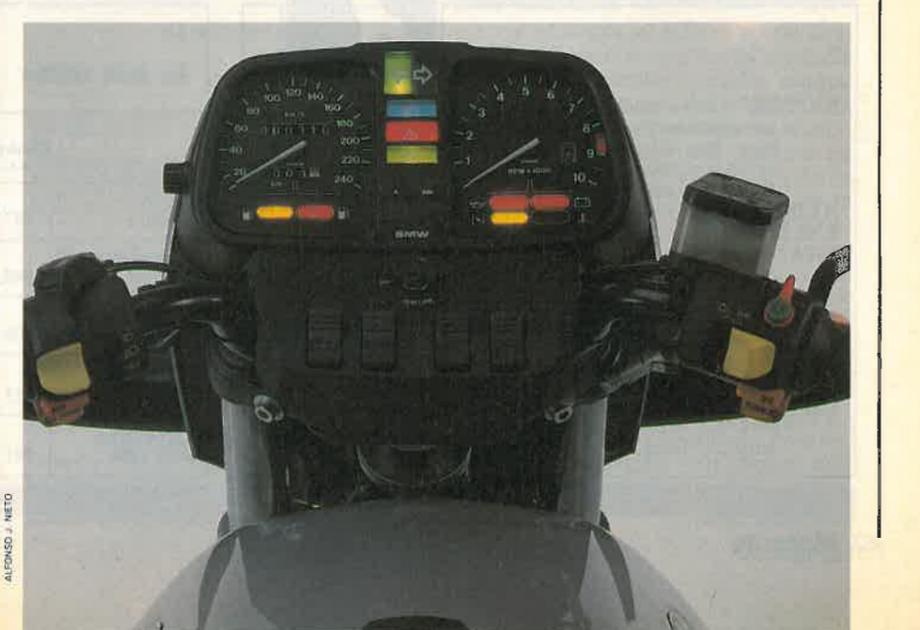
Importador: BMW Ibérica. Paseo de la Castellana, 149.

Garantía: Un año.

Número de talleres oficiales: En España, 55.

Plazo de entrega: Inmediato.

Fecha de presentación: 23 de septiembre de 1983.



ALFONSO J. NETO

ALFONSO J. NETO



ALFONSO J. NIETO

Frontal estético y compacto
La penetración al aire es perfecta



ALFONSO J. NIETO



ALFONSO J. NIETO

Conjunto mecánico, sólido
Alimentación por inyección electrónica

RECAMBIOS



Excesivamente caros

	Ptas.
Filtro de aire	3.269
Filtro de aceite	1.968
Cable acelerador completo	1.765
Maneta de freno	3.027
Maneta de embrague	3.571
Batería	10.971
Neumático delantero	10.800
Conjunto escapes	80.094
Intermitente	3.007
Retrovisor	3.665
Piloto trasero completo	4.968
Pastillas de freno	3.715
Protector del faro	9.315

de cambio— se consigue una gran rapidez y, por tanto, una buena estabilidad. El chasis es de puente, con una construcción entramada, de acero cromomolibdeno, que sujeta el motor con cinco puntos de apoyo.

En trazados sinuosos, la K 100 es segura y estable. En rectas, a velocidades elevadas, notamos unas extrañas vibraciones en la suspensión delantera, que desaparecen al quitar los espejos retrovisores: el gran tamaño de éstos perjudica, al parecer, a la estabilidad de la moto.

La posición del conductor es cómoda y se agradece el montaje del manillar sobre «silent-bloks» que absorben las vibraciones. El asiento, anatómico, es bastante cómodo, incluso en trayectos largos. El del pasajero, sin embar-

COMPORTAMIENTO



Dócil y segura son los adjetivos que mejor cuadran a la K 100. El motor «flat» (plano) ayuda de forma decisiva a mantener el centro de gravedad muy bajo, y con la ayuda del Compact-Drive-System —basado en hacer bascular la horquilla de transmisión sobre el eje

FICHA TECNICA



MOTOR Cuatro cilindros en línea, horizontales. Refrigeración por agua con electro-ventilador. Dos árboles de levas en cabeza. Dos válvulas por cilindro. Diámetro por carrera 67 3/4 70 mm. 987 c.c. Comprensión 10,2:1. Potencia máxima 90 CV a 8.000 rpm. Par máximo 8,6 mkg. a 6.000 rpm.

ALIMENTACION Inyección indirecta Bosch-LE Jetronic.

ENCENDIDO Electrónico, con batería 12V 20 ah.

TRANSMISION Por cardan, con amortiguador de torsión incorporado. Embrague monodisco en seco. Caja de cambios de cinco velocidades.

BATIDOR Chasis multitubular de construcción entrearmada, abierto en la parte inferior. Horquilla delantera telescópica hidráulica. Suspensión trasera sistema Monolever regulable. Tres frenos de disco aligerados.

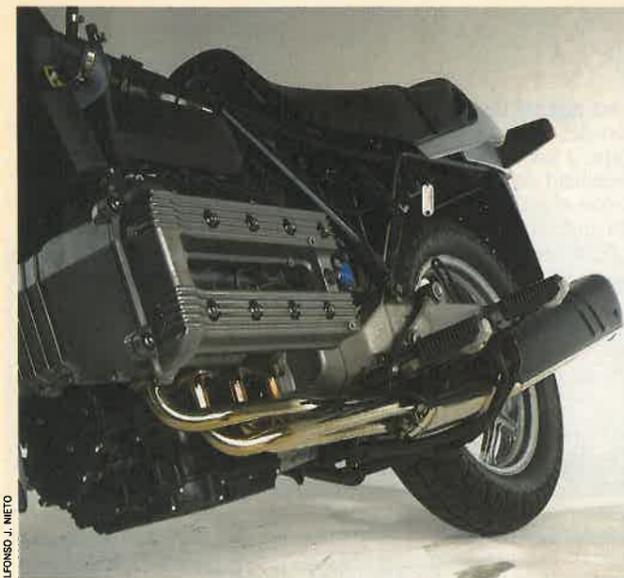
DIMENSIONES Longitud: 2.220 mm. Anchura: 730 mm. Altura: 810 mm. Peso en vacío: 239 kg. Capacidad del depósito: 22,7 litros.

FRENTE A LAS DEMAS



La más sólida

	Cilindrada (c.c.)	Potencia (CV)	Par máximo (mkg.)	Peso (kg.)	Velocidad máxima (km./h.)	Precio final (ptas.)
BMW K 100	987	90	8,6	239	215	1.124.699
MOTO GUZZI SP 1000	948,8	68	7,7	211	179	890.845
BENELLI 900	906	80	6,2	220	205	621.000
YAMAHA XJ 900	853	97	8,2	219	220	978.000
LAVERDA RGS 1000	981	88	7,9	233	215	1.158.000



ALFONSO J. NIETO

Motor poderoso
El conjunto de escape es muy silencioso



Una gran estabilidad
Gracias a su chasis y al motor «plano», su comportamiento es óptimo

go, es francamente incómodo y da sensación de inseguridad. Los reposapiés traseros vibran. Una vez más BMW ha dejado sin resolver este apartado.

El equipo de frenos, de la casa Brembo, está formado por tres discos aligerados y pinzas de doble bombín activo y ofrece una frenada equilibrada y apropiada a los 239 kilos que pesa la moto. A altas velocidades se echa de menos un tamaño mayor en los discos delanteros.

EQUIPAMIENTO



La K 100 es una moto perfectamente equipada, como es habitual en las BMW.

Los mandos eléctricos son de nuevo diseño. Los intermitentes se accionan por medio de unas clavijas colocadas muy a mano y fáciles de manejar. También tiene un dispositivo que interrumpe la intermitencia a los veinte segundos de funcionamiento.

La bomba de la gasolina está en el depósito y hay un doble sistema de alarma en la reserva: un piloto se enciende cuando quedan siete litros de gasolina y cuando se llega a los cuatro lo hace otro.

Al arrancar la moto se enciende un recuadro rojo que se apaga cuando se ha comprobado la presión en los mandos de los frenos; de este modo, el conductor se asegura, antes de ponerse en marcha, de que los frenos funcionan correctamente. El líquido de frenos, el agua refrigerante o el aceite del motor son de fácil acceso para el control y la reposición. Una palanca colocada en el

lado izquierdo de la moto sirve para ayudar al montar el caballete que la sostiene cuando está parada. Esto parece un detalle poco motorista, pero bien pensado desde el punto de vista estético y para los adictos a esta marca.

CONSUMO



Gasto contenido

CIUDAD
En la 1.ª, 2.ª y 3.ª 10,8 litros

CARRETERA
En conducción tranquila 6,5 litros
En conducción rápida 7,9 litros

AUTOPISTA
A 185-204 km/h. 9,7 litros

RENDIMIENTOS



Modesto en su categoría

VELOCIDAD MAXIMA
Piloto agachado 204 km./h.
Con dos personas 194 km./h.

ACELERACION
De 0 a 100 km./hora 4,7 segundos

ACABADO



En conjunto es bueno. Una carcasa, muy anatómica, aloja al radiador de agua, encajado en el depósito de gasolina. Y merece ser destacada también la tornillería de acero y aluminio.

Es sorprendente, sin embargo, ver en una moto con un bloque motor-cambio-transmisión tan compacto, bien fundido y ajustado, tapas y embellecedores de plástico, propio de marcas de menor prestigio. El embellecedor del faro que hace cuerpo con los intermitentes, por ejemplo, está hecho con un plástico francamente débil; otro tanto ocurre con las tapas laterales y el colín.

VALOR/PRECIO



La K 100 vale el millón y casi doscientas mil pesetas que cuesta aquí. Se trata de un ejemplar a medio camino entre una moto rápida de turismo y una deportiva, hecha para durar mucho tiempo. Se nota que el fabricante se ha preocupado de todos los detalles, desde que resulte sobria en el consumo, hasta lograr una mecánica sumamente accesible: se pueden sustituir todas las partes móviles del motor sin necesidad de separarlo del chasis. Gracias a la inyección y el encendido electrónico, así como al sistema de árboles de leva en cabeza, esta moto no exige cuidados ni especiales ni frecuentes. Además en ella se ven los mejores accesorios del mercado, como la inyección, frenos, mandos eléctricos, sumados a una construcción sumamente sólida.

Gigi Corbetta

Atrevase a...

LOS inevitables pequeños rasguños son una lata: perjudican a la chapa al facilitar la expansión del óxido, afean el coche y muchas veces es difícil dar con un taller que se interese en estas reparaciones de poca monta.

Sin embargo, para reparar pequeños rasponazos no hacen falta habilidades especiales; cualquiera que tenga un poco de tiempo y paciencia puede mantener impecable la carrocería de su coche con un gasto mínimo. Si se anima a intentarlo, siga estos consejos:

En primer lugar, localice la pintura apropiada para su coche. Si no es muy antiguo solicite en una tienda de pinturas la de referencia de color de fábrica de su automóvil. Esta referencia la

podrá hallar grabada en alguna de las chapas de identificación del vehículo o junto a ellas. Si el tiempo y los elementos han afectado a la tonalidad del color, elija el que mejor case con el del coche.

Además de la pintura en spray tendrá que adquirir una serie de materiales que

Precio de la reparación en taller: de 2.000 a 3.000 pesetas.

Coste de la reparación en casa: unas 200 pesetas.

Tiempo de realización en taller: entre uno y dos días.

Tiempo de trabajo efectivo: unas tres horas.

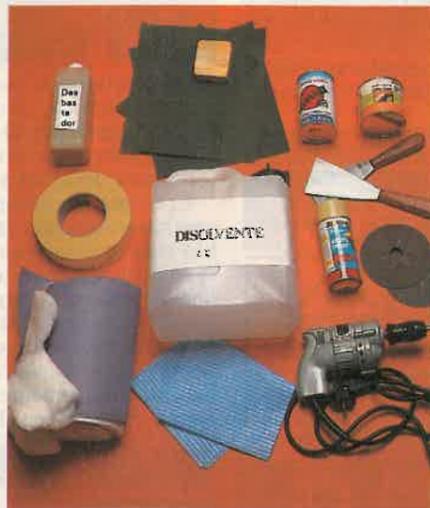
se detallan a continuación con sus precios orientadores correspondientes: Disolvente (189 ptas. litro), spray de pintura (325 ptas.), desbastador (115 ptas.), bote de abrillantador (145 ptas.), masilla (450 ptas.), rollo de cinta adhesiva (150 ptas.), espátulas (280 ptas.), lijás (120 ptas.) y discos de lija para la taladradora (280 ptas.).

El costo total de los materiales para una reparación como la que se muestra en las fotografías es de 1.974 pesetas. Si se tiene en cuenta que con ellos hay para realizar otras nueve o diez reparaciones similares, el costo medio de cada una está en torno a las doscientas pesetas. No olvide guardar los spray lejos del calor.

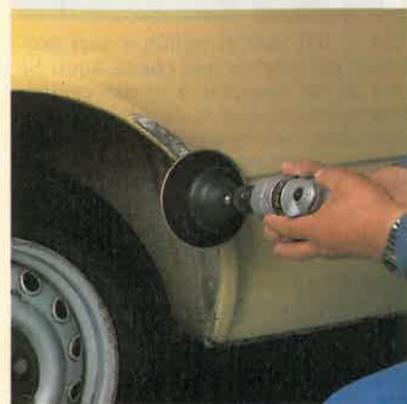
Victor Piccione

REPARAR RASGUÑOS

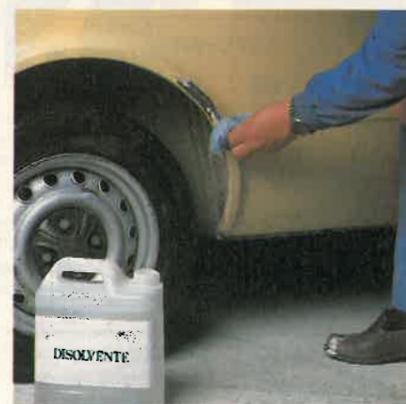
Además de los materiales que hemos adquirido (mencionados anteriormente), también necesitaremos: una taladradora eléctrica, algodón, una bayeta y un taco de goma o madera como soporte para la lija.



La primera operación antes de comenzar la reparación es limpiar con agua y jabón la zona dañada y sus alrededores, hasta que queden perfectamente limpios. Después séquelas con un trapo limpio.



Monte en la taladradora el soporte de lija con una de las lijás de grano gordo y pula la parte afectada, sobrepasando ligeramente los bordes, hasta que desaparezca todo rastro de óxido o de pintura antigua, antes de proceder a la siguiente operación.



Una vez lijado, empape la bayeta en disolvente y limpie toda la zona donde actuó la lija y sus proximidades. Cerciórese de que no queda nada de polvo sobre la chapa. Para ello utilice un paño limpio de los que no dejan pelusas.



La zona afectada debe presentar un aspecto lo más limpio posible, sin rastro de óxido o de pintura vieja. En caso contrario la reparación será poco durable, y en poco tiempo comenzará a producirse ampollas en la nueva pintura.



A continuación, con ayuda de las espátulas moldee la masilla sobre el desperfecto, hasta que la superficie quede ligeramente por encima del nivel original. Aplique la masilla en capas lo más finas posibles.



Una vez aplicada la masilla, déjela secar el tiempo que indiquen las instrucciones del producto que haya adquirido. No intente acelerar el proceso del sacado con calor, no lo recomienda el fabricante del producto.



En cuanto la masilla esté perfectamente seca, pula la superficie reparada con una lija de agua muy fina procurando que esté siempre mojada. Antes de comenzar el lijado asegúrese de que la masilla no presente grietas. En tal caso habría que repetir el proceso.



Para proteger las partes cercanas a la roza de posibles salpicaduras de pintura, rodee la zona que vamos a pintar con papeles pegados con cinta adhesiva de pintura. Deje una ventana lo suficientemente amplia que le permita trabajar.



La rueda, los embellecedores y cromados deberán quedar protegidos. En algún caso tendrá que recurrir a envolver con la cinta adhesiva una manilla o una cerradura. Preferentemente, la cinta adhesiva será de papel.



Antes de comenzar a pintar agite el spray durante un par de minutos. A continuación, dé unas pasadas a unos 25 ó 30 centímetros de la chapa sin detenerse sobre ningún punto para evitar acumulaciones de pintura. Deben darse por lo menos tres manos.



Pasados unos días desde que se dio la última mano de pintura, frote, sin presionar, la superficie pintada con un algodón empapado en desbastador. Unas pocas pasadas serán suficientes, para evitar llevarse toda la pintura.



Para el acabado final, frote con otro algodón empapado en abrillantador sobre la parte reparada y sus alrededores o incluso sobre todo el coche, para evitar que se forme una aureola alrededor de la reparación.



Si la reparación ha sido llevada a cabo correctamente no debe quedar ninguna diferencia con el resto del coche, hasta el punto de que sea prácticamente imposible determinar el lugar donde estaba el rasguño, antes de iniciar su trabajo.

Citroën BX 19 Diesel

ALEGRÍA EN DIESEL

Los constructores de un diesel creen que el que lo conduce sólo piensa en números y ahorros.

Citroën cree que, además de cerebro, usted tiene corazón.

Para su cerebro, primero. Un diesel de aleación ligera, tan avanzado y tan actual que sólo necesita 1 hora 30 minutos de

mantenimiento al año, y que consume 4,7 litros a 90 Km/h.

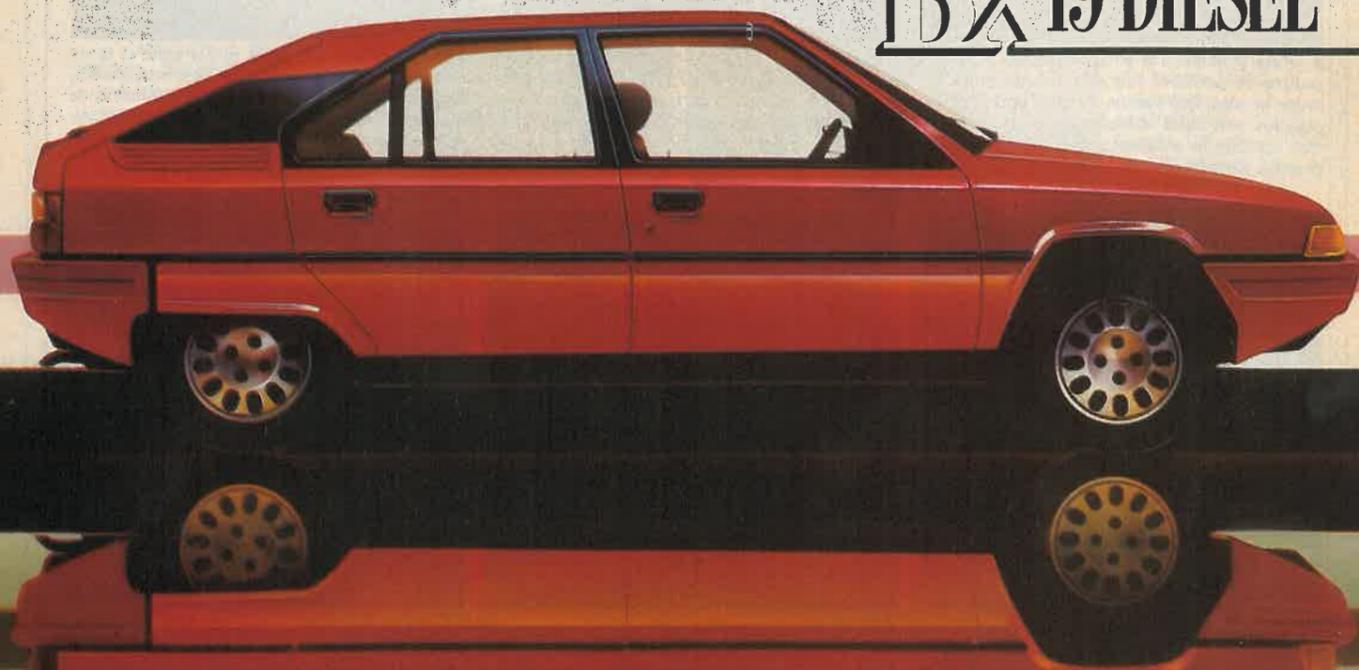
Para su corazón. Un diesel que atraviesa el aire como un láser: afilado, poderoso, preciso. Con un reprise reservado hasta ahora a los vehículos de gasolina. Y 157 Km. de velocidad punta.

Y toda la alegría BX.

Un salón inmenso, con la comodidad de las dos mejores suspensiones del mundo: McPherson y Citroën combinadas. Y la seguridad y la estabilidad de un Citroën de los 80.

CITROËN ^

BX 19 DIESEL



CITROËN ^ 84

Cada día más.

PRECIOS

Mercado

LIDER DE VENTAS: RENAULT-9



Puesto actual	Marca y modelo	Unidades vendidas al 1-X-83	Puesto actual	Marca y modelo	Unidades vendidas al 1-X-83
1	Renault-9	33.940	6	Seat Fura	24.228
2	Renault-5	32.012	7	Seat Panda	23.168
3	Renault-18	28.821	8	Ford Escort	22.914
4	Opel Corsa	28.325	9	Talbot Horizon	22.914
5	Seat Ronda	24.750	10	Ford Fiesta	21.732

OFERTAS DE LA SEMANA

COCHES NUEVOS

ALFASUD 5P NO HA SUBIDO

MIENTRAS que el resto de modelos de Alfa Romeo ha incrementado sus precios a lo largo del año, sólo el Alfasud 5P mantiene su cotización desde principio del año. En todos los concesionarios de Alfa Romeo se puede comprar esta versión de Alfasud por 1.427.607 pesetas, total matriculado, precio que MOTOR16 considera muy interesante en relación a otros modelos importados de su segmento y por el equipamiento de que va dotado.

La próxima comercialización del nuevo modelo Alfa 33 es la principal razón para mantener el precio del Alfasud, además del importante «stock» que el importador pueda tener en estos momentos.

Por otro lado, sabemos que los concesionarios de Alfa Romeo ofrecen una mayor tasación de los vehículos usados a los clientes que se interesan por el Alfasud 5P.



COCHES USADOS

SEAT 127, DESDE 100.000 PESETAS

ADAPTAR el presupuesto a la necesidad de compra de un automóvil siempre es un serio obstáculo, por eso esta semana le recomendamos, si tiene interés por un vehículo de ocasión, la tienda Auto Letamendi, de Barcelona, que se encuentra en la calle Valencia, 177.

En la actualidad disponen de un interesante surtido de la gama Seat 127, con precios desde 100.000 a 400.000 pesetas y una garantía de uso acorde con su ambigüedad. Tenga presente que una cosa son las ofertas y otra las gangas y que éstas no se encuentran cuando se trata de coches con más de ocho años.

En otras gamas de Seat, especialidad de la tienda, su vendedor Juan Pedro le podrá mostrar modelos 124, desde 50.000 pesetas; Ritmo, desde 350.000 pesetas, y 131, desde 175.000 pesetas.



Cómo elabora los precios totales y costo por kilómetro MOTOR16

PARA la elaboración del precio total de los automóviles nuevos y motocicletas, MOTOR16 parte en todos los casos del precio franco fábrica o frontera. A este precio f.f. se

le adicionan los Impuestos Generales por Tráfico de Empresas, Impuestos de Lujo y Municipal, Tasas de Matriculación, Transportes y Seguro Obligatorio.

Para la valoración del coste por kilómetros se ha realizado una ponderación de un uso de 15.000 kilómetros al año, sobre un total de cinco años.

COCHES NUEVOS

ALFA ROMEO

Heiderich-Omilla: Torrelaguna, 77. Madrid-27. Tel. 416 14 16. Puntos de asistencia: 36. Garantía: 1 año sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Alfa Romeo 1.5 SP, 1.5 TI, 1.5 J16, 1.6 J16.

ARO

Remark. Avda. Barcelona, 137. Molins del Rey (Barcelona). Tel. 668 36 54. Puntos de asistencia: 150.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Aro 243 D, 244 D, 320 D.

AUDI

Seat. Paseo de la Castellana, 278. Madrid-34. Tel. 215 33 40. Puntos de asistencia: 1.000. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Audi 80-CI 2P, 80-CI 4P, 80-CD, 100-CC, 100-CD, 100-CC Diesel, Coupe-GT, Quattro, Audi 200.

AUSTIN

Leyland España, S. A. Mar Mediterráneo, s/n. Ctra. Madrid-Barcelona, km. 18,6. Tel. 676 82 11. Puntos de asistencia: 45. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include MG Metro, MG Metro Turbo, Metro 1.3 HLE.

AUTOBIANCHI

Fiat Hispania, S. A. Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 456 69 32. Puntos de Asistencia: 38. Garantía: 6 meses, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include A 112 Junior, A 112 LX, A 112 Abarth.

BMW

BMW Ibérica, S. A. Paseo de la Castellana, 149. Madrid-16. Tel. 450 60 01. Puntos de asistencia: 37. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include BMW 315, 316, 318 i, 320 i, 323 i, 518, 520 i, 525 i, 525 E, 528 i, 628 CSI, 635 CSI, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i.

CITROEN

Citroën Hispania, S. A. Avda. Doctor Esquerdo, 62. Madrid-28. Tel. 273 76 00. Puntos de asistencia: 866. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Citroën 2 CV Especial, 2 CV6 CT, Dyano 6, Mehari, Visa Especial, Visa Club, Visa Super-E, Visa GT, GSA Especial, GSA X1, GSA Palas, GSA X3, GSA Special Familiar, BX-16 RS, CX 20, CX GTI, CX Prestige, CX 25 D, CX Diesel Familiar.

DE TOMASO

Autobarajas, S. A. Isis, 1. Madrid. Tel. 742 37 12. Puntos de asistencia: 1. Garantía: 6 meses.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Longchamp, Pantera GTS, Deauville Normal.

FERRARI

Tayre, S. A. Príncipe de Vergara, 253. Madrid-16. Tel. 259 94 63. Puntos de asistencia: 6. Garantía: 8-V, 1 año ó 15.000 kilómetros. 12-V, 1 año ó 25.000 kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Ferrari 308 GTB i, 308 GTS i, Mondial, 400 i Automático, BB 512 i.

FIAT

Fiat Hispania, S. A. Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 456 69 32. Puntos de asistencia: 45. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Fiat Uno 45 3P, Uno 55 3P, Uno 55 5P, Uno 70, Argenta 2.0 IE, Argenta 2.5 Diesel, Argenta Turbo D.

FORD

Ford España, S. A. Paseo de la Castellana, 135. Madrid-16. Tel. 270 67 00. Puntos de Asistencia: 230. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Fiesta Uno, Fiesta 957, Fiesta L, Fiesta S 1.1, Fiesta S 1.3, Fiesta Ghia 1.1, Fiesta Ghia 1.3, Fiesta XR2, Escort L 1.1, Escort L 1.3, Escort GL 1.1, Escort GL 1.3, Escort GL 1.6, Escort Ghia 1.3, Escort Ghia 1.6, Escort XR3-i, Sierra 1.6, Sierra 1.6 Familiar, Sierra 2.0 L, Sierra 2.0L Familiar, Sierra 1.6 GL, Sierra 1.6 GL Fam., Sierra 2.0 GL, Sierra 2.0 GL Fam., Sierra 2.3 GL, Sierra 2.3 GL Fam., Sierra 2.0 Ghia, Sierra 2.0 Ghia Fam., Sierra 2.3 Ghia, Sierra 2.3 Ghia Fam., Sierra XR4-i, Sierra 2.3 D, Sierra L D, Sierra GL D, Capri 2.0 S, Capri 2.6 i, Granada 2.3 GL, Granada 2.3 GL Fam., Granada 2.5 D.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Granada 2.5 D Fam., Granada 2.8 i GL, Granada 2.8 i Ghia, Granada 2.8 i Ghia F.

JAGUAR

Leyland España, S. A. Mar Mediterráneo, s/n. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 18,6. Tel. 676 82 11. Puntos de asistencia: 45. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Jaguar Sovereign 4.2, Jaguar Sovereign HE, XJS-HE.

LADA

Ibinauto, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 18,600. Torrejón de Ardoz (Madrid). Tel. 676 01 14. Puntos de asistencia: 44. Garantía: 1 año ó 10.000 kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Lada 2101, 2103, 2105, 21023, 21061.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Lancia 2106, 2106 C, Nive TT.

LANCIA

Fiat Hispania, S. A. Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 456 69 32.

ESTADISTICA

Frenazo a las exportaciones españolas

(Enero-junio)

Table with columns: Fabricante, Producción, Ventas interior, Exportación. Rows include A. Talbot, Citroën, Fasa, Ford, General Motors, Seat, and TOTAL.

(*) Sin General Motors, la exportación habría aumentado tan sólo el 0,85 por 100 respecto al pasado año.

CRITICA DE TIENDAS

Auto Layetana

EFICIENCIA POR COMPUTADORA

Autos Layetana, concesionario Ford de Barcelona, tiene 20.000 metros cuadrados de instalaciones distribuidos en tres edificios situados en calles distintas. En el paseo de Gracia, detrás de una pequeña fachada, 2.300 metros cuadrados, distribuidos en tres niveles y decorados con muy buen gusto, componen la exposición. En acogedores rincones, diseminados por toda la superficie, los catorce vendedores de la casa atienden a los potenciales compradores con una profesionalidad a tono con el concesionario, que dispone de toda la gama de modelos y colores de Ford, de los que se venden 1.500 unidades al año. Al lado de la tienda, entrando por un pasadizo lateral, se valora el coche usado cuando ya el cliente

está decidido a comprar uno nuevo; las valoraciones de usados no destacan precisamente por ser altas. Las compras a plazos se pueden financiar por Ford Credit con un interés anual del 17 por 100, hasta tres años; sin embargo, en Autos Layetana están abiertos a cualquier financiación bancaria que presente el comprador. El taller, organizado para atender en el menor tiempo

posible al cliente, dispone de tres hornos de pintado y está acondicionado para hacer frente a cualquier reparación. Una planificación estudiada del trabajo permite, con una simple llamada telefónica, saber con exactitud cuándo se puede llevar el coche y cuándo estará listo, con la certeza de que el mismo día que entre en el taller el vehículo comenzará a repararse. Además, en

casos especiales, dependiendo del tipo de reparación y tiempo necesario, se le proporciona al cliente un coche, unas veces gratuitamente y otras con un alquiler muy bajo. Las revisiones, a los 2.500 kilómetros, se pasan en el día, siempre, por supuesto, que se haya tenido la precaución de pedir hora. El servicio de recambios propio, número uno del país según Ford España, funciona centralizado por medio de ordenadores que permiten en unos instantes localizar la pieza precisa en el inmenso almacén.

CALIFICACIONES (de 0 a 10): Exposición, 10. Vendedores, 9. Entregas, 9. Valoración de usados, 5. Financiera, 5. Taller, 8. Recambios, 10.



COCHES NUEVOS

LAND ROVER

Land Rover Santana, S. A. Avda. Manoteras, 6. Madrid-34. Tel. 766 42 22. Puntos de asistencia: 250. Garantía: 6 meses.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 88 D Techo duro, 88 D Ligero, 109 D Super, 109 D Cazarla, 109 D 6C Techo duro, 109 D 4C Techo duro.

MASERATI

Autobarajas, S. A. Isis, 1. Madrid-22. Tel. 742 37 12. Puntos de asistencia: 2. Garantía: 6 meses, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Quattroporte.

MERCEDES BENZ

Mercedes Benz España, S. A. José Ortega y Gasset, 22-24. Madrid-6. Tel. 431 94 00. Puntos de asistencia: 300. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 190, 190 E, 200, 200 D, 230 T, 230 E, 230 CE, 230 TE, 240 D, 240 TD, 250, 300 D, 300 TD, 300 TDT, 280 E, 280 CE, 280 TE, 280 S, 280 SE, 280 SEL, 380 SE, 380 SEL, 380 SEC, 380 SL, 500 SE, 500 SEL, 500 SEC, 500 SL, 230 GE, 240 GD, 300 GD, 280 GE.

MORGAN

Tayre, S. A. Príncipe de Vergara, 253. Madrid-16. Tel. 259 94 63. Puntos de asistencia: 10. Garantía: 6 meses, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 4/4-1600 Ford, 4/4-1600 Fiat, Plus-8.

NISSAN

Motor Ibérica. Gran Vía Carlos III, 140, 1. Barcelona-34. Tel. 203 19 50. Puntos de asistencia: 150. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Patrol JPL-X, Patrol KPL-X.

OPEL

General Motors España, S. A. Paseo de la Castellana, 91. Madrid-16. Tel. 455 90 45. Puntos de asistencia: 110. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Corsa 1.0, Corsa 1.0 L, Corsa 1.2 L, Corsa TR 1.2, Corsa TR L 1.2, Corsa TR 1.3, Kadett 1.3 S 5P L, Kadett 1.3 S 5P B, Kadett 1.6 SR 3P, Kadett 1.6 SP B, Kadett 1.6 L 5P L, Kadett 1.6 D 5P B, Kadett 1.6 GT/E, Ascona 4P 1.6 S L, Ascona 4P 1.6 S B, Ascona 5P 1.6 S B, Ascona 4P 1.6 D L, Ascona 5P 1.6 D L, Ascona 4P 1.8 E B, Ascona 5P 1.8 E B, Manita GT/E Coupe, Rekord 4P 2.0 S L, Rekord 4P 2.0 E B, Rekord 4P 2.3 D L, Senator 2.5 EC, Senator 3.0 EC, Senator 3.0 CD, Monza 3.0 E CS, Monza GSE.

PEUGEOT

Automóviles Talbot, S. A. Ctra. Madrid-Getafe por Villaverde, Km. 7,500. Madrid. Tel. 217 19 00. Puntos de asistencia: 435. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 505 GL, 505 GLD, 505 BRD-Turbo, 505 GTD Turbo.

PORSCHE

Turbo Motor, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 16,400. San Fernando de Henares (Madrid). Tel. 672 56 11. Puntos de asistencia: 42. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 924, 944, 911-SC, 911-SC Targa, 911-SC Cabriolet, 911-Turbo, 928-SC Coupe.

RENAULT

FASA Renault. Ctra. de Burgos, Km. 5,500. Madrid-35. Tel. 769 19 00. Puntos de asistencia: 1.350. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include R4 TL, R5 TL, R5 TL SP, R5 GTL, R5 GTL SP, R5 TX, R5 Copa Turbo, R6 GTL, R7 GTL, R8 GTL, R9 TSE, R9 GTD, R11 GTL, R11 TSE, R12 GTL Familiar, R14 GTL, R14 GTS, R18 GTS, R18 GTS Familiar, R18 GTD, R18 GTD Familiar, R18 Turbo, R20 TS, R20 TX, R20 GTD, R30 TX, Fuego GTX.

ROVER

Leyland España, S. A. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 18,600. Tel. 676 82 11. Puntos de asistencia: 45. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Rover 2600 S, Rover VDP, Rover Turbo Diesel, Rover Vitesse, Range Rover 2P, Range Rover 4P.

SAAB

Turbo Motor, S. A. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16,400. San Fernando de Henares (Madrid). Tel. 276 56 11. Puntos de asistencia: 42. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 900 GLI 3P, 900 GLI 4P, 900 Turbo 3P, 900 Turbo 4P, 900 Turbo 5P, 900 Turbo SE 3P, 900 Turbo SE 4P.

SEAT

Seat. Paseo de la Castellana, 146. Madrid-16. Tel. 215 33 40. Puntos de asistencia: 1.000. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Panda 40, Panda 40 B-Y-R, Panda 40 Descap., Panda 40 Terra, Panda Marbella, Panda Marbella 5V, Fura L, Fura CL, Fura CL SP, Fura Crono, Ronda 65 L, Ronda CLX Star, Ronda 75 CL, Ronda CLX 100, Ronda Crono, Ronda Diesel CL, Ronda Diesel CLX, 131/1.6 Mirafiori, 131/1.6 Supermiraf., 131/2.0 Supermiraf., 131 Diplomatic, 131 Panorama S 1600, 131/2.5 CL D, 131/2.5 D Super, 131/Panorama SD 2500.

SKODA

Montalbán, S. A. Alberto Aguilera, 13. Madrid-15. Tel. 248 89 77. Puntos de asistencia: 86. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 120 LS.

TALBOT

Automóviles Talbot, S. A. Ctra. Madrid-Getafe por Villaverde, Km. 7,500. Tel. 217 19 00. Puntos de asistencia: 435. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Samba LE, Samba LS, Samba GL, Samba S, Samba Rallye, Samba Cabriolet, Horizon LS, Horizon GL, Horizon GLS, Horizon GL Auto., Horizon S2, Horizon GT, Horizon LD, Horizon LD, Horizon GLD, Horizon EXD, 150 LS, 150 GL, 150 GT-2, Solara LS, Solara GL, Solara GLS, Solara SX, Solara SX Auto., Solara Pullman, Tagora DT, Tagora SX.

TRABANT

Wartburg-Trabant Española, S. A. San Bernardo, 114. Madrid-8. Tel. 447 28 77. Puntos de asistencia: 12. Garantía: 1 año ó 20.000 kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Trabant Tramp.

TRIUMPH

Leyland España, S. A. Mar Mediterráneo, s/n. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 18,6. Tel. 676 82 11. Puntos de asistencia: 45. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Accellm.

VOLKSWAGEN

Seat. Paseo de la Castellana, 146. Madrid-16. Tel. 215 33 40. Puntos de asistencia: 1.000. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Golf GL D Turbo, Golf GLI Cabriolet, Golf CD, Golf GTI, Jetta CD, Passat CL, Passat CL, Passat GLS, Passat V CLTD, Scirocco GTS.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Santana GX5, Santana GX TD, Santana LX0, Santana LX TD, Santana LX 21.

VOLVO

Volvo Concesionarios, S. A. Paseo de la Castellana, 130. Madrid-16. Tel. 262 48 20. Puntos de asistencia: 60. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include 340 L, 340 GL 3P, 340 GL 5P, 360 GLS 5P, 360 GLT 3P, 360 GLT 5P, 244 GL, 244 GLT, 244 Turbo, 245 GL, 245 Turbo, 244 GL Diesel, 245 GL Diesel, 760 GLE, 760 GLE Diesel T, 760 GLE Intercooler.

WARTBURG

Wartburg-Trabant Española, S. A. San Bernardo, 114. Madrid-8. Tel. 447 29 77. Puntos de asistencia: 12. Garantía: 1 año ó 20.000 kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Models include Wartburg Berlina, Wartburg Familiar.

SERVICIO PUBLICO

TARIFAS DE LAS AUTOPISTAS ESPAÑOLAS

Table with columns: Km., Ptas., Pts/Km. Destinations include Mongat-Mataró, Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, Tudela-Irurzun, Villalba-Adanero, Bilbao-Behobia, Sevilla-Cádiz, Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante, Zaragoza-Mediterráneo, Ferrol-Front. portuguesa, Bilbao-Zaragoza, Burgos-Cantábrico, León-Campomanes.

Estas tarifas corresponden a vehículos de cuatro ruedas y de menos de 2.000 c.c.

COCHES USADOS (En miles de pesetas)

ALFA ROMEO

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
Affasud	75	390	490	530	570	645	700	750
Affasud TI	350	455	515	560	600	680	735	800
Giulia 1300	400	275	345	370	-	-	-	-
Giulia 1600	245	390	490	530	-	-	-	-
Affetta 1800	350	440	550	595	-	-	-	-
Affetta 2000	390	-	710	760	870	945	1000	-
Affetta GTV 2000	-	-	840	905	1030	1115	1200	-
2000 Berlina	-	355	440	-	-	-	-	-
Coupe 2000 GT	315	470	585	-	-	-	-	-
Giulietta 1600	415	-	-	785	885	985	-	-
Giulietta 1800	-	-	-	840	925	1000	-	-
Giulietta 2000	-	-	-	890	960	1030	-	-
Sprint Veloce	-	-	-	-	-	900	1000	-
Affetta GTV 2.500	-	-	-	-	-	1300	1500	-

AUDI

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
80 L	315	350	440	475	510	555	600	660
80 GLS 4p.	-	600	640	690	745	805	860	-
80 GLE	-	-	-	-	800	855	910	-
100 LS	340	380	480	-	-	-	-	-
100 CD 5 E	-	-	-	1155	1255	1355	1455	-

BMW

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
100 CD Diesel	-	-	-	-	1200	1300	1405	1510
200	-	-	-	-	-	1500	1700	1900
2002	360	-	-	-	-	-	-	-
2002 TI	475	-	-	-	-	-	-	-
3.0 S	650	750	-	-	-	-	-	-
3.0 CS	800	850	-	-	-	-	-	-
3.0 CSI	995	1115	-	-	-	-	-	-
525	1150	1285	-	-	-	-	-	-
528	785	865	1080	1165	1255	1480	1565	1660
528 i	-	-	1050	1205	1295	-	-	-
318	-	-	-	-	1720	1885	2200	-
320	-	-	825	885	1050	1080	1210	2000
323	800	875	925	1060	1250	1335	1425	-
728	-	-	-	1210	1480	1570	1660	-
735	-	-	-	1870	2080	2240	2350	-
633 CSI	-	-	-	2530	2685	2895	3000	-
635 CSI	-	-	2310	2450	2635	2855	3075	-
745 i	-	-	-	3200	3400	3600	3800	-
-	-	-	-	-	-	3500	4000	-

CITROËN

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
2 CV	110	130	165	180	205	235	265	285
Dyane 6	120	155	190	215	240	260	285	305
C-8	60	75	90	-	-	-	-	-
C-8 Familiar	65	80	95	-	-	-	-	-
Mehari	130	165	200	230	255	280	310	330
Visa II Especial	-	-	-	-	-	-	350	380
Visa II Club	-	-	-	-	-	-	385	420
Visa II Super E	-	-	-	-	-	-	420	450
Visa II Super X	-	-	-	-	-	-	465	500
GS	130	160	185	215	-	-	-	-
GS Club	120	145	180	210	235	-	-	-
GS Palas	160	190	220	245	280	-	-	-
GS X2	-	-	235	270	305	-	-	-
GS Break	140	170	200	230	-	-	-	-
GS Break Club	135	160	190	215	240	-	-	-
GSA 1100	-	-	-	-	-	340	380	420
GSA Break 1100	-	-	-	-	-	340	380	410
GSA 1300	-	-	-	-	-	-	460	495
GSA Club	-	-	-	-	-	380	420	445
GSA Break Club	-	-	-	-	-	435	470	500
GSA X3	-	-	-	-	-	460	495	530
GSA Palas	-	-	-	-	-	755	500	540
DS-20	275	-	-	-	-	-	-	-
DS-23	325	-	-	-	-	-	-	-

MOTOS

BENELLI

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
125 Bicilindrica	124	18	130	138.000
254	231	27	150	215.000
654 Sport	603	64	190	563.000
900	906	80	215	691.000

BMW

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
R 45	473	35	160	618.063
R 65	650	50	175	781.760
R 80 GS	797	50	174	874.768
R 80 ST	797	50	174	912.706
R 100	980	66,6	195	978.790
R 100 RS	980	70	195	1.220.487
K 100	988	90	215	1.136.699

BULTACO

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Straker 74	74,7	8,8	100	164.431
Straker 125	118,8	14	120	170.490
Mercuro 175	176,2	12,4	112	149.152
Metra 250 GTS	244,2	25	150	190.522
Shogro T-250	237,5	14,1	-	189.507
Alpina 250	237,5	14,1	-	178.975
Frontier 370	363,1	32	-	197.684

CAGIVA

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
SST 125	123	12	110	247.800
SX 250	242,6	20,5	138	346.000

DERBI

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Europa 75	74,6	7,5	75	125.500
TT 8 Especial	72,9	10	-	154.300
125 CRS 82	123,6	29,8	-	284.250
74 CR 82	74,2	17	-	196.525
RE-250 Cross	246,1	-	-	319.528

DUCATI

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Strada 250	248,6	21	125	231.136
Vento 250	340,2	22	168	286.536
Forza 350	340,2	22	145	287.476
Desmo 500	496,9	45	180	385.416
Pantah 600 SL	583	61	195	709.666
900 S-2	864	70	205	911.488
900 Réplica	864	72	220	928.576

GILERA

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
GR-1 75	74,6	11,5	-	185.136
125 TG 1	122,5	14	110	222.186

GUZZI

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
V 50 III	490	47	170	544.415
V 50 Monza	490	48	175	562.610
V 65	643,4	52	185	630.000
850 T-3	884	68,5	185	660.190
850 Le Mans III	844	81	230	871.599
1000 SP/NT	948,8	71	200	847.667

HARLEY DAVIDSON

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Spartan LHX	1.000	67	160	717.000
Low Rider FXS	1.340	-	180	1.436.000

HONDA

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
CB 125 S	124	17	125	187.047
CX 500	496	50	180	549.000
XL 600 R	589	40	-	639.000
CB 750 F	748	77,5	200	729.000
CB 900 F	901	95	217	849.000
VF 750-S	748	81	210	919.000

KAWASAKI

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
KZ 550	553	61	200	658.806
GP 550	553	61	200	742.642

KTM

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
125 PL agua	123,6	31	-	430.056
250 PL agua	245,5	43	-	479.665
402 GS-PL	429	-	-	481.722
500 K-4	504	44	-	530.122
500 GS	504	44	-	409.122

LAMBRETTA

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
125	123	6,0	87	130.628
150	148	7,6	97	135.968
200	198	9,7	107	140.448

LAVERDA

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
500	496,7	-	170	474.000
1000 Jota	980,7	85	215	706.000
1200 TS	1.115	86	220	706.000
RGS 1000	980,7	85	200	1.115.000

MONTESA

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Cota 123	123,7	-	-	213.586
Cota 200	173,7	-	-	223.629
Cota 242	239,3	-	-	240.206
Cota 348 Trail	348,6	-	-	238.633
Cota 349	348,6	-	-	249.644
Enduro 80 L	74,8	-	92	204.874
Enduro 250 HB	246,3	-	119	247.950
Enduro 250 HT	246,3	-	119	282.314
Enduro 360 HT	348,6	-	130	291.873
Impala 125	174,7	13	100	182.247
Impala 2-175	174,7	13	100	193.258

MORINI

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
250 Bicilindrica	239,5	26,8	138	300.000
350 Sport	344,1	38,6	160	432.000

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
132-1800 Nuevo	---	---	---	355	390	---	---	---
132-2000	---	345	---	---	475	515	555	600
132 Diesel 4v.	290	385	420	---	---	---	---	---
132 Diesel 5v.	335	---	465	---	---	---	---	---
132 Diesel 2200	---	---	---	550	600	650	700	745

TALBOT

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
Simca 900	45	60	70	---	---	---	---	---
Simca 1000	55	65	75	---	---	---	---	---
Simca 1200 Especial	110	---	---	---	---	---	---	---
Simca 1200 GLS	145	185	220	255	275	310	---	---
Simca 1200 GLS Br.	130	165	---	---	---	---	---	---
Simca 1200 TI	---	205	235	285	295	315	---	---
Simca 1200 LS	150	190	230	260	290	330	355	380
Simca 1200 LX	---	---	185	210	230	265	---	---
Horizon LS	---	---	---	---	---	460	480	505
Horizon GL	---	---	---	---	---	---	510	540
Horizon GLS	---	---	---	---	---	525	555	580
Chrysler 180 2.1	170	195	230	285	295	320	350	---
Chrysler Diesel Lujo	270	305	355	425	500	565	645	---
150 GLS Comfort	---	---	330	355	395	---	---	---
150 S	---	---	355	390	415	445	---	---
150 GT	---	---	400	440	470	---	---	---
150 SX	---	---	---	---	---	595	635	675
150 GT Sv.	---	---	---	---	---	---	640	680
150 LS	---	---	---	---	---	---	550	600
Solara GL	---	---	---	---	---	---	585	625
Solara SX	---	---	---	---	---	---	680	725
Dodge 3700	150	190	230	275	---	---	---	---
Dodge 3700 GT Aut.	175	215	260	310	---	---	---	---

VOLKSWAGEN

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
1303 S	235	---	---	---	---	---	---	---
Passat	275	360	500	600	700	800	900	1000
Scirocco	470	495	700	850	1000	1100	1200	1300
Golf Diesel	---	---	525	630	735	840	945	1040
Golf GTI	---	---	---	---	800	900	1000	1100

VOLVO

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
244 DL	480	495	640	775	---	---	---	---
244 GL	600	650	815	970	1060	1150	1250	1350
244 GLE	---	---	---	---	1230	1335	1550	1750
244 GLT	---	---	---	---	---	1250	1435	1630
244 GL-D6	---	---	---	---	1250	1400	1625	1850
244 GT	---	---	---	850	920	1055	1225	1425
245 DL	540	585	760	920	---	---	---	---
245 GL	---	---	---	---	1100	1245	1445	1650
245 GL D-6	---	---	---	---	1430	1710	1980	2200
262 C-Bertone	---	---	---	---	2200	2475	2870	3000
264 GL	750	890	1025	1245	---	---	---	---
264 GLE	---	---	---	---	1400	1685	1950	2100
265 GL	---	900	1070	1300	---	---	---	---
265 GLE	---	---	---	---	1530	1760	2040	2350
343 DL	---	585	630	685	---	---	---	---
343 GL	---	---	---	---	700	795	855	950
345 GL	---	---	---	---	---	800	900	1000

SUS QUEJAS

R-5 TX, DE OCA A OCA Y EL ACEITE GOTEANDO

● El mes de noviembre del pasado año compré un Renault 5 TX en el concesionario de la marca, en la calle de la Oca, 3, de Madrid, y desde el principio observé en el coche un consumo excesivo de aceite, por lo que en repetidas ocasiones lo llevé al taller del concesionario antes citado sin que me dieran solución. Tengo que lamentar que las atenciones personales en este concesionario cambiaron radicalmente en el momento que el coche estuvo en mi poder.

Como la garantía se acercaba al final, recurrí al servicio técnico de Autaca, en la calle Francos Rodríguez, 58, donde me atendieron perfectamente y solucionaron la avería cambiando la junta del carter-motor y un retén del cambio.

Jesus María Burgos García
Madrid

MAL SERVICIO DE RECAMBIOS FORD

● Comprar un coche fabricado en España hace suponer una mayor agilidad en conseguir repuestos que cuando se trata de un coche extranjero. Pero esto no siempre es así, resultando particularmente chocante cuando se trata de un modelo tan popular como el Ford Fiesta. Tengo un 1,3 S, y siempre que preciso recambios tengo que encargarlos y esperar tres días, ya que los concesionarios no los tienen en stock. Las dos últimas pruebas de tan mal servicio me las han brindado Majautó, en Majadahonda (Madrid), y Motorebre, en Amposta (Tarragona), donde pretendí comprar piezas tan vulgares como un paragolpes delan-

tero (2.700 pesetas) y una manivela alzacrystalas (500 pesetas).

¿Dónde está el negocio? Quiero pensar que se limita a no tener inmovilizado y que el concesionario no se lleva comisión de ese recargo del 50 por 100 sobre el precio de las piezas que cobran si se pretende tener antes de esos fatídicos tres días. En cualquier caso, un «0» a Ford por su lento y mal servicio de recambios.

Elvira Torres Vázquez
Madrid

LA ADMINISTRACION NO AYUDA

● Mi queja se centra en la falta de colaboración de la Administración con sus administrados, lo que he tenido la desgracia de comprobar, al vender mi coche, después de casi doce años de uso.

Como saben, dentro del complicado trámite de transferencia es obligatorio presentar el justificante de haber pagado el Impuesto Municipal, el cual yo había perdido, pues estaba pagado. Pues bien, he necesitado pagarlo de nuevo, ante el cúmulo de dificultades que encontré para que me expidieran una copia del justificante. Ahora pienso que es mejor no pagarlo en su momento y hacerlo cuando vuelva a vender el coche. Resulta más rentable.

Por otro lado, me parece un propósito tener que pagar un impuesto municipal, en una ciudad como Madrid, donde por aparcar en la calle te cobran 40 pesetas la hora, sin ningún tipo de garantía en la vigilancia. Lo uno o lo otro, ¿no les parece?

Ignacio Navascués Cerro
Madrid

ANUNCIOS POR PALABRAS

COCHES

PARTICULAR, Mercedes 180 diesel, impecable (91)476 81 88.
PARTICULAR, Seat 1430, impecable. Tel. (91)430 65 69.
MERCEDES 300 diesel. Tel. (91)231 74 36.
MERCEDES gas-oil 1500. Tel. (91)462 93 39.
PARTICULAR, Simca 1200 furgoneta, perfecto estado, radio, M-CH. Tel. (91)435 60 16.
BMW 323 i vendo, con extras. Tel. (91)402 00 35.
PARTICULAR, GSA. Palas ocasión. Tel. (91)430 65 69.
PARTICULAR, Jaguar XJ-6 año 80, todos extras. Tel. (91)448 38 99.
MINI 1000, perfecto estado. Tel. (91)234 72 54-254 53 44.
PARTICULAR, 1430 AL-B, 95.000; buen estado. Tel. (91)447 17 57.
PARTICULAR, Seat 127. Tel. (91)215 32 41.
VENDO Peugeot 504, gas-oil ranchera, año 81, 45.000 kilómetros, como nueva. Admito inferior. Tel. (91)266 18 73.
PARTICULAR, Skoda. Tel. (91)227 71 34.
PARTICULAR vende Renault 5. Tel. (91)250 24 72.
VENDO Volvo 264, seminuevo. Tel. (91)457 47 48.
DESCAPOTABLE Seat Samba 127 rojo, cuidadísimo. Tel. (91)413 74 05.
PARTICULAR GS Break. Tel. (91)450 86 98.
PARTICULAR, Seat 600 E. Tel. (91)246 74 33.
PARTICULAR, magnífico GS, M-DY, pofsimos kilómetros, extras. Tel. (91)419 22 70.
VENDO Ford Fiesta 1600, 2 años. 20.000 kilómetros. Tel. (91)403 46 71.
VENDO coche Chrysler 180, aire acondicionado, M-BU, en 360.000. Tel. (91)617 36 30, horas comida.
VENDO Renault 8 en buen estado, 65.000 pesetas. Particular. Tel. (91)266 79 00.
VENDO coche 133, matrícula M-CC, en buen estado. Tel. (91)769 72 59.
VENDO R-12, M-CP, en mal estado, muy barato. Tel. (91)431 10 33.
VENDO coche 124, muchos extras, muy bien cuidado, único dueño. Tel. (91)433 47 23.
VENDO Seat 127, M-AS. Tel. (91)431 10 33. Fernando.

PARTICULAR vende Peugeot 504, 35.000 kilómetros, 5 velocidades, aire acondicionado, ruedas aluminio. Tel. (91)245 66 33. Noches.
VENDO Citroën DS-21 Tiburón, 180.000. C-7500-C. Tel. (91)694 56 84.
VENDO Citroën GS-Palas a toda prueba. 180.000 pesetas. Tel. (91)410 49 61. José Luis.
MINI COOPER 1300 con extras. Tel. (91)215 95 77. Jesús.
FORD GRANADA 2.3, color ocre metalizado, radio-cassette estéreo, extras. Muy bien cuidado, siempre garaje. Tel. (91)253 36 70.
PARTICULAR vende Seat 600 E, M-J. 70.000 pesetas. Tel. (91)472 96 55.
VENDO Renault 5 GTL, azul metalizado, M-CS. Tel. (91)228 38 44.
GRAN OPORTUNIDAD, vendo Seat 1430 con radio-cassette. Buen estado. Tel. (91)729 36 70.
CITROEN Dyane 6, muy buen estado. Tel. (91)729 36 70.
CITROEN 11 ligero, año 34. 700.000 pesetas. Tel. (91)472 96 55. Comidas.
SEAT 124 D, blanco, M-P. 140.000 pesetas. Tel. (91)246 09 56. Comidas y cenas.
GRAN OCASION. Simca 1200 TI, M-BS, toda prueba. Tel. (91)265 52 56.
SIMCA 1200, buen estado, particular. 115.000 pesetas. Tel. (91)403 03 36.
CITROEN GS, M-DD. 300.000 pesetas. Tel. (91)472 81 22.
SEAT 600 E. Tel. (91)227 60 71.
RENAULT 12 TS, 1977, metalizado, particular. Tel. (91)261 10 09.
COMPRO R-5, 127 u 850. Precio módico. Tel. (91)433 47 23.
VENDO BMW R-90 Daytona. 500.000 pesetas. Llamar teléfono (91)215 30 26.
A ESTRENAR, caravana de 3,80x4,10. Tel. (91) 773 26 53. Noches.
CARAVANA Benimar, 5 plazas, frigorífico, avance y toldillas. Tel. (91)672 77 58.
COMPRARIA 127 o similar, 100.000 pesetas. Contado. Tel. (91)473 36 94.

RENAULT 17, tapizado nuevo, perfecto estado, azul metalizado. Tel. (91)472 81 22.
SEAT 133 L, M-CP. Tel. (91)459 11 53.
VENDO Renault 8. Muy buen estado general. 80.000 pesetas. Tel. (91)650 09 39.
FORD ESCORT seminuevo. 900.000 pesetas. Tel. (91)231 83 85. Horas de oficina.
VENDO Volvo 164 automático. Año 71. 425.000. Tel. (91)204 31 88.
VENDO GUZZI 400, Precio 200.000, como nueva. Tel. (91)218 95 44. Juan.
SE VENDE 2 CV 6 CT, matrícula M-CK. Teléfono (91)204 31 88.
VENDO Peugeot 404, 60.000 pesetas. Tel. (91)459 13 08.
PORSCHE 911, año 70. 1.200.000 pesetas. Tel. (91)402 40 48. Tardes y noches.
GRAN OPORTUNIDAD, 127 LS naranja, 70.000 pesetas. 70.000 kilómetros. Nuevo. 220.000 pesetas. Tel. (91)461 80 90.
PARTICULAR vende 127 especial, único dueño, M-BL. Tel. (91)433 47 23.
VENDO Seat 131 motor 1430, muy bien cuidado, 279.000 pesetas. Tel. (91)729 36 70.

ESTE ANUNCIO CUESTA 3.000 PESETAS

124 SPORT 1800, 135.000. Tel. (93)329 47 95.
PARTICULAR, precioso BMW 525, chófer, refriger. techo. Full equip. Tel. (93)321 10 16.
PARTICULAR vende Alfa GTV 2000, B-EB, como nuevo, extras. Tel. (93)321 11 66.
123-1800, aire acondicionado. B-BP, impecable. 325.000. Tel. (93)314 49 11.
FIAT 126 personal, vende particular-particular. Tel. (93)314 49 11.
VENDO Renault 4 FS. B-DG, con asientos traseros, 25.000 kilómetros, perfecto pintura y plancha. Tel. (93)249 88 36. Horas oficina.
ALFA ROMEO Sprint. Particular. (93)245 41 17.
1430 OPTIMO ESTADO y óptimo precio. Tel. (93)266 86 30.
VENDO Seat 131 familiar, 5 marchas, en muy buen estado. Tel. (93)224 62 25.
VOLVO en oferta, 28.000 kilómetros y 16 meses de uso. Aribau, 31. Barcelona-11.
VENDO GS Club. Impecable (94)412 21 21.
VENDO Renault 6, Bl-J, pocos kilómetros. Tel. (94)412 01 02*11 65 31.
VENDO Seat 133 impecable. Tel. (94)412 21 00.
PARTICULAR vende Ford Fiesta L, Bl-O. 60.000 kilómetros, radio-cassette. Impecable. Llamar horas comida o noche, teléfono (94)446 35 76.
SE VENDE 124 barato, a toda prueba. Tel. (95)34 67 50.
GANGA. Señora vende bonito Seat 127, 4 puertas, 27.000 kilómetros, nuevo, muy bonito, 170.000. Tel. (95)234 67 50.
VENDO Seat 600. Tel. (98)163 57 10.
VENDO 127, C-D. Tel. (98)163 58 79.
PARTICULAR vende R-12 TS, Z-5387-H, impecable. Tel. (97)613 29 87.
PARTICULAR, 124 Sport 1800, muy bueno. Tel. (97)613 29 87.
CX-77, excelente, aire, 4 velocidades, 425.000. Tel. (97)613 48 03.
VOLKSWAGEN Golf Diesel, Z-M. Tel. (97)638 62 12.

VENDO
SEAT 133-M-CK (1978)
MUY CUIDADO

- Embrague nuevo
- Frenos nuevos
- Neumáticos nuevos

120.000
Telf. 407 27 00
Sagrario Blanco

ESTE ANUNCIO CUESTA 6.000 PTAS.

¡ANUNCIESE HOY!

Envíenos el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 25 x 43 mm., cuyo importe es de 3.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber. Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-A-MOTOR 16.

Enviar a:
Motor 16
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41.
Madrid-17.

En España hay 1.600.000 compradores de vehículos al año. MOTOR 16 le ofrece con sus anuncios por palabras las mejores posibilidades para comprar o vender.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de MOTOR 16.
Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono
Firma:

SERVICIO OFICIAL

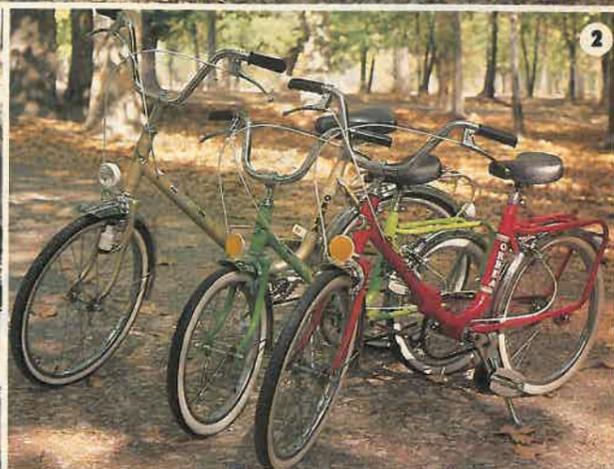


Caprichos

1 Una de las grandes ventajas de las bicicletas plegables es que se pueden transportar de un lugar a otro sin dificultad debido al reducido espacio que ocupa, como en el maletero de un coche, incluso el modelo mayor, como la «B.H.-600». Su precio es de 13.700 pesetas, y se puede encontrar de todos los tamaños en **DIFARE, Arenal, 23, Madrid.**



2 La «Motoretta-2», ideal para chavales amantes del ciclo cross. El precio del modelo mayor es de 14.990 ptas.



3 En este modelo «todo terreno», la rótula de plegado es de bisagra. La que ilustra la foto cuesta 14.800 ptas.



4 Aparte del modelo normal, «B.H.» ha creado, igualmente, el diseño «cross», apto para «peques» menores de ocho años. Su precio es de 11.675 ptas.



5 Tres tamaños diferentes de la casa «Orbea», para toda la familia que disfrute de un día de campo. La «500» y la «450» cuestan 11.675 y 11.075 ptas., respectivamente.

6 Un nuevo modelo de bicicleta «todo terreno», la Cross de «Derbi-Rabassa». De sillín semilargo. Su precio es de 11.625 ptas.

Cuéntenos su caso

Ver y hacerse ver en niebla

ME gustaría ponerle a mi coche unas luces delanteras para niebla, pero desconozco si existe una legislación específica que regule esta instalación. Tengo entendido que sólo pueden ser dos faros y no sé si deberán ser independientes del resto de las luces o no. Agradecería que me informaran sobre este tema, pues me gustaría disponer de estas luces auxiliares para el próximo invierno.

Carlos Soria
León

Respuesta:

Efectivamente, tan sólo se autoriza la instalación de dos luces para niebla en la parte delantera de los vehículos. Estas luces deben cumplir las normas de simetría estipuladas en el Código de Circulación. Además, ningún punto de la superficie iluminante puede instalarse por encima del punto más alto de la luz de cruce. El mando de funcionamiento debe disponer de un dispositivo que desconecte automáticamente estas luces auxiliares al poner las largas, y su funcionamiento debe ser independiente de cualquier otro mando.

Puesto que va a montar luces de niebla en su coche, es aconsejable que



no se limite tan sólo a la parte delantera. Instalar un faro más en la trasera izquierda de su vehículo es una medida de seguridad.

Una de ruidos

DESDE hace siete años poseo un Simca 1200 que últimamente me tiene preocupado. Con la dirección totalmente doblada hacia el lado izquierdo le suena un «clón-clón» metálico en la parte delantera al realizar cualquier tipo de maniobra o tomar curvas muy lentas. El ruido desaparece en condiciones de marcha normales. También se produce el mismo ruido al arrancar, aunque lo haga suavemente.

En el taller me han dicho que no tiene mayor importancia, puesto que sólo me hace el ruido en condiciones muy precisas, pero yo pienso que debe

ser por alguna causa que ignoran y me gustaría conocerla para hacer desaparecer el problema.

Francisco Sánchez
Alicante

Respuesta:

El problema es una transmisión con holguras causadas por la rotura de un guardapolvo de grasa. Cuando esto ocurre y se han hecho muchos kilómetros con el coche en este estado, no da resultado cambiar tan sólo los guardapolvos, es necesario sustituir toda la transmisión por una nueva.

¿Economizadores?: Un camelo

HA llegado hasta mis manos un folleto de propaganda sobre un economizador de gasolina en el que se asegura un ahorro casi del 50 por 100 de combustible. El sistema, según dice el papel, consiste en un aparato que emana la cantidad justa para que el carburador consuma sólo lo que pide el motor, devolviendo el sobrante al depósito. Yo no entiendo demasiado de mecánica, pero me parece muy creíble lo que dice el folleto; sin embargo, el mecánico me ha aconsejado que no lo ponga, y no sé qué debo hacer.

Pedro Jiménez
Albacete



Si desea alguna información complementaria o, simplemente, quiere suscribirse ahora mismo, llámenos.

☎ 91-268 04 02-03

1 año España 4.680ptas.
1 año Europa 9.400
1 año resto16.000

Viaje bien asistido con Motor 16 y MONDIAL ASSISTANCE

Suscríbase ya. No permita que se le averíe el contacto con su revista favorita. No deje que se le agote antes de que usted llegue al quiosco. Controle su puntualidad. Reciba MOTOR 16 en casa, con un potente descuento de 3.120 pesetas sobre el precio de portada y, además, viaje bien asistido. Le regalamos una tarjeta personal de Mondial Assistance que cubrirá su vehículo y ocupantes de los riesgos detallados al dorso de este boletín. Una oferta única y exclusiva de MOTOR 16, válida hasta el 30 de noviembre de 1984.

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Sí, deseo suscribirme a **Motor 16** durante un año, 52 números, al precio especial de 4.680 pesetas.

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

- Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.
- Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-17. N.º _____ impuesto en _____ con fecha _____
- Domiciliación en cuenta, para lo cual ruego al Banco o Caja _____ domiciliado en _____ provincia _____ abone a Información y Revistas, S. A., hasta nuevo aviso, y con cargo a mi cta. cte. n.º _____ el importe de la suscripción anual, a la presentación del correspondiente recibo.

Nombre _____ Apellidos _____
Dirección (domicilio u oficina) _____
Población _____ Provincia _____
Marca del vehículo _____
Matrícula _____

Firma,

Precios EXTRANJERO: Europa: 9.400 ptas. Resto países: 16.000 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.

Respuesta:

Los economizadores de gasolina nunca cumplen lo que sus folletos prometen, tenga usted en cuenta que si este sistema resultara realmente efectivo, los fabricantes de automóviles serían los primeros en ponerlo en práctica. Si su coche se encuentra en mal estado puede ser que al instalar uno de estos artilugios observe una disminución de consumo, pero tenga en cuenta que con una buena puesta a punto, ese ahorro, tan buscado por los conductores, puede ser mucho mayor. Tenga presente que los dos factores que más influyen en el consumo del automóvil son siempre el abandono del estado del motor, especialmente no cambiar a su debido tiempo filtro de aire, bujías y platinos, por un lado y algunos vicios por parte del conductor. Además, la instalación de estos economizadores, normalmente provocan una importante disminución en el rendimiento del coche y pueden causar algún daño a la mecánica de su vehículo.

SOLUCION AL VELOGRAMA

1: JOHANNESBURGO.—2: SONDI-
CA.—3: BRASIL.—4: MANSELL.—5:
OSCAR.—6: GIACOMELI.—7:
LIEGER.—8: GOODYEAR.—9:
RENAULT.—10: PROST.—11: DOS.

La foto premiada



Cazador cazado La ley es ley para todos, y el artículo 21 del Código de la Circulación, también. Cuando un automóvil posa alguna de sus ruedas sobre la acera, los celosos agentes encargados de la circulación ciudadana sacionan apelando al referido artículo del Código, que por si no lo conocen dice textualmente: «Todos los vehículos, bestias de tiro, carga o silla, y toda clase de animales, circularán por la derecha de la calzada, aun cuando el centro de aquélla se halle libre, sin invadir la zona correspondiente a los viandantes y paseos.»
La fotografía nos fue remitida por Carlos Sebastián García, de Madrid.

¿Qué hará...



MONDIAL ASSISTANCE si usted lo necesita?



Motor 16

Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

- Mandar una grúa para remolcar el vehículo averiado al taller más cercano.
- Buscar hotel y participar en los gastos si el vehículo no fuera reparable en el mismo día.
- Organizar y tomar a cargo el regreso de los ocupantes en tren o en avión hasta su domicilio habitual si el vehículo estuviera inmovilizado más de dos días.
- Enviar piezas de recambio en caso de no encontrarlas «in situ».
- Facilitar al abonado un billete de tren o de avión para que vaya a recoger su vehículo reparado. En caso de imposibilidad, mandar un conductor.
- Repatriar el vehículo averiado a ESPAÑA si fuera imposible repararlo en el extranjero.

CON UNA SIMPLE LLAMADA A
COBRO REVERTIDO LAS 24
HORAS DEL DIA, LOS 365 DIAS
DEL AÑO, EN ESPAÑA Y EN LOS
PAISES DE LA CARTA VERDE

Mi primer amor



Los coches son para Concha Velasco algo tan serio como su profesión: los cuida, los mimas y no quiere que nadie se los toque. Y en todos los sueños y vivencias de esta Mata-Hari de éxtio hay indefectiblemente coches, siempre rojos.

CONCHA VELASCO

UN «CUATRO - CUATRO» LLAMADO «DON LESMES»

LE bautizó con el nombre de «don Lesmes» y fue el gran amor de Concha Velasco. Era un Cuatro-Cuatro de segunda mano comprado por 85.000 pesetas, todo un dineral, cuando a la actriz le faltaban muchos años para ser protagonista.

«Tenía veinte años y empezaba mi carrera. Ya había hecho alguna película y la familia, mis padres, mi hermano y yo, vendimos la moto con sidecar para comprar el primer coche. Con «don Lesmes» recorrimos España e hicimos los primeros viajes al extranjero. Madrid-Barcelona en tres etapas. A Lisboa llegamos después de mil peripecias. Y Bélgica fue la aventura mayor.»

«Ibamos todos junos —dice—. Después de tanto tiempo sin coche había que aprovechar el Cuatro-Cuatro, con sus problemas, se portaba bien. A menudo, se calentaba y empezaba a echar agua. Como no teníamos ni idea, lo único que se nos ocurría era meter trapos e intentar secarlo. No sabíamos que se le podía añadir agua.»

«Le tomamos tanto cariño que el día que lo vendimos fue un problema familiar», pero había que hacerlo. Concha Velasco ya empezaba a ganar dinero y un Gordini sustituyó a «don Lesmes» durante otro montón de años, hasta que la actriz decidió comprarse un Seat Sport, descapotable, de color rojo, que tuvo un violento final.

«Con 4.000 kilómetros me lo robaron en Almería —cuenta Concha Velasco— y los ladrones disfrutaron poco de él. Ese mismo día se pegaron un trastazo contra un árbol y se mataron. El seguro, —lo tenía a todo riesgo— dio siniestro total y el coche desapareció de mis manos.»

Concha Velasco era ya una estrella y su siguiente automóvil respondió más a su nuevo *status*. Lejos quedaba ya su niñez en Valladolid, cuando acompañaba a su padre en aquella sillita de mimbres colocada en la parte de delante de la bicicleta familiar.

La niña quería ser «artista» a toda costa y los padres no escatimaron esfuerzos. Con su madre se trasladó a Madrid —su padre era militar y tenía que quedarse en el destino que le tocaba— para vivir una dura experiencia, de pensiones con derecho a cocina, y «papelitos» que apenas daban para comer. «Mi pobre madre fue la sacrificada. Me llevaba la cena al teatro y esperaba, para poder acompañarme a casa en el metro, a que terminara la representación.»

En 1974, Concha Velasco ya es suficientemente conocida en su faceta artística, pero se sabe poco de ella como persona. Es la huelga de actores la que la convierte en una mujer decidida y respetada por sus compañeros. «En aquella huelga, la gente empezó a pensar en los actores no como perso-

nas al margen de los problemas, sino como hombres y mujeres con inquietudes y dispuestos a luchar por sus reivindicaciones.»

De aquella época es su coche más bonito. Un descapotable Spider rojo, de capota negra, al que la actriz cuidó y tuvo un cariño especial. Antes de deshacerse de él, le cambió de capota por una dura para poder dejarlo en la calle. El Spider fue testigo de su primer hijo y ha estado con ella hasta hace dos años, cuando el nacimiento del segundo obligó a la actriz a comprarse un coche de cinco plazas.

El Opel, rojo como todos, que tiene ahora, es un coche serio y siempre a punto que puede durar hasta que Concha Velasco realice su sueño; poder comprarse un Mercedes también rojo. Porque la actriz asegura que para ella los coches son como la profesión, algo casi vital. Y por eso los cuida, los mimas y, si puede evitarlo, prefiere que nadie se los toque.

Desde hace seis años, Concha Velasco es una de las actrices más mimadas de la escena española. «Yo digo que mis hijos nacieron con un pan debajo del brazo. Todo lo que me ofrecen desde hace dos años es bueno, lo mejor, y quizá por eso no tengo ningún interés en formar compañía propia.» De «don Lesmes» al Mercedes podría ser el resumen de su vida.

Caridad Plaza

Agenda personal

Concentración BMW

Los próximos días 29 y 30 de octubre se celebra la Segunda Concentración Nacional de BMW. Torremolinos es el punto de reunión para todos los motoristas amigos de la marca, que organiza esta reunión «para no perder ese simpático contacto y espíritu de camaradería» establecido el pasado año en Alicante con motivo de la primera concentración. Las inscripciones se pueden formalizar el sábado 29 en el mismo Torremolinos, en la esplanada del Palacio de Congresos.



Coches en televisión

El lunes 31, a las ocho de la tarde en la Segunda Cadena, la «Historia del automóvil». En este capítulo, la reacción de la industria europea de la posguerra: los grandes y lujosos coches americanos, desplazados por una legión de enanos utilitarios al alcance de todo el mundo.

Para los amantes del vuelo, también el lunes 31, a las 19,05, «La aventura de volar»: un programa didáctico que muestra las diferentes formas de deslizarse sobre el viento, desde un globo hasta un moderno reactor, pasando por las alas-delta y las avionetas de acrobacia.

«Dos viajes en automóvil»

Miguel Delibes. Plaza y Janés (183 págs.) 750 ptas.



El viaje en automóvil, con varios conductores que se turnen, es para mí medio ideal para viajar. En coche, he visitado Praga, he llegado a Yugoslavia y he llegado, casi, casi, hasta el casquete polar. De acuerdo, el avión es más rápido, pero elimina de entrada la transición, y viajar es ir cambiando paulatinamente de paisaje y paisanaje, ir interponiendo vistas entre nuestro punto de partida y el de destino; en cualquier caso, un proceso: saber de dónde venimos e ir desvelando gradualmente adónde vamos.»

Esta reflexión sobre el viajar en automóvil se recoge en su libro «Dos viajes en automóvil», en el que el escritor vallisoletano relata dos viajes realizados con su hija a Suecia y Países Bajos.

Carreras en el Jarama

El circuito del Jarama acoge este fin de semana un apretado calendario de carreras, con el aliciente de que todas serán final de sus respectivos campeonatos. Se correrán las Copas Nacionales e Iniciación de Renault, la Fórmula Fiesta y Fórmula Nacional y, para finalizar, la carrera de automóviles de producción nacional del Campeonato de España de Velocidad en circuito. Los precios del circuito del Jarama van de las 400 pesetas en Pelouse a 1.200 pesetas en las tribunas de recta.

Juguetes y cromos

Un millón de cochecitos de juguete reparte Danone en su nueva promoción, dirigida fundamentalmente a los niños. Por la compra de cuatro yogures le entregan un sobre con tres cromos de coches de carrera. Si las letras de uno de los cromos son rojas, en la tienda le darán uno de estos cochecitos de plástico.

Para los mayores también hay premio: cada diez tapas de yogur dan una opción para ganar en sorteo un Ford Fiesta-84, que rifan todos los días laborables.



Motociclismo

El menú motociclista ofrece dos platos interesantes este fin de semana. En Guadalajara se celebra la carrera final del Campeonato de España de Motocross de 500 c.c.

Los entrenamientos el sábado y la carrera el domingo por la mañana se correrán en el circuito de La Rosaca, en el pueblo de Armuña de Tajuña.

Si prefieren Trial, en Morón de la Frontera se celebrará la penúltima carrera del Campeonato de España de Trial. La final será el día 1 de noviembre en Marbella.

Carmen se saca el carnet

Lo que cuesta ser normal

No saber conducir un coche ha sido un estigma, una carencia que he tenido que soportar toda mi vida con valentía y hasta tozudez.

A nadie le ha impresionado nunca que sepa tres idiomas, que tenga dos carreras universitarias, que lea el alfabeto cirílico y las cartas astrales o que pueda hacer un electroencefalograma. Lo asombroso, lo sorprendente, lo auténticamente impresionante es que no sólo no sepa conducir, sino que no me sienta acomplejada por ello.

—¿¡Qué no conduces!? —me reprochaban mis amigos, mis novios o madres de amigas, abriendo mucho los ojos y mirándome de arriba abajo—. Pues no me lo puedo creer, ¡qué raro!

—Pues así es. No conduzco. ¿Es grave?

—Grave, grave... Lo que pasa es que no te pega nada, una chica independiente, que trabaja, ¡qué extraño!...

Entre otras cosas, a mí personalmente este fallo me ha ahorrado muchos inconvenientes; por ejemplo, hacer de chófer familiar llevando y trayendo los hijos al colegio, los maridos al aeropuerto, los canguros a sus casas. Me ha evitado tener que irme a vivir a los suburbios a una casita con césped artificial en medio de ningún sitio, que es la aspiración de todos los maridos. Cuando a mí lo que me gusta es el centro de la ciudad, donde los taxis florecen todo el año. Mis amigos siempre se han lamentado del dinero que yo puedo llegar a gastarme en taxis, como si circular en coche privado fuera gratis, y sobre todo no planteara problemas.

Hasta que un día comprendí que la resistencia a conducir un coche representaba por mi parte una postura antisocial, una especie de rebelión a las normas establecidas y a las leyes que rigen la convivencia pacífica.

—Si todo el mundo hiciera como tú —me dijo un amigo mío—, los fabricantes de coches estarían en la ruina, los porteros de los restaurantes sin trabajo, los parkings vacíos y en quiebra, las estaciones de servicio en bancarrota y las autopistas a media capacidad; total, que el sistema capitalista se vendría abajo.

Volví a mi casa destrozada moralmente, porque yo nunca me he propuesto cargarme el sistema capitalista

yo sola. Dormí fatal, tuve pesadillas en las que veía amenazadoras multitudes de parados hambrientos pidiéndome pan y justicia social. A la mañana siguiente decidí poner coto a la dantesca apocalipsis del sistema económico. Di un paseo por el barrio y descubrí a pocos metros de mi casa una autoescuela. Entré decididamente a inscribirme para aprender a conducir.

Salí de allí bastante impresionada, porque de lo que me hablaron en la autoescuela fue de

conseguir el permiso de conducción después de tres exámenes —uno teórico y dos prácticos—, como si de hacer oposiciones a un puesto en la Administración se tratara, y porque era más caro de lo que yo pensaba: diez mil de matrícula, mil quinientas de libros, cuatro mil de tasas de tráfico para el examen (con derecho a dos suspensos nada más), dos mil del examen médico y mil doscientas por cada clase práctica. Cuando llegué a casa y comuniqué al personal que iba a sacar el carnet de conducir cundió la alegría, todos me daban palmaditas en la espalda y me felicitaban. Por fin había decidido hacerme una persona normal, sociable, responsable y adulta.

Yo sigo pensando que los taxis resultan más baratos y mucho más cómodos, lo que pasa es que yo no lo digo.



Carmen Rico Godoy

Mientras existan personas como usted, existirán coches como éste.



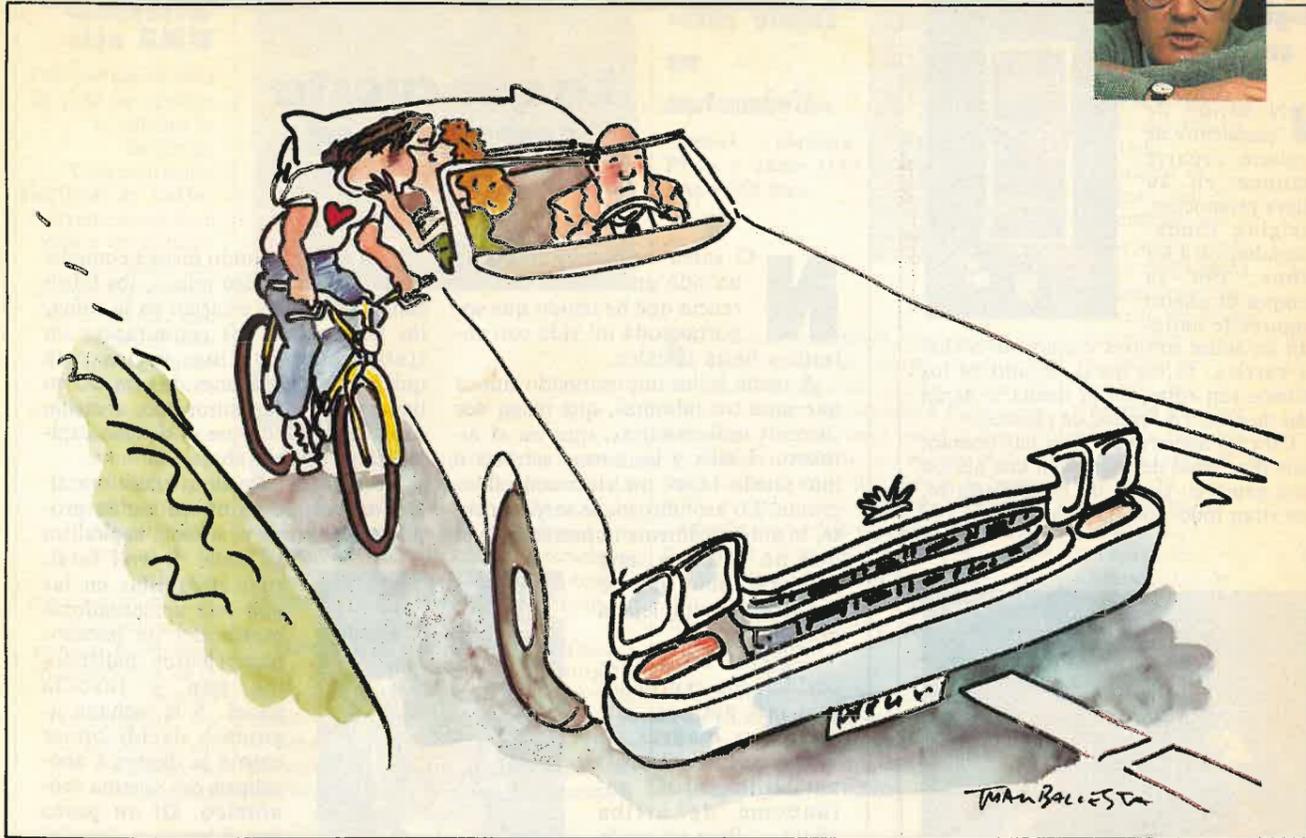
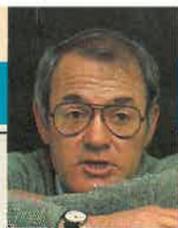
Nueva gama Volvo 240

Este es el Volvo 240. Un coche de leyenda. Con un estilo y una personalidad, por encima del tiempo. Un coche que avanza. Que incorpora en todos sus modelos las últimas innovaciones tecnológicas, racionalizando la conducción y aumentando sus prestaciones y economía. Un motor capaz de arrancar admiración al ponerse de 0 a 100 Km/h. en sólo 9 segundos. Capaz de sobrepasar los 190 Km/h. silenciosamente, sin ningún tipo de vibraciones.

Con un nivel de equipamiento fuera de serie. Con siete modelos diferentes para mayor libertad de elección: motores de carburación, inyección, diesel 6 cilindros o turbo-gasolina. Caja de cambios de 5 velocidades, overdrive eléctrico o automática. Sedán 4 puertas o ranchera. Coches duros y seguros. Con una expectativa de vida de 19,3 años y una seguridad a toda prueba.

Mientras personas como Vd. no se conformen con menos, Volvo seguirá haciendo coches como éste. Precio desde 2.126.000 pts. F.F.

VOLVO
Seguro a todo riesgo.



Velograma

Por DAV

Circuito de Kyalami

MODO DE RESOLVERLO

Partiendo de la casilla de salida, seguir la dirección de las flechas hasta completar los tramos de que se compone el circuito, cada uno de ellos separado por un trazo más grueso. Esta correlación se hará colocando cada letra en su casilla correspondiente, a través de las definiciones del texto «Recorrido». Puede ayudarse en «Boxes» y en «Tribunas», además de los «Coloreados». Las dos primeras ayudas se producen por verticales, mientras que la zona de «coloreado» se resuelve en forma horizontal, como la de los tramos normales. Las casillas puntuadas que figuran a la salida de algunas

curvas peligrosas, pueden contener un significado similar al verdadero, con lo que favorece el «despiste» intencionado. Los «coloreados» ayudan a entrar nuevamente en pista.

RECORRIDO

1: Ciudad en la que se encuentra el circuito de Kyalami.— 2: Nombre por el que se conoce el aeropuerto de Bilbao.— 3: País de Nelson Piquet.— 4: Piloto británico de F1 que en Brands Hatch bloqueó peligrosamente en la salida al corredor citado anteriormente.— 5: Nombre de varón.— 6: Piloto que quedó en sexta posición

en el reciente Gran Premio de Europa de F1 celebrado en Inglaterra.— 7: Coche primer clasificado —de los turbo— en Monza.— 8: Marca de neumáticos que equipan a Ferrari.— 9: Uno de los grandes del Campeonato del Mundo de Constructores F1.— 10: El gran rival de Nelson Piquet.— 11: Número de puntos que les separan, antes de la celebración de la prueba de Kyalami.

AYUDA «BOXES»

B1: Carcajada.— 2: Exclamación de asombro.

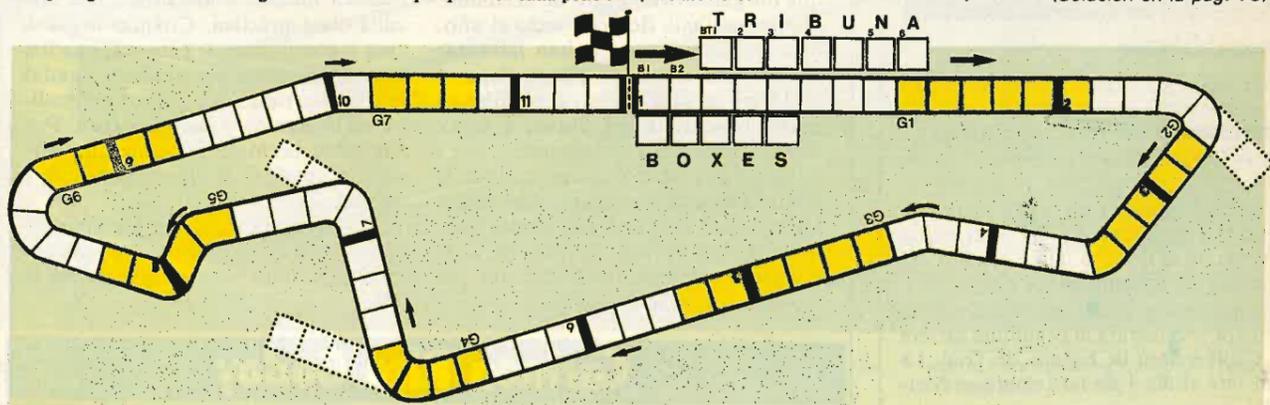
TRIBUNA (y resto de boxes)

T1: En ese lugar.— T2: Diminutivo cariñoso de «Patricia».— T3: Nombre de mujer.— T4: Preposición.— T5: Conozco.— T6: Existe.— T7: Matricula española de coche.

EN COLOR

G1: Cierta provincia española.— G2: Pueblo cordobés.— G3: Estampillas coleccionables.— G4: Toma alimento.— G5: Conjunción latina que expresa por tanto, luego, pues.— G6: Voz del arriero.— G7: Antiguo gorro militar.

(Solución en la pág. 78)



Lo más importante para poder correr es poder frenar.



No hubiéramos hecho las motos Guzzi tan rápidas si no supiéramos que frenan tan bien. Por eso si una moto Guzzi alcanza los 100 km/h. en 8 segundos es porque frena en menos espacio que las máquinas convencionales. Por ejemplo, "Le Mans III" frena 20 metros antes que cualquier otra moto del mundo. El secreto radica en el exclusivo sistema de frenado integral de moto Guzzi.

Con una ligera presión del pedal, los frenos de disco perforados delantero y trasero entran en funcionamiento simultáneamente y evitan que la moto se descompense.

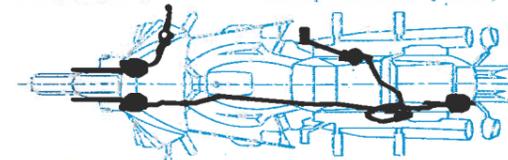
A su vez el repartidor de presión imprime a cada disco la fuerza justa. Adaptando la velocidad de la moto a la frenada progresivamente. Y sin bloqueos.

Y el mando manual acciona un tercer freno de disco independiente, dando a moto Guzzi una capacidad de frenada adicional.

Si siempre has querido correr más, monta una moto Guzzi. Su sistema de frenado integral te lo permite.

MOTO GUZZI Sistema de frenado integral.

- Mando manual independiente que acciona el freno de disco de la rueda delantera.
- Pedal de freno asistido por el repartidor de presión. Acciona simultáneamente ambos frenos. (Rueda delantera y trasera).



• El sistema de frenado integral de moto Guzzi le dará mayor adherencia al suelo. Seguridad. Mayor poder de reacción. Con él podrás correr más.



IMPORTADOR EXCLUSIVO

LEZAUTO



escuche.



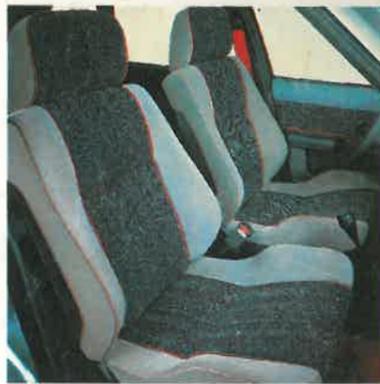
Sí, escuche algo que le va a sorprender. Este MG, diseñado con la más alta tecnología, ofrece un detalle increíble: y es que habla.

Es el primer automóvil dotado con un equipo de síntesis de voz. El sistema entra en acción automáticamente, sirviéndose del altavoz de radio situado al lado del conductor, y cortando momentáneamente toda emisión. La voz avisa a los ocupantes, si las

condiciones de marcha son anormales (baja presión del aceite, freno de mano echado, etc.), también avisa si queda poco combustible en el depósito o advierte que se han dejado encendidos los faros. Y muchas cosas más.

El MG Maestro ha sido concebido como un automóvil avanzado, de atrayente estilo y con unas excelentes especificaciones técnicas.

Su motor de 1.600 c.c. desarrolla una potencia de 102 CV., y está controlado por microprocesadores



con lo que se consiguen unas mejoras increíbles en el rendimiento del combustible.

La caja de cambios es de 5 velocidades y el Maestro cuenta con un salpicadero totalmente electrónico. Es amplio y el asiento trasero se puede abatir en 1 ó 2 tercios ofreciendo una gran

versatilidad al utilizar el espacio interior.

MAESTRO MG 1600

Como lo oye

Consumo: 6 litros a 90 kms/h. Intervalos de servicio cada año o 20.000 kms. Gama de 6 colores incluyendo metalizados. Garantizado por un año.

AUSTIN ROVER

AUSTIN ROVER ESPAÑA, S. A. Apdo. de Correos n.º 14845 - Tel. 676 82 11 - MADRID

ALICANTE: TALLERES FELIPE. Primo de Rivera, 69. ELCHE. - BADAJOZ: SELLER AUTOMOVILES, S. A. Ctra. de la Corte, 1. - BARCELONA: BRITISH MOTORS, S. A. P.º de San Gervasio, 46-48. - BURGOS: TALLERES FAUSTO. Ctra. de Logroño, Km. 5. - CADIZ: J. MATEOS, S. A. Nuño de la Caña, 2. JEREZ DE LA FRONTERA. - CORDOBA: JACORSA. Avda. de Cádiz, 84. - LA CORUÑA: GALIZAUTO, S. L. Ronda de Outeiro, 232. - GRANADA: DIGASA. P.º de Ronda, 115. - GUIPUZCOA: DISTRIBUIDORA VASCO-INGLESA, S. L. Segundo Izpizua, 14. SAN SEBASTIAN. - JAEN: GARAJE JAEN, S. A. Ctra. de Madrid, Km. 332. - LEON: ASLEMOSA. Doce Mártires, 2. - LUGO: SPORT AUTO. Avda. de La Coruña, 83. - MALAGA: C. DE SALAMANCA, S. A. Avda. Carlota Alessandri, 27. TORREMOLINOS. - MADRID: C. DE SALAMANCA, S. A. Galileo, 104. - MURCIA: FRANCISCO PELLICER. Avda. de Canalejas, 8. - ORENSE: CLEHERC, S. L. Doctor Fleming, 6. - OVIEDO: AUTOIMPORT, S. A. Foncalada, 24. - PAMPLONA: IRUJO Y MATEO, S. L. Amaya, 33. - PONTEVEDRA: ROLCAR, S. L. Avda. del Freixo, s/n. VIGO. - SALAMANCA: ROYAL MOTORS. Los Perdones, 5. - SANTANDER: M. ALONSO. San Fernando, 6-8. - SEVILLA: ALPUENTE, S. A. Cruz del Campo, 7. - VALENCIA: IBERICA DE AUTOMOVILES, S. L. Escultor José Capuz, 48. - VALLADOLID: M. NIETO LOPEZ. Avda. de Burgos, 74. - VIZCAYA: AUTOMOVILES VIZCAYA, S. A. Gran Vía, 80. BILBAO. - ZARAGOZA: SANAU AUTOMOVILES. Miguel Servet, 34-36.

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

29 octubre de 1983

Núm. 1 • 150 ptas.

PARABRISAS QUE DEJAN CIEGO LISTA DE COCHES QUE LOS LLEVAN

PRUEBA DE LOS DIESEL PEQUEÑOS ASI SERAN LAS AUTOVIAS SOCIALISTAS EL COCHE QUE ESPAÑA NO QUISO



SORTEAMOS ESTE PORSCHE

